

NOTE SUR LES CHEMINS DE FER CHINOIS,

Par J. SIMON,

INGÉNIEUR AU CORPS DES MINES DE FRANCE.

Fig. 1 à 3, p. 79 à 93.

(Annales des mines.)

Si l'on considère les immenses richesses naturelles de la Chine ainsi que la densité de la population de certaines provinces, on s'étonne que les chemins de fer n'aient guère commencé à y prendre de l'extension que depuis une quinzaine d'années; s'il en est ainsi, ce n'est certes pas la faute des Européens s'occupant de questions chinoises, qui tous ont lutté avec ardeur pour obtenir des concessions; la faute en est au gouvernement, qui se montra dès le début très hostile à l'introduction de la voie ferrée et cela pour plusieurs raisons qu'il est bien facile d'apercevoir. La Chine veut, en effet, être maîtresse chez elle, vivre selon son ancienne civilisation et conserver pour elle ses richesses. L'établissement de chemins de fer va à l'encontre de ses désirs, car il favorise l'introduction des étrangers et leur permet de prendre plus facilement possession des richesses naturelles du pays, principalement des richesses minières, qui sont considérables (bassin houiller du Shansi-Honan, équivalant à celui de Pensylvanie; bassin de Kaiping

et de Fushung...); de plus, les chemins de fer facilitent l'invasion des armées ennemies, mettant le gouvernement à la merci des autres nations. Dans ces conditions, on conçoit que le développement du nouveau mode de transport fut long et difficile.

Heureusement, il se trouva en Chine des Chinois fort intelligents, très au courant des nécessités de la vie moderne et, il faut bien le dire aussi, soucieux de leurs intérêts, qui comprirent le profit que la Chine et eux-mêmes pourraient tirer d'un réseau de voies ferrées bien établi et qui appuyèrent fortement auprès de l'empereur les projets présentés par les Européens; parmi eux, nous citerons tout d'abord les noms de Li-Hung-Chang, vice-roi du Chili, et de Tong-King-Sing, fondateur de la *North China Railways Company*, puis ceux de Chang-Ching-Tung, vice-roi de Canton, qui eut le premier l'idée de relier Pékin à Hankow; Sheng-Kung-Pao, directeur de l'*Imperial Railways Administration*, qui servit longtemps d'intermédiaire entre l'empereur et les concessionnaires.

Dans sa lutte avec la Chine pour l'obtention des concessions, l'Europe ne manqua pas non plus d'hommes de valeur dont l'énergie et la ténacité n'ont pas peu contribué au succès final, tel M^r P. Kinder, ingénieur anglais, le véritable créateur des chemins de fer chinois. Les grandes puissances européennes ne se désintéressèrent pas de la question et appuyèrent fortement les demandeurs, profitant de toutes les circonstances favorables pour arracher à l'empereur des concessions.

C'est l'histoire des différentes luttes ainsi engagées que nous nous proposons de retracer brièvement dans les notes qui suivent, prises au cours d'un récent voyage en Extrême-Orient. Nous nous bornerons toutefois aux lignes qui se trouvent au nord du Yang-tsé, celles du sud étant pour la plupart à l'état de projet, sauf quelques petits tronçons sans grande importance et la ligne du Yunnan qui se rattache plutôt aux chemins de fer indo-chinois.

Cette histoire peut se diviser en quatre périodes : la première, allant de 1878 à 1890, est la véritable période d'introduction de la voie ferrée; elle comprend uniquement l'histoire de la ligne Tientsin-Kuyeh, qui appartient aujourd'hui à l'*Imperial Railway of North China*. La seconde (1890-1898) est de beaucoup la plus féconde au point de vue des résultats; elle est remplie par une série de luttes plus ou moins vives des demandeurs de concessions avec le gouvernement ou des demandeurs entre eux; elle se termine par une série d'actes de concessions signés tous au voisinage de 1898. A partir de cette époque commence une troisième période marquée par une tendance de la Chine à entrer dans les combinaisons financières étrangères. Aujourd'hui, les choses ont encore changé d'aspect et la Chine ne se contente plus de

diriger ses affaires en collaboration avec des étrangers; mais elle fait tout son possible pour rester seule maîtresse en refusant énergiquement toute nouvelle concession et en remplaçant dans ses entreprises les Européens par des nationaux, ainsi qu'elle en a déjà manifesté l'intention en 1904 par la construction du Pékin-Kalgan, œuvre exclusivement chinoise, et plus récemment, par le rachat de l'immense concession houillère du *Peking Syndicate* dans le Shansi.

La première tentative d'introduction date de 1878; à cette époque, Li-Hung-Chang, administrateur des charbonnages de Kaiping, comprit la nécessité des voies ferrées pour le transport du charbon et fit de nombreuses démarches auprès du gouvernement pour obtenir l'autorisation de construire une ligne d'une soixantaine de kilomètres pour relier sa mine au port le plus voisin sur le Pehtang; il réussit en 1880 à obtenir la ligne demandée, à condition que la traction y serait faite par des mules; le 9 juin 1881, la traction animale fut remplacée par la traction à vapeur, malgré une violente protestation de Pékin; à partir du 9 juin 1881, date importante puisqu'elle correspond à la naissance du premier chemin de fer chinois à traction mécanique, les progrès furent sinon rapides, du moins continus; Li-Hung-Chang demanda et obtint tous les quatre ou cinq ans la prolongation de sa ligne, de telle sorte qu'en 1895 Pékin était presque relié à Shan-hai-Kwan.

L'existence de ce chemin de fer donna bon espoir aux constructeurs, qui firent auprès du gouvernement de nombreuses démarches dont un assez grand nombre furent bien accueillies.

Ce fut tout d'abord Li-Hung-Chang qui, en collaboration avec Chang-Ching-Tung, s'occupa du Pékin-Hankow et fut assez heureux pour en faire obtenir la conces-

sion à un syndicat franco-belge par la convention de juin 1897.

La Russie, de son côté, profita des bonnes dispositions du gouvernement et des services qu'elle venait de rendre à la Chine en s'opposant à l'annexion au Japon d'une partie de la Mandchourie pour obtenir, en 1896 et 1898, la concession du transmandchourien et celle des chemins de fer du Sud mandchourien permettant de relier le Transsibérien à Vladivostok d'une part, à Port-Arthur d'une autre.

Vers la même époque, M^r Luzzatti obtenait pour le *Peking Syndicate* l'immense concession minière du Shansi et du Honan avec l'autorisation de construire des lignes à peu près partout où il en aurait besoin pour le transport du charbon.

L'Allemagne ne restait pas inactive et profitait habilement du meurtre de deux missionnaires pour obtenir plusieurs concessions de mines et de chemins de fer dans le Shantung par la convention du 6 mars 1898, qui lui assurait encore bien d'autres avantages.

La France obtenait également en 1898 la ligne du Shansi, dont l'avenir paraissait alors fort beau, étant donné l'immense bassin houiller qu'elle devait traverser et son prolongement éventuel jusqu'à la capitale du Shensi.

Les Chinois eux-mêmes faisaient concurrence aux étrangers et, toujours la même année, les concessions du Shanghai-Nanking et du Tientsin-Yangtsé (aujourd'hui Tientsin-Pukow) étaient données à deux Chinois, tandis que les usines chinoises d'Hanyang obtenaient l'autorisation de construire la ligne de Chuchow à Ping-hsiang pour le transport du charbon des mines d'Anyuen.

La plupart des concessionnaires reçurent du gouvernement des subventions variables avec l'étendue de la ligne et la

difficulté des travaux. La Chine faisait l'emprunt correspondant à 5 p. c. en donnant comme garantie les revenus des provinces traversées; le syndicat concessionnaire n'avait plus qu'à faire opérer les négociations des titres par ses banques (Russo-Chinoise, Comptoir d'escompte, *Hong-Kong & Shanghai Banking Corporation...*).

Seuls les chemins de fer de l'Est chinois, ceux du Sud mandchourien, l'Antung-Moukden, les lignes du Shantung furent construits aux risques et périls des concessionnaires.

Les travaux furent commencés peu après l'année 1898 pour toutes les lignes, sauf pour celles de Tientsin-Yangtsé et de Shanghai-Nanking, dont la construction subit un retard considérable dû principalement à ce fait que les conventions relatives aux emprunts ne furent signées que plusieurs années plus tard.

Les troubles de 1900 eurent pour conséquence une suspension des travaux sur presque toutes les lignes dont la mise en exploitation fut ainsi reculée d'environ un an.

Pendant la troisième période (1898 à nos jours) s'achèvent les lignes concédées, sauf celle de Tientsin-Yangtsé dont la construction ne sera pas terminée avant plusieurs années. Les nouvelles concessions sont celles du Peinlo, de l'Antung-Moukden et du Pékin-Kalgan; la première fut accordée sans trop de difficulté, en 1904, à une « Société belge de construction de chemins de fer et de tramways en Chine »; pour la seconde, la Chine a eu en quelque sorte la main forcée par le Japon, qui a pris ce qui lui était utile sans trop s'inquiéter du propriétaire; quant au Pékin-Kalgan, c'est une œuvre purement chinoise fort intéressante à ce titre ainsi qu'au point de vue de sa situation géographique par

Tableau des chemins de fer chinois.

DÉSIGNATION DES CHEMINS DE FER.	Nationalité des concessionnaires		Année de l'acte de concession.	Année du commencement des travaux.	Année de la fin des travaux.	Longueur approximative des différentes lignes, en kilomètres.	Largeur de la voie, en mètres.
	primitifs.	actuels.					
<i>Première période.</i>							
Chemins de fer du nord de la Chine . . .	Anglo-chinois.	Chinois (rachat en 1895).	1880	1880	1906	900	1.44
<i>Deuxième période.</i>							
<i>Premier groupe :</i>							
Chemins de fer de l'Est chinois.	Russe.	Russe.	1896	1897	1901	1,500	1.54
— — du Sud mandchourien	—	Japonais depuis 1906.	1898	1898	1901	830	1.44
— — d'Antung à Moukden.	Japonais.	Japonais.	1905	1905	1906	250	0.76
— — du Shantung.	Allemand.	Allemand.	1898	1898	1905	350	1.44
<i>Deuxième groupe :</i>							
Chemin de fer de Pékin à Hankow	Franco-belge.	Chinois (rachat en 1909).	1897	1899	1904	1,200	1.44
— — du Shansi	Français.	Français.	1898	1903	1907	240	1.00
— — du Peïlo	Belge.	Belge.	1904	1904	1906	200	1.44
— — <i>Peking Syndicate</i>	Anglo-italien.	Chinois, (rachat en 1905).	1898	1902	1905	120	1.44
<i>Troisième période.</i>							
<i>Premier groupe :</i>							
Chemin de fer de Sanghaï à Nanking. . .	Anglo-chinois.	Anglo-chinois.	1898	1904	1908	300	1.44
— — de Tientsin à Pukow	Anglo-allemand-chinois.	Anglo-allemand-chinois.	1897	1908	En construction.	850	1.44
<i>Deuxième groupe :</i>							
Chemin de fer de Chuchow à Ping-hsiang .	Chinois.	Chinois.	1898	1899	1901	120	1.44
— — de Pékin à Kalgan	—	—	1904	1905	1909	220	1.44
— — de Chinchowfou à Tsitsihar	—	—	En projet.	...	...	750	...

laquelle il est destiné à relier, dans un avenir plus ou moins lointain, Pékin au transsibérien. Quant aux deux lignes Tientsin-Pukow et Shanghai-Nanking, pour lesquelles les conventions ont traîné en longueur, elles offrent ceci de particulier que le syndicat, au lieu d'être dirigé uniquement par des Européens, comme ceux des autres lignes concédées en 1898, comprend, en vertu des conventions d'emprunt, une direction générale chinoise, ainsi qu'un bon nombre de Chinois adjoints aux Européens chargés de la direction financière ou technique de l'entreprise.

Aujourd'hui, le gouvernement n'accorde plus aucune concession ; ce ne sont cependant pas les demandeurs qui font défaut comme on peut s'en rendre compte par les nombreux projets de lignes qui sont marqués sur la carte d'ensemble figure 3.

Le plus vif désir de la Chine est, au contraire, de racheter toutes les concessions existantes au fur et à mesure que l'occasion s'en présente. Les concessions rachetées sont les suivantes : chemins de fer du nord de la Chine, Pékin-Hankow, chemins de fer du *Peking Syndicate*, et tout porte à croire qu'il en sera bientôt de même des lignes du Shansi, du Peinlo, du Shanghai-Nanking et de l'Est chinois ; seuls les chemins de fer du Sud mandchourien, l'Antung-Moukden et les lignes du Shantung, dont le but est à la fois politique et commercial, resteront à leurs propriétaires actuels qui ne voudraient nullement s'en dessaisir.

Dans ce qui suit, nous donnerons quelques indications sur l'histoire individuelle de chaque concession ; l'ordre suivi sera à peu près l'ordre chronologique correspondant aux actes des concessions ainsi que l'indique le tableau ci-avant.

Nous avons réuni ensemble les chemins

de fer de l'Est chinois, ceux du Sud mandchourien et les lignes du Shantung, à cause de l'analogie de ces chemins de fer qu'on pourrait qualifier de chemins de fer d'occupation, et nous y avons ajouté l'Antung-Moukden, quoique beaucoup plus récent, car il est aujourd'hui rattaché aux chemins de fer du Sud mandchourien ; pour une raison semblable, nous avons ajouté au groupe des chemins de fer du Pékin-Hankow, du Shansi, du *Peking Syndicate*, celui du Peinlo qui est un peu plus récent. Nous étudierons le groupe Shanghai-Nanking, Tientsin-Pukow avec les chemins de fer de la troisième période à laquelle il se rattache plutôt qu'à la précédente, les deux principales conventions qui s'y rapportent ayant été signées en 1904 et 1908. Nous avons réuni de même la ligne Chuchow-Ping-hsiang à celle du Pékin-Kalgan, comme étant une entreprise pour ainsi dire purement chinoise.

PREMIÈRE PÉRIODE.

Chemins de fer du nord de la Chine.

La première tentative d'introduction de chemins de fer en Chine date de 1878 et fut fortement appuyée par Tong-King-Sing, directeur général de la *China Merchants' Steam Navigation Company*, et par Li-Hung-Chang, vice-roi du Chili. Tous les deux se trouvaient intéressés dans les charbonnages de Kaiping, pour l'exploitation desquels ils avaient fondé avec leurs amis la *Chinese Engineering & Mining Company* vers 1877. La question vitale de l'entreprise étant le transport du charbon jusqu'au port le plus voisin sur le Pehatang, distant d'environ 48 kilo-

mètres, la construction d'une ligne de chemin de fer devenait nécessaire. Après quelques démarches auprès des autorités de Pékin, l'autorisation de construire une voie ferrée leur fut accordée et M^r Kinder, ingénieur, fut désigné comme directeur des travaux. Brusquement l'autorisation fut retirée.

La société commença alors le creusement d'un canal reliant les mines à Lutai, sur le Pehang, et il n'y avait plus que 11 kilomètres à terminer quand, sur une nouvelle demande de Li-Hung-Chang et après une lutte ardente de M^r Kinder, le gouvernement revint en partie sur sa décision en permettant la construction d'une ligne à voie normale à la condition que la traction y serait faite par des mulets et non par une locomotive. Ceci se passait en 1880.

M^r Kinder, encouragé par ce premier succès, ne s'en tint pas là ; sans consulter qui que ce soit, il fit construire avec le matériel de Kaiping une petite locomotive qui, sans être bien puissante, pouvait néanmoins rendre quelques services. Elle fut baptisée en grande pompe le 9 juin 1881 et reçut de la femme de l'ingénieur en chef, M^{me} Burnett, sa marraine, le nom de *Rocket of China*. Dès que l'empereur apprit qu'on avait eu l'audace de substituer un tel engin aux anciennes mules, il fit entendre de violentes protestations. D'où démarches sur démarches auprès du gouvernement, qui finalement fut impuissant et laissa les choses en l'état. La Chine avait alors son premier chemin de fer et cela grâce à Li-Hung-Chang et Tong-King-Sing, dont les intérêts servirent en la circonstance ceux des Européens.

Les succès ne s'arrêtèrent pas là : l'acquisition de deux nouvelles locomotives eut lieu en 1882. M^r Kinder, succédant à M^r Burnett comme ingénieur en

chef, projeta l'extension de la ligne et réussit, grâce à sa ténacité et à l'appui de Li-Hung-Chang. La *Kaiping Railways Company* fut alors fondée au capital de 6,500,000 francs et Wu-Ting-Fang en fut nommé directeur.

Li-Hung-Chang se fit alors le champion de l'extension des chemins de fer en Chine et présenta à l'empereur un mémoire dans lequel il s'efforçait de démontrer l'importance des voies ferrées pour la défense de l'empire en temps de guerre et concluait en demandant le prolongement de la ligne actuelle jusqu'à Tonghu et Tientsin. Satisfaction lui fut donnée et la société changea son nom contre celui de *China Railways Company*. Un emprunt de 3 millions de francs fut lancé immédiatement par la *Hong-Kong & Shanghai Banking Corporation*. Il ne fut d'ailleurs couvert que très difficilement, malgré la grande autorité de Li-Hung-Chang et le nom fort avantageusement connu de la banque d'émission. La section de Tonghu fut terminée en avril 1888, celle de Tientsin au mois d'août de la même année et, fin octobre, le vice-roi procédait à l'inspection de toute la ligne, dont le coût était d'environ 78,000 francs le kilomètre.

Une nouvelle demande d'extension de Tientsin à Tungchow, situé à une vingtaine de kilomètres de Pékin, fut violemment attaquée par le parti réactionnaire, qui s'efforça de démontrer tout le danger que présentait pour la sécurité de la capitale un pareil projet facilitant l'invasion de la Chine par les armées étrangères. La lutte fut tellement vive qu'on dut détruire le pont du Peiho, qui reliait la ville chinoise de Tientsin aux concessions européennes. On ne fit aucune objection à l'extension de la ligne vers l'est. Les travaux furent poussés jusqu'à Kuyeh, en 1890, et Shan-hai-Kwan, en 1891. Puis, on

continua vers le nord au delà de la Grande Muraille, si bien qu'en 1894 la ligne dépassait Shan-hai-Kwan de plus de 60 kilomètres. Alors, Li-Hung-Chang revint de la conférence de Shimonoseki, où il représentait son pays dans les négociations entreprises avec le Japon après la guerre sino-japonaise. Il s'occupa activement de la prolongation jusqu'à Tungchow, repoussée en 1888, et fut assez heureux pour obtenir la concession jusqu'à Lukouchiao. La construction commença en 1895; on n'alla pas cependant à Lukouchiao, mais à Fengtaï, sans que ce changement fit l'objet de la moindre protestation.

vement de la prolongation jusqu'à Tungchow, repoussée en 1888, et fut assez heureux pour obtenir la concession jusqu'à Lukouchiao. La construction commença en 1895; on n'alla pas cependant à Lukouchiao, mais à Fengtaï, sans que ce changement fit l'objet de la moindre protestation.

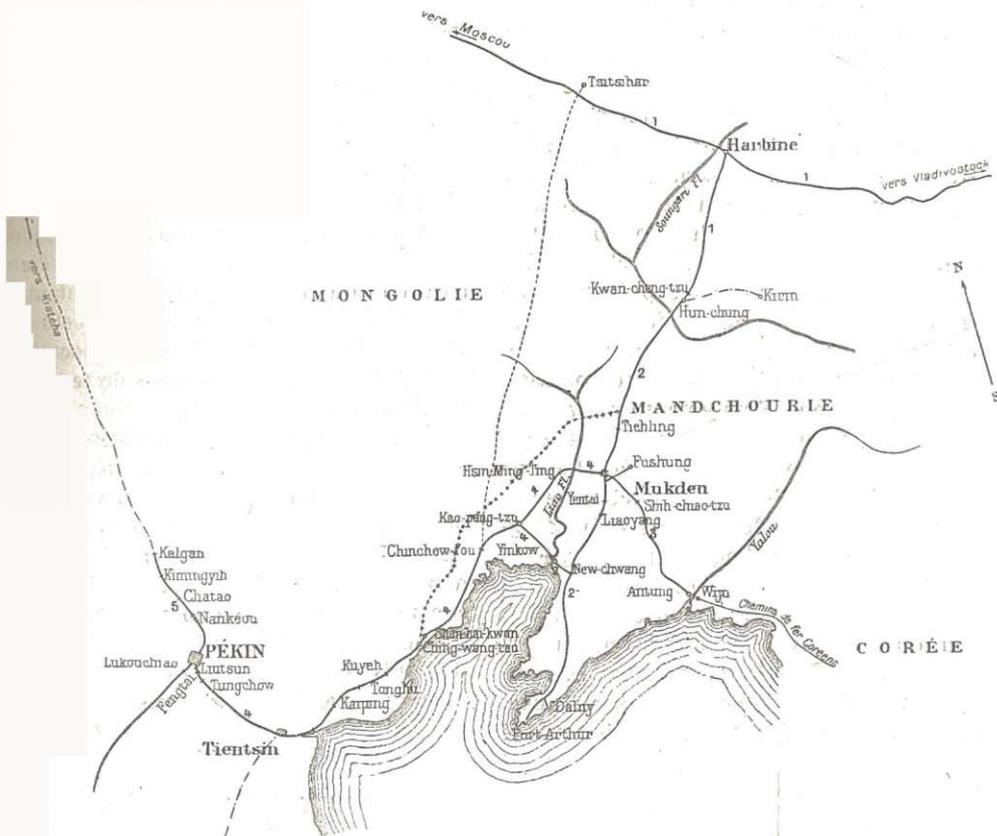


Fig. 1. — Carte des chemins de fer chinois au nord de Pékin.

LÉGENDE :

- | | | | |
|---------------|-----------------------------------|---------------|--|
| — | = Chemin des fer en construction. | 3 = | Chemins de fer d'Antung à Moukden. |
| ..... | = — — — — — en projet. | 4 = | — — — — — du Nord de la Chine. |
| 1 = | — — — — — de l'Est chinois. | 5 = | — — — — — de Pékin à Kalgan. |
| 2 = | — — — — — du Sud mandchourien. | 7 = | — — — — — de Chinchowfou à Tsinhsihar. |

A la fin de 1895, la ligne de Tientsin à Kuyeh passait à l'Imperial Railways

Administration et les actionnaires devaient être remboursés par des bons du gouvernement. Pour faire face à ces engagements et pour pousser la ligne jusqu'à Hsin-Ming-Ting, il fallait recourir à un emprunt. Dans ce but, Hu-Yen-Min, gouverneur de Pékin et directeur de la *Chinese Imperial Railways Administration*, fit négocier, par l'intermédiaire de *Jardine, Matheson & Co.* et la *Hong-Kong & Shanghai Banking Corporation*, un emprunt de 50 millions de francs qui devait servir à la construction d'un chemin de fer entre Chung-housa et Hsin-Ming-Ting, d'un embranchement sur Ying-Kow et au paiement des sommes dues pour les lignes de Tientsin-Shan-hai-Kwan et Tientsin-Lukouchiao; les Russes protestèrent sous prétexte que leurs intérêts en Mandchourie se trouvaient lésés de ce fait et la Banque russo-chinoise demanda à entrer en compétition pour l'émission. Finalement, un accord fut signé : les Russes obtenaient le droit de poursuivre leurs travaux de chemins de fer dans le sud-ouest mandchourien et il était stipulé que la ligne de Hsin-Ming-Ting et un embranchement sur Ying-Kow seraient construits par la Chine avec le concours d'ingénieurs européens; les conventions relatives à l'emprunt furent signées le 15 juin 1898; les travaux commencèrent à l'automne de la même année, si bien qu'en février 1900 on avait dépassé Ying-Kow de 50 kilomètres et, quand éclata l'insurrection des Boxers, on était à 32 kilomètres au delà de Kaopantzù.

L'insurrection des Boxers retarda le développement de l'*Imperial Railways of North China* et l'invasion des alliés faillit amener des complications internationales : la conférence des amiraux donna le contrôle de la section Tientsin-Tonghu aux Russes, qui s'attribuèrent plus tard celui de la section Tientsin-Yangtsun,

mais trouvèrent alors les Anglais à Feng-tai; les relations déjà fort tendues entre Russes et Anglais faillirent se rompre définitivement, quand le maréchal de Waldersee donna aux premiers la section Yangtsun-Shan-hai-Kwan, tandis que les Allemands s'occupaient du Pékin-Yangtsun. Les Anglais prirent possession de Shan-hai-Kwan et les Russes vinrent réclamer par droit de conquête la ligne de Newchwang à Tonghu. L'ordonnance du maréchal de Waldersee fut retirée et, en janvier 1901, les alliés tombèrent d'accord pour signer une convention par laquelle les Russes se retiraient abandonnant la ligne Pékin-Shan-hai-Kwan; en mars 1902, il y eut de nouveau quelques conflits entre Russes et Anglais à Tientsin; en août 1902, le gouvernement militaire provisoire fut remplacé par celui du vice-roi Yuan-Shih-Kai et, en octobre, l'administration des chemins de fer avait repris son cours normal.

Après cette période de troubles, les travaux furent poussés avec activité, de sorte qu'on arriva à Hsin-Ming-Ting vers la fin de 1903. Pendant la guerre russo-japonaise, Hsin-Ming-Ting fut relié à Moukden par un chemin de fer à voie étroite construit par les Japonais. Le rachat en fut opéré en 1907 par l'*Imperial Railways Administration*, qui a procédé ces dernières années à l'élargissement de la voie.

DEUXIÈME PÉRIODE.

PREMIER GROUPE.

Chemins de fer de l'Est chinois.

Les premiers projets du transsibérien faisaient passer la ligne le long du fleuve Amour de Stetinsk à l'Ussari, ce qui con-

stituait un assez long détour; aussi les Russes cherchèrent-ils, pour abrégier le trajet, à profiter de la Mandchourie, dont la traversée n'offrait pas de sérieuses difficultés au point de vue technique; mais il fallait le consentement de la Chine, qui fut obtenu dans les circonstances suivantes : les travaux du transsibérien furent officiellement entrepris en 1891 et, durant la construction, éclata la guerre sino-japonaise; quand le Japon victorieux demanda une partie de la Mandchourie par le traité de Simonoseki, la Russie s'interposa et empêcha l'aliénation de ce territoire chinois. Comme récompense, elle obtint de la Chine l'autorisation de construire le chemin de fer transmandchourien. La Banque russo-chinoise, fondée en 1895 dans le but de faciliter l'extension politique et commerciale de la Russie en Extrême-Orient, fut chargée des intérêts russes et un accord entre elle et le gouvernement chinois signé le 8 septembre 1896.

« Aux termes de cette convention, une compagnie dite des chemins de fer de l'Est chinois serait fondée avec un capital devant être souscrit uniquement par la Chine et la Russie. La reconnaissance et la construction de la ligne étaient autorisées en territoire chinois sur une longueur de 1,500 kilomètres. La largeur de la voie serait de 1.54 mètre. La ligne resterait la propriété de la compagnie pendant quatre-vingts ans; la Chine pourrait ensuite en prendre possession sans avoir rien à payer; elle se réservait le droit d'opérer le rachat au bout de trente-six ans à un prix représentant le coût de la ligne avec les intérêts. »

Au printemps de 1897, les travaux furent commencés et, la même année, on construisit la ville d'Harbine, qui devait servir de quartier général à l'entreprise. L'année suivante, la Russie

obtint du gouverneur de la péninsule de Liaotung l'autorisation de construire et d'exploiter pendant une période de vingt-cinq ans les chemins de fer du Sud mandchourien allant d'Harbine à Port-Arthur. Les travaux furent menés très activement et ils étaient à peu près terminés quand éclata l'insurrection des Boxers. Pendant cette période de troubles, une partie de la ligne fut détruite. On reprit les travaux avec ardeur et, à la fin de 1901, les lignes des chemins de fer de l'Est chinois reliant le transsibérien à Vladivostock d'une part, à Port-Arthur de l'autre, étaient définitivement terminées. La longueur totale exploitée en Mandchourie est ainsi de 2,550 kilomètres. Le prix de la construction est estimé à 450 millions de francs, soit 280,000 francs le kilomètre.

Nous ne rappellerons pas le rôle bien connu de ce chemin de fer pendant la guerre russo-japonaise; son histoire, qui est aussi celle d'Harbine, comprend au début une période de prospérité relative et, maintenant, une période de baisse telle que le déficit annuel est, paraît-il, voisin de 12 millions de francs. Deux choses cependant tendent à augmenter son trafic : d'une part, l'extension considérable donnée actuellement au commerce des haricots en Chine; d'autre part, l'augmentation de plus en plus forte du nombre de voyageurs internationaux (touristes, commerçants ou fonctionnaires résidant en Extrême-Orient) qui préfèrent, pour des raisons de rapidité et d'économie, la voie de terre à la voie de mer. Malheureusement, la construction probable de deux autres lignes, Chin-chow-fou-Tsitsihar et Kalgan-Kiatcha, viendra bientôt donner le dernier coup aux chemins de fer de l'Est chinois en détournant la plus grosse partie de leur trafic.

Aussi la compagnie cherche-t-elle à

revendre à la Chine des lignes dont elle n'a rien à attendre et qui, d'ailleurs, feraient assez bien l'affaire de cette dernière, dont le territoire aurait ainsi plus de chances de rester intact dans le cas d'une seconde guerre entre la Russie et le Japon, la première de ces deux puissances transportant ses armées par la ligne qu'elle est en train de construire sur l'une des rives du fleuve Amour. Le seul point sur lequel il n'y ait pas entente est le prix du rachat; la compagnie est vraisemblablement trop exigeante en demandant 425 millions de francs et il est fort probable que tout s'arrangera d'ici peu si elle consent à abaisser ses prétentions d'environ moitié.

Chemins de fer du Sud mandchourien.

En 1898, l'autorisation de construire la ligne sud mandchourienne d'Harbine à Port-Arthur fut donnée à la Russie par le gouverneur de la péninsule de Liaotung pour une période de vingt-cinq ans, et la construction menée très activement fut terminée à la fin de 1901. Ce chemin de fer passa des mains des Russes dans celles des Japonais, à la suite de la récente guerre russo-japonaise, et la création d'une compagnie pour l'achèvement et l'exploitation des lignes construites par les Russes fut autorisée par une ordonnance du Mikado, en 1906.

Le conseil d'administration décida, dans sa première réunion du 10 août 1906, que le siège social de la compagnie serait à Tokio avec un bureau central à Dalny et que le capital social serait de 500 millions de francs dont on reconnaîtrait la moitié au gouvernement, moyennant quoi celui-ci accorderait à la compagnie : 1° les lignes déjà construites, excepté le matériel roulant et la superstructure de la ligne à voie étroite d'Antung à Moukden ;

2° toutes les propriétés du précédent chemin de fer russe, sauf, en territoire conquis, quelques-unes spécialement désignées par le gouvernement ; 3° les mines de charbon de Fushung et de Yentaï. Il fut, en outre, stipulé dans un contrat passé entre l'État et la compagnie : 1° que l'intérêt garanti serait payé au taux de 6 p. c. pendant les quatorze années qui suivraient le décret d'organisation ; 2° que les sommes ainsi allouées ne pourraient excéder 6 p. c. du capital versé ; 3° que la compagnie rembourserait à l'État l'excédent de bénéfice correspondant à un dividende de 10 p. c.

La création de cette importante compagnie ne se fit pas sans soulever de violentes protestations de la part des autorités chinoises, qui prétendirent que les statuts n'étaient pas conformes au traité de Pékin signé en décembre 1905 et accusèrent le Japon, non sans raison, d'avoir accaparé certaines entreprises annexes, notamment les mines de Yentaï et Fushung qui, mises en train par les Russes en territoire chinois, devaient naturellement revenir à la Chine. Pour couper court à toute discussion, le Japon se contenta d'occuper militairement la ligne avec une force d'environ 15,000 hommes cantonnés non seulement au voisinage de la ligne, mais au centre même de cités situées à d'assez grandes distances, comme si la Mandchourie était territoire japonais.

La société s'occupa, dès lors, très activement et très habilement de la remise en état du chemin de fer ; une seule faute peut lui être reprochée, c'est d'avoir renvoyé au Japon, peu après la fin des opérations militaires, une bonne partie du matériel roulant, afin d'éviter les frais qu'occasionnait l'emploi d'un matériel prêté par d'autres compagnies ; les intérêts privés eurent beaucoup à souffrir de

cette mesure qui, d'ailleurs, coûta plus à la compagnie qu'elle ne lui rapporta par suite du manque à gagner. Les ouvrages d'art et les bâtiments, pour la plupart détruits ou fortement endommagés par les Russes pendant leur retraite vers le nord, rendaient l'exploitation très difficile; ils furent presque tous reconstruits et aujourd'hui de magnifiques gares ont remplacé les vieilles, de somptueux hôtels, notamment à Moukden, Dalny, Fushung, offrent aux voyageurs un confort qu'on ne rencontre en Europe que dans les plus grands centres; de solides ponts de fer ont pris la place des ponts de bois; la voie, double sur la ligne principale, est dans un excellent état d'entretien et permet de lancer entre Moukden et Dalny des trains avec une vitesse comparable à celle de nos grands express européens; quant au matériel roulant, il ne le cède en rien à la voie et aux installations accessoires : les machines, toutes de construction américaine, sont de premier ordre; les wagons de voyageurs sont des *Pullman cars* à bogies très spacieux; des wagons-lits et des wagons-restaurants sont attachés à certains express circulant entre Dalny et Moukden.

Aujourd'hui, l'importance de la société est considérable; elle exploite non seulement un chemin de fer, mais des mines, des ateliers de constructions mécaniques et électriques, des entrepôts et touche les revenus de nombreuses propriétés situées de part et d'autre des lignes sur les bandes de terrain qui lui appartiennent; l'établissement des Japonais en divers points du territoire, notamment à Newchwang où la concession n'a pas été prise aux Russes comme à Liaoyang, Moukden et Tiehling, mais achetée directement au gouvernement chinois, fait de la *South Manchouria Railways Company* une véritable administration coloniale.

Quant au personnel, il comprenait au début un grand nombre de Japonais, mais il en compte aujourd'hui beaucoup moins à cause du bon marché de la main-d'œuvre chinoise et coréenne. Le Japonais a surtout un rôle de direction. A la tête de la compagnie se trouve un président, actuellement M^r Z. Nakamura, assisté d'un vice-président, de plusieurs directeurs et d'un secrétaire général, puis viennent les chefs des différents services : chemins de fer, mines, ateliers de construction et réparation, électricité, mouvement du port, entrepôts, hôtels. Avec une pareille organisation, la *South Manchouria Railways Company* constitue un précieux appui pour l'avenir politique du Japon en Mandchourie et nous offre une fois de plus un bel exemple de l'activité et de la ténacité japonaises.

Chemin de fer d'Antung à Moukden.

Ce chemin de fer a été construit pendant la guerre russo-japonaise dans les circonstances suivantes : peu après l'occupation d'Antung par les forces japonaises le 1^{er} mai 1905, le corps du génie entreprit la construction d'une ligne à voie étroite (0.75 mètre) qu'il poussa, au fur et à mesure que l'armée s'avancait vers le nord; jusqu'à Shi-chiao-tzu, ville située à environ 50 kilomètres au sud-est de Moukden. La contrée du nord-est de Shi-chiao-tzu étant complètement plate et les moyens ordinaires de transport pouvant être facilement employés, on choisit ce point comme terminus du chemin de fer jusqu'en août 1906, date à laquelle une société japonaise passa avec les autorités militaires un contrat en vue de pousser la ligne jusqu'à Moukden.

La ligne de l'Antung-Moukden traverse de nombreux massifs montagneux sans qu'aucun tunnel soit jamais percé pour

cela; on s'élève parfois jusqu'à 1,200 mètres en décrivant de nombreuses boucles; la voie posée sur le flanc des montagnes traverse de légers ponts de bois qui ne semblent pas présenter toutes les conditions de sécurité désirables, surtout dans certains endroits où l'on rencontre en même temps des courbes d'une quarantaine de mètres de rayon franchies avec des vitesses qui paraîtraient peut-être un peu excessives à des ingénieurs européens. Au début de l'exploitation, il y eut de nombreux accidents; aujourd'hui, ils sont devenus beaucoup moins fréquents, les ponts ayant été consolidés ou changés et les parties de la voie à trop forte courbure remplacées par d'autres construites plus rationnellement, mais nécessitant certains travaux qui n'auraient pu être faits au moment de la guerre où la rapidité d'exécution primait toutes les autres conditions. Les bâtiments sont généralement en bois, sauf à Moukden où ils ont presque l'importance et le luxe de nos grandes gares européennes. Au point de vue pittoresque, cette ligne est une des plus belles que l'on rencontre en Extrême-Orient. Malheureusement, la lenteur du transport (13 kilomètres à l'heure), l'impossibilité de faire le trajet en une seule journée et l'ennui que peut rencontrer un Européen ne sachant pas se contenter de la nourriture purement chinoise ou japonaise font que cette région de la Mandchourie n'est guère connue que par ceux qui viennent visiter les champs de bataille de la récente guerre.

Cette ligne, purement militaire au début, a été livrée plus tard à l'exploitation commerciale, en vertu de l'accord signé entre la Chine et le Japon le 22 décembre 1905, par lequel ce dernier était autorisé à poser une voie ferrée allant d'Antung à Moukden et à l'exploiter

ensuite pendant seize années à dater du jour de l'accord précité. Au bout de cette période, la Chine aurait le droit de racheter la ligne à un prix qui serait fixé en temps opportun par des experts pris parmi les ingénieurs étrangers résidant en Chine. Il était, en outre, stipulé que le concessionnaire procéderait à la reconstruction de la ligne après l'évacuation du territoire par les troupes.

L'Antung-Moukden a été rattaché, en décembre 1906, à la *South Manchouria Railways Company*, qui projeta, dès lors, la reconstruction complète de la voie. Mais ce ne fut pas chose facile, car, malgré la convention du 22 décembre 1905, la Chine s'opposa à l'exécution des travaux; des pourparlers furent engagés et les choses se seraient vraisemblablement passées à l'amiable si les négociations avaient toujours été dirigées par le vice-roi Hsu-Shih-Chang; mais son changement et l'arrivée de son successeur Hsi-Liang faillirent amener un conflit entre les deux puissances. Le Japon prit une attitude énergique en rompant les négociations et en commençant la reconstruction de sa ligne. Que va faire la Chine? Ses deux alliées, l'Angleterre et l'Amérique, l'abandonnent, la première n'étant guère disposée à soutenir un pays où sa politique était battue en brèche depuis plusieurs mois; quant à la seconde, elle se souciait fort peu de sacrifier ses intérêts à ceux de la Chine. Cette dernière ne tarda pas à s'apercevoir de son isolement et reprit les négociations trente jours après la crise. Le Japon put, dès lors, continuer ses travaux en toute sécurité. Aujourd'hui, la reconstruction de la ligne est poussée très activement et sera probablement terminée dans un an. Le pont sur le Yalou, long d'environ 600 mètres, et les différents tunnels sont les points les plus intéressants de la nouvelle ligne, dont un

tronçon de 40 kilomètres au sud de Moukden est déjà en exploitation.

Au point de vue politique, l'importance d'un pareil chemin de fer est considérable et son exploitation constitue, avec diverses autres opérations plus récentes, une véritable occupation de la Mandchourie par les Japonais, qui y envoient tous les jours de nombreux Coréens expulsés de leur pays natal pour être employés à la construction des voies ferrées concurremment avec les coolies chinois. Au point de vue économique, l'importance de la nouvelle ligne est également incontestable : elle détournera à partir d'Harbine une bonne partie du trafic de la ligne Harbine-Vladivostock, Harbine étant ainsi reliée directement par voie ferrée à Fusan, qui n'est plus qu'à une dizaine d'heures de bateau de Shimonoseki, le grand port du Japon situé en face de l'île de Kiushu.

Chemins de fer du Shantung.

La concession de Kiaochow fut obtenue par l'Allemagne en 1898, à la suite du meurtre de deux missionnaires allemands dans la province du Shantung. Le commandant de l'escadron allemand en prit possession et une demande fut adressée à Pékin en vue d'obtenir une punition pour le gouverneur du Shantung, une indemnité pour les familles des victimes et le remboursement de toutes les dépenses occasionnées par le corps d'occupation. L'Allemagne réclamait, en outre, la préférence pour toutes les concessions de chemins de fer qui seraient accordées dans la province. Satisfaction lui fut donnée sur tous ces points et, le 6 mars 1898, était signée une convention dont voici la teneur :

« I. — Le gouvernement chinois autorise l'Allemagne à construire deux lignes de chemins de fer dans le Shantung, la

première allant de Kiaochow jusqu'à la frontière de la dite province en passant par Wei-hsien, Tsinanfou, la seconde reliant Kiaochow à Ichow d'où on pourra la prolonger jusqu'à Tsinanfou.

« II. — Par application du précédent article, il sera fondé, avec des capitaux allemands et chinois, une compagnie sino-allemande dont les directeurs seront nommés par les deux nations.

« III. — Les grandes lignes des travaux à entreprendre seront tracées dans un prochain congrès sino-allemand où les délégués allemands seront placés sous la protection du gouvernement chinois. Les bénéfices de l'affaire seront répartis au prorata des apports sans distinction de nationalité.

« IV. — Le gouvernement chinois autorise les sujets allemands à exploiter les gisements pouvant exister de part et d'autre des lignes précitées et sur toute leur longueur. Les Chinois peuvent également être intéressés dans de semblables opérations et, dans le cas où ils le seraient, la répartition des dividendes se ferait comme pour les chemins de fer, au prorata des apports, sans distinction de nationalité. Les points litigieux seront tranchés dans des conférences sino-allemandes par des représentants des deux nations. L'Allemagne prend, en outre, l'engagement de ne jamais poursuivre qu'un but purement commercial et industriel sans jamais chercher à annexer la moindre parcelle du territoire chinois.

« V. — Dans le cas où la Chine aurait besoin d'argent ou de machines pour le développement commercial ou industriel du Shantung, elle devra s'adresser pour l'emprunt et pour les fournitures de matériel au gouvernement allemand et aux maisons de construction allemandes. »

A la suite de cette convention, l'Alle-

magne entreprit la construction du port de Tsingtao, pour laquelle le Reichstag vota un crédit de 10,500,000 francs. Puis fut créée une compagnie au capital de 67 millions de francs, la *Shantung Eisenbahngesellschaft*, qui recevait du gouvernement allemand l'autorisation de construire : 1° une ligne de Tsingtao à Kiaochow et de ce dernier point à Tsinanfou, en passant par Wei-hsein, avec un embranchement sur Pashan ; 2° deux autres lignes de Kiaochow à Ichow et de Tsinanfou à Ichow, moyennant quoi elle s'engageait à verser au gouvernement allemand une partie du dividende supérieure à 5 p. c.

Le tronçon Tsingtao - Wei - hsien fut immédiatement commencé et terminé en trois ans ; le tronçon Wei-hsien-Tsinanfou fut mis en exploitation en 1905. La dépense totale fut de 67 millions de francs, soit 148,000 francs au kilomètre. Quant à la ligne Tsinanfou-Ichow, elle vient d'être recédée pour construction au syndicat anglo-germain du Tientsin-Pukow. Enfin, l'achèvement du triangle (ligne Ichow-Kiaochow) est remis à plus tard.

L'Allemagne, dont le but est de donner à sa colonie du Shantung une importance de premier ordre, ne s'en tiendra certainement pas là. Après les grands travaux d'aménagement du port de Tsingtao d'où on pourra bientôt exporter une assez grande quantité de combustible sur Shanghai et le Yangtsé, elle vient de mettre en avant deux projets de chemins de fer destinés à faire du Shantung le point de transit du commerce de l'intérieur. Alors que Belges et Français s'efforcent d'atteindre la capitale du Shensi, les Allemands se proposent de relier cette contrée à la capitale du Shantung : une ligne de Kaifeng à Ichow prolongerait le tronçon belge du Honan, tandis qu'une autre ligne du Chen-ting-fou à Tsinanfou con-

tinuerait le chemin de fer du Shansi et Tsingtao deviendrait ainsi l'entrepôt commercial de toutes ces régions.

DEUXIÈME GROUPE.

Chemin de fer Pékin-Hankow.

La ligne de Pékin-Hankow, longue de 1,200 kilomètres, est appelée à devenir, lors de son extension jusqu'à Canton, le Grand Central de l'empire, auquel viendra se rattacher la majeure partie des autres lignes ; elle reliera alors le golfe du Petchili à celui du Tonkin en passant par la ville d'Hankow, située au confluent du Yangtsé et du Han et qui est actuellement l'un des centres commerciaux les plus importants d'Extrême-Orient.

On commença à parler de sa construction en 1889. A cette époque, Chang-Ching-Tung, gouverneur de Canton, fit part à l'empereur de ses projets concernant une ligne de chemins de fer destinée à relier les deux capitales du Chili et du Houpeh ; l'empereur donna son approbation en nommant Chang-Ching-Tung à Hankow et en le chargeant d'une mission d'étude pour le sud de la ligne, tandis que Li-Hung-Chang devait s'occuper de la partie nord. Tout alla bien au début ; mais, dans la suite, Chang-Ching-Tung comprit qu'il y avait une grande différence entre la conception d'une entreprise et sa réalisation, et il ne put, malgré de louables efforts, donner à ses projets la suite heureuse qu'ils paraissaient devoir comporter. Pour la construction d'un chemin de fer, il est, en effet, nécessaire d'avoir des capitaux et des chefs compétents ; or, la Chine manquait aussi bien d'argent que d'ingénieurs. Il fallait donc s'adresser à des sociétés étrangères.

Vers le mois de décembre 1886, les deux promoteurs reçurent du gouvernement

l'autorisation de chercher un concessionnaire, qui ne fut pas long à se présenter sous la forme de trois sociétés : anglaise, américaine et belge. En 1897, la société américaine, représentée par le sénateur Washburg, envoya une expédition en reconnaissance sous la direction du capitaine Rich, comme si la nouvelle concession devait lui être accordée. L'année suivante, la mission revenait avec des cartes et des devis estimatifs; ces résultats furent présentés aux autorités chinoises, qui les examinèrent et posèrent des conditions pour l'acceptation desquelles le groupe des financiers américains demanda à réfléchir. Pendant ce temps, une société belge présenta une autre demande de concession pour la même ligne et se déclara prête à accepter les conditions du gouvernement; elle fut immédiatement satisfaite. Pour quelles raisons ? Il serait peut-être assez difficile de le dire; la raison officielle était que le cahier des charges présenté par les Belges était plus conforme aux désirs de la Chine que celui présenté par les Américains; ceci est assez contestable et la vraie raison semble être bien plutôt une raison d'ordre politique qu'une raison d'ordre économique : l'Amérique, en effet, malgré ses protestations d'amitié, avait des vues sur certains territoires chinois, et il importait de ne pas augmenter son influence. Alors, M^r Gérard, ministre de France à Pékin, pensa que le moment était venu de rappeler à la Chine le traité franco-chinois du 9 juin 1885, par lequel cette puissance s'engageait à user de toute son influence pour favoriser chez elle le développement de l'industrie française; la Russie, dans le but de se faire accorder la concession du Kalgan-Kiatcha, appuya la France; la Belgique, de son côté, ne dédaignait pas le concours d'une grande puissance; si

bien que la société primitive belge devint la « Société franco-belge d'études de chemins de fer en Chine », qui obtint la concession par la convention de juin 1897, passée entre elle et le gouvernement.

Le syndicat obtenait, avec l'appui de la *Chinese Imperial Company of Railroad*, le patronage officiel de l'empereur et, pour faciliter les opérations de la compagnie contractante, il fut décidé que la Chine aurait recours à un emprunt national. Le total des sommes à dépenser ayant été fixé, puis approuvé par les autorités compétentes, le gouvernement remit au syndicat des titres à 90 p. c. en nombre suffisant pour couvrir les dépenses à effectuer; il n'y avait plus qu'à en opérer la négociation; le syndicat recevait, comme dédommagement pour le travail que ces opérations pouvaient lui causer, 20 p. c. du produit net de l'entreprise. Ces conventions firent grand bruit, en Chine, parmi les constructeurs de chemins de fer, qui essayèrent, mais sans succès, de faire revenir le gouvernement sur ses engagements. La Banque russo-chinoise s'occupa aussitôt de la conversion en numéraire des 112,500,000 francs de titres et réussit sans difficulté, étant donnée la grande sécurité de l'emprunt, garanti à la fois par les revenus de l'Etat et les bénéfices de la nouvelle ligne. Les trois cinquièmes furent couverts à Paris et le reste à Bruxelles.

Chang-Ching-Tung possédait le rapport de mission du capitaine Rich et, de plus, un tracé de la ligne à partir de Lukouchiao jusqu'à Paotingfou résultant d'une étude entreprise en 1896, par M^{rs} Kinder et Bourne, pour le compte de l'*Imperial Railways of North China*. Ces divers documents facilitèrent et hâtèrent les reconnaissances, de telle sorte que les travaux purent être commencés dès 1899 sous la direction de M^r Jadot, ingénieur en

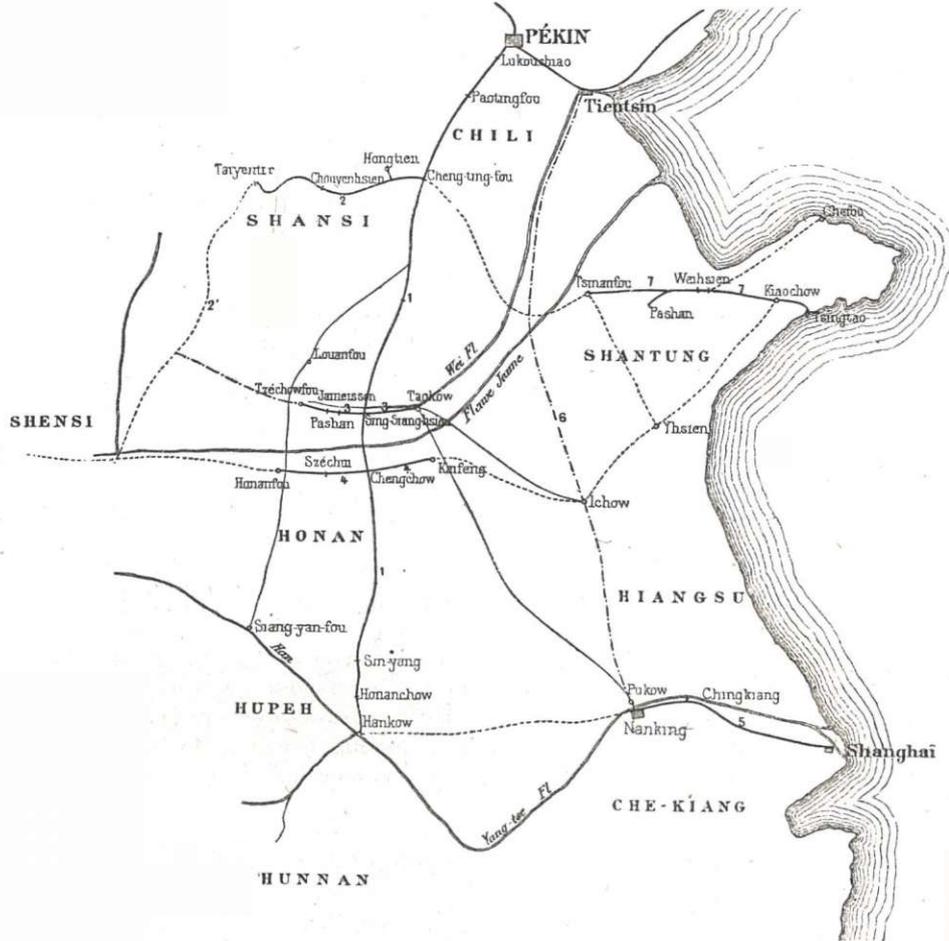


Fig. 2. — Carte des chemins de fer chinois au sud de Pékin.

- LÉGENDE :
- | | | | | |
|-------|---|----|-------|---------------------------------------|
| — | = Chemin de fer en exploitation. | 2' | ..... | = Prolongement éventuel du précédent. |
| - - - | = - - en construction. | 3 | ..... | = Chemin de fer du Peking Syndicate. |
| ..... | = - - en projet. | 4 | ..... | = - - du Peïlo. |
| — | = Lignes projetées par le Peking Syndicate. | 5 | ..... | = - - de Shanghai à Nanking. |
| 1 | ..... | 6 | ..... | = - - de Tientsin à Pukow. |
| 2 | ..... | 7 | ..... | = - - du Shantung. |
| | = Chemin de fer de Pékin à Hankow. | | | |
| | = - - du Shansi. | | | |

chef du Pékin-Hankow, de nationalité belge.

La construction de la ligne fut entreprise par les deux bouts, à Pékin et à Hankow, les deux sections devant se rencon-

trer sur le fleuve Jaune, comme cela eut lieu en décembre 1904; les travaux se firent assez vite et sans qu'on ait eu de grosses avaries, comme on aurait pu le craindre pour la saison des pluies où les

champs sont en quelques heures transformés en de véritables lacs d'une eau colorée en jaune café au lait par le loess que l'on rencontre si abondamment dans toute cette région.

La ligne, à partir d'Hankow, suit le Yangtsé sur une faible distance, puis traverse la plaine du Houpeh; à partir de Honanchow, elle zigzague entre de nombreuses collines; après Syniang, elle traverse une grande plaine pour venir aboutir au fleuve Jaune; de là elle continue en plaine jusqu'à Pékin, traversant un pays d'une monotonie surprenante.

Les grosses difficultés que l'on a rencontrées sont, d'une part, le manque de matériaux propres à faire le ballast, d'une autre, la construction de nombreux ponts que l'on a dû jeter sur des rivières dont le fond est formé par des sables mouvants, le cours et le débit des plus irréguliers. Les ponts de 500 mètres de long ne sont pas rares; celui du fleuve Jaune a près de 3 kilomètres avec une hauteur de 6.25 mètres au-dessus du niveau maximum des eaux.

La ligne de Pékin-Hankow fut exploitée par le syndicat franco-belge jusqu'au 1^{er} janvier 1909, date à laquelle elle passa entre les mains des autorités chinoises. Un directeur général chinois, assisté d'un conseil d'administration également chinois, fut mis à la tête de l'entreprise; la majeure partie du personnel européen conserva ses fonctions; le directeur européen fut remplacé, et l'ingénieur en chef de l'exploitation, tout en conservant son titre, remplit plutôt les fonctions d'un ingénieur-conseil.

Chemin de fer du Shansi.

Connue aussi sous le nom de *Chen-Tai Railways* (chemin de fer de Chen-ting-fou à Taiyenfou), la ligne du chemin de fer

du Shansi, longue de 242 kilomètres, part de Chen-ting-fou sur le Pékin-Hankow pour aboutir à Taiyenfou. La région traversée est très montagneuse; on quitte Chen-ting-fou presque au niveau de la mer pour atteindre Chouyehsien, point culminant de la ligne, à 1,100 mètres; le point terminus se trouve à 700 mètres. On conçoit, dès lors, les difficultés que présentèrent le tracé et la construction de cette ligne nécessitant le percement de dix-neuf tunnels et l'établissement de vingt-deux ponts. Dans la région traversée se trouvent les importants gisements houillers du Shansi, qui malheureusement ne sont guère exploités depuis le rachat que par de petits propriétaires locaux gaspillant tout sans en retirer grand profit pour eux-mêmes. Une seule exploitation régulière établie à Hongtien paraît donner des résultats appréciables.

Ce fut en 1897 que la Banque russo-chinoise et le Comptoir d'escompte envoyèrent pour les études M^r Hivonnait, ingénieur en chef des ponts et chaussées. La concession fut accordée en 1898 en même temps que le *Peking Syndicate* obtenait ses importantes concessions minières, et peu après fut fait un emprunt de 40 millions de francs à 5 p. c. d'intérêt, remboursable en trente ans.

Les travaux, commencés en 1903 par M^r G. Espanet, furent terminés en octobre 1907, date de l'ouverture de la ligne au public.

Ce chemin de fer, comme d'ailleurs la plupart des autres chemins de fer chinois, sera très probablement racheté d'ici peu par le gouvernement.

Chemin de fer du Peïlo.

En 1904, un contrat fut signé à Shanghai entre S. Exc. Sheng-Kung-Pao, directeur général de l'*Imperial Chinese*

Railways Administration, et M^r Armand Rouffart, représentant la « Compagnie de chemins de fer et de tramways en Chine ». Par l'article 1^{er} de ce contrat, Sheng-Kung-Pao devait faire connaître au gouvernement chinois un projet de chemin de fer présenté par la société belge précitée et ayant pour but de relier Chengchow, sur le Pékin-Hankow, à deux villes, Honanfou et Kaifeng, respectivement situées à l'ouest et à l'est de la précédente. Les démarches furent faites immédiatement et couronnées de succès.

M^r Rouffart entreprit alors les études, accompagné de quelques fonctionnaires du Céleste Empire, et établit un devis approximatif, s'élevant à 25 millions de francs dont l'emprunt fut fait par le gouvernement à 5 p. c.

Les travaux commencèrent de suite et furent poussés avec une grande activité : la première section entre Kaifeng et Cheng-Chow ne présenta aucune difficulté technique ; de même pour la seconde, qui relie Cheng-Chow à Széchi, grand marché situé au pied de la montagne Tin-Man, à côté du fleuve Jaune ; par contre, la traversée de la région comprise entre Széchi et Heishikwan fut assez difficile, à cause des montagnes qui se trouvaient sur le passage de la ligne.

L'extension de la ligne jusqu'au fleuve Jaune et de là jusqu'à Sianfou, capitale du Shensi, est toujours à l'état de projet. La distance, qui est d'environ 270 kilomètres, nécessiterait un emprunt assez considérable pour lequel M^r W. Straight, agissant au nom d'un groupe de financiers américains, aurait déjà fait des propositions.

Chemin de fer du « Peking Syndicate ».

Vers 1896, un Italien, M^r Luzzatti, visitait la Chine du nord et rentra en

Europe avec la conviction que de riches concessions pouvaient être obtenues. L'année suivante, un groupement anglo-italien se forma sous le nom de *Peking Syndicate* avec un capital de 500,000 francs, et M^r Luzzatti reprenait le chemin de Pékin pour entamer les négociations. Le syndicat avait surtout des vues minières, et le Shansi était le lieu de ses convoitises.

Après de nombreux pourparlers, le *Shansi Bureau of Trade*, autorisé par le gouvernement central, signait, le 21 mai 1898, une convention avec le *Peking Syndicate*, qui obtenait pour soixante ans le droit exclusif d'exploiter des mines de charbon et de fer ainsi que des gisements pétrolifères dans un certain nombre de districts de la province. Un mois plus tard, une convention semblable était signée avec le Honan et les droits du syndicat étaient étendus à toute la partie de la province située au nord du fleuve Jaune. Le capital du syndicat fut alors porté à 37 millions de francs et, l'année suivante, une expédition était organisée pour reconnaître la position et l'étendue des gisements concédés et étudier en même temps le moyen de relier par chemin de fer les principaux centres miniers aux grandes voies navigables. On agissait ainsi en vertu de la clause 17 de la convention dont voici la teneur :

« Dans tous les cas où il sera nécessaire pour l'exploitation d'une mine de faire des routes, établir des ponts, creuser ou approfondir des rivières ou des canaux, construire un embranchement ferré pour rejoindre une grande ligne ou une voie navigable afin de faciliter le transport du charbon, fer et autres produits minéraux de la province du Shansi, le syndicat est autorisé, en prévenant le gouvernement, à exécuter tous ces travaux par ses

propres moyens, sans qu'il puisse réclamer aucun secours pécuniaire de la Chine. »

Cette clause fut interprétée comme donnant le droit de construire une voie ferrée non seulement jusqu'au port le plus voisin du réseau du Yangtsé, mais bien jusqu'au Yangtsé lui-même. Par suite, l'expédition poussa ses études à travers le Honan méridional, d'abord jusqu'à Siang-Yang-fou, sur le Han, affluent de gauche du Yangtsé; mais, trouvant que le tirant d'eau était insuffisant, on étudia une ligne aboutissant à Pukow, sur la rive gauche du Yangtsé, vis-à-vis de Nanking. A la même époque était entreprise l'étude d'une ligne allant de Taokow, dans le nord-est du Honan, tête de navigation sur le Wei, à Tséchow-fou, centre d'un des plus riches gisements de la concession.

De tous ces projets, un seul reçut l'approbation immédiate des directeurs; on décida de commencer la construction du tronçon de Tséchow à Taokow, et des ingénieurs de chemins de fer et de mines furent envoyés sur les lieux; ils étaient à peine arrivés que l'insurrection des Boxers les obligea à abandonner leur mission. Il s'ensuivit une interruption de deux ans. En 1902, les travaux du chemin de fer furent commencés et une installation de mine fut faite à Jameisson, dans le gisement de Ching-huaï (Honan septentrional); on décida d'y pousser les travaux avant de commencer ceux de Tséchow-fou, dans le Shansi, et par suite le projet de chemin de fer fut modifié, les exigences du moment ne réclamant une ligne que jusqu'à Pashan, à 56 kilomètres du terminus initial, au centre du bassin de Ching-huaï. Le tronçon de 145 kilomètres Pashan-Taokow fut terminé en 1905, le coût étant d'environ 110,000 francs le kilomètre. C'est avant tout un chemin

de fer minier qui est relié au Pékin-Hankow à Sing-Siang-hsien et qui atteint la rivière Wei navigable.

Mais la construction de cette ligne et les travaux de mine de la région avaient immobilisé tout le capital du syndicat, et toute autre entreprise devait être ajournée; aussi le syndicat se décida-t-il à rétrocéder son chemin de fer au gouvernement chinois, qui en manifestait le désir. En juin 1905, un contrat de rachat fut signé: le gouvernement contractait un emprunt de 17,500,000 francs remboursable en trente ans à partir de 1916, les obligations rapportant 5 p. c., et le syndicat se réservant 20 p. c. des bénéfices avec le contrôle de l'exploitation jusqu'au remboursement de toutes les obligations.

Ce contrat paraît à première vue favorable au syndicat, qui rentre dans tous ses frais et reçoit un intérêt raisonnable. Il ne faut pas oublier cependant que le but principal du syndicat est l'exploitation du gisement houiller du Honan et que l'avenir de cette exploitation est intimement lié aux conditions de transport du charbon; or, celles qui sont faites actuellement par le gouvernement chinois sont telles que le *Peking Syndicate* voit son extension se limiter de ce fait, malgré la richesse de son gisement qui promettait, il y a huit ans, les plus belles espérances.

TROISIÈME PÉRIODE.

PREMIER GROUPE.

Chemin de fer de Shanghai à Nanking.

Les premières conventions relatives à l'emprunt nécessaire à la construction du Shanghai-Nanking datent du 13 mai 1898

et furent signées à Shanghai entre le directeur général de l'*Imperial Chinese Railways Administration*, Sheng-Hsuan-Hwai, agissant selon les instructions reçues du gouvernement, la maison anglaise *Jardine Matheson & Co.* et la *Hong-Kong & Shanghai Banking Corporation*, représentant les intérêts d'un syndicat anglais. Le 9 juillet 1904 était signée une convention définitive où il était spécifié que l'emprunt ne devrait pas dépasser 80 millions de francs et que les bons du Trésor correspondants à 5 p. c. d'intérêt seraient délivrés contre une somme égale à 90 p. c. de leur valeur nominale; les titres seraient remboursables dans cinquante ans à partir de ce dernier contrat.

En 1903, un groupe d'ingénieurs anglais, parmi lesquels M^r Collinson, fut envoyé sur place pour les études; les projets furent approuvés par le directeur général, immédiatement après la convention du 9 juillet 1904. Les travaux commencèrent à l'automne de la même année, de sorte que la première section put être ouverte au public le 20 novembre 1905; le 28 mai 1908, le premier train officiel arrivait à Nanking.

Chemin de fer de Tientsin à Pukow.

La concession de cette ligne fut accordée, en 1897, à un Chinois nommé Yung-Wing, qui recevait en même temps l'autorisation de recourir à des capitaux étrangers pour la construction et l'aménagement du chemin de fer. Yung-Wing s'adressa tout d'abord à des capitalistes anglais et américains, qui acceptèrent ses propositions; mais il avait compté sans l'Allemagne, à laquelle la Chine reconnaissait, par le traité du 6 mars 1898, le droit d'intervenir dans toute combinaison financière se rattachant aux entreprises chinoises dans le Shantung. La ligne en

question devant nécessairement traverser cette province, on ne pouvait laisser l'Allemagne de côté; aussi des pourparlers furent-ils engagés entre cette puissance et l'Angleterre. En 1898 fut signé un accord, aux termes duquel l'Allemagne s'occuperait de la construction du tronçon nord et l'Angleterre de celle du tronçon sud.

La *Deutsche asiatische Bank* fut chargée des intérêts financiers allemands dans la section nord de Tientsin à la frontière sud du Shantung, tandis que l'*Imperial Chinese Administration* et la *British & Chinese Corporation* s'occupaient des intérêts anglais dans la section sud. Les troubles de 1900 arrêtaient l'affaire, et ce n'est qu'en juin 1902 que les négociations purent être terminées et un contrat définitif signé: le gouvernement chinois faisait un emprunt de 125 millions de francs à 5 p. c. pour une durée de trente ans, en se réservant le droit de rembourser au bout de dix ans; il donnait comme garantie certains droits de douane ainsi que les revenus des provinces du Chili et du Shantung. Les titres de l'emprunt furent émis à 98 $\frac{3}{4}$ p. c.; beaucoup furent achetés à Pékin par des Chinois qui bénéficiaient de la commission de 5 $\frac{1}{2}$ p. c. donnée aux sociétés financières étrangères pour l'émission. Le contrôle des fonds était confié au directeur général du syndicat, une commission spéciale représentative des intéressés pouvant, en outre, être nommée pour vérifier les opérations. Les ingénieurs en chef, tous Européens, dirigeaient les travaux sous l'autorité d'un directeur chinois.

Les travaux de la ligne nord furent officiellement commencés, le 30 juin 1908, devant le vice-roi du Chili, et le directeur général Lu-Hai-Huan assisté de ses deux adjoints, les directeurs T. Li-Te-Shun et T. Low, respectivement chargés des sections nord et sud, M^{rs} Dortmuller et

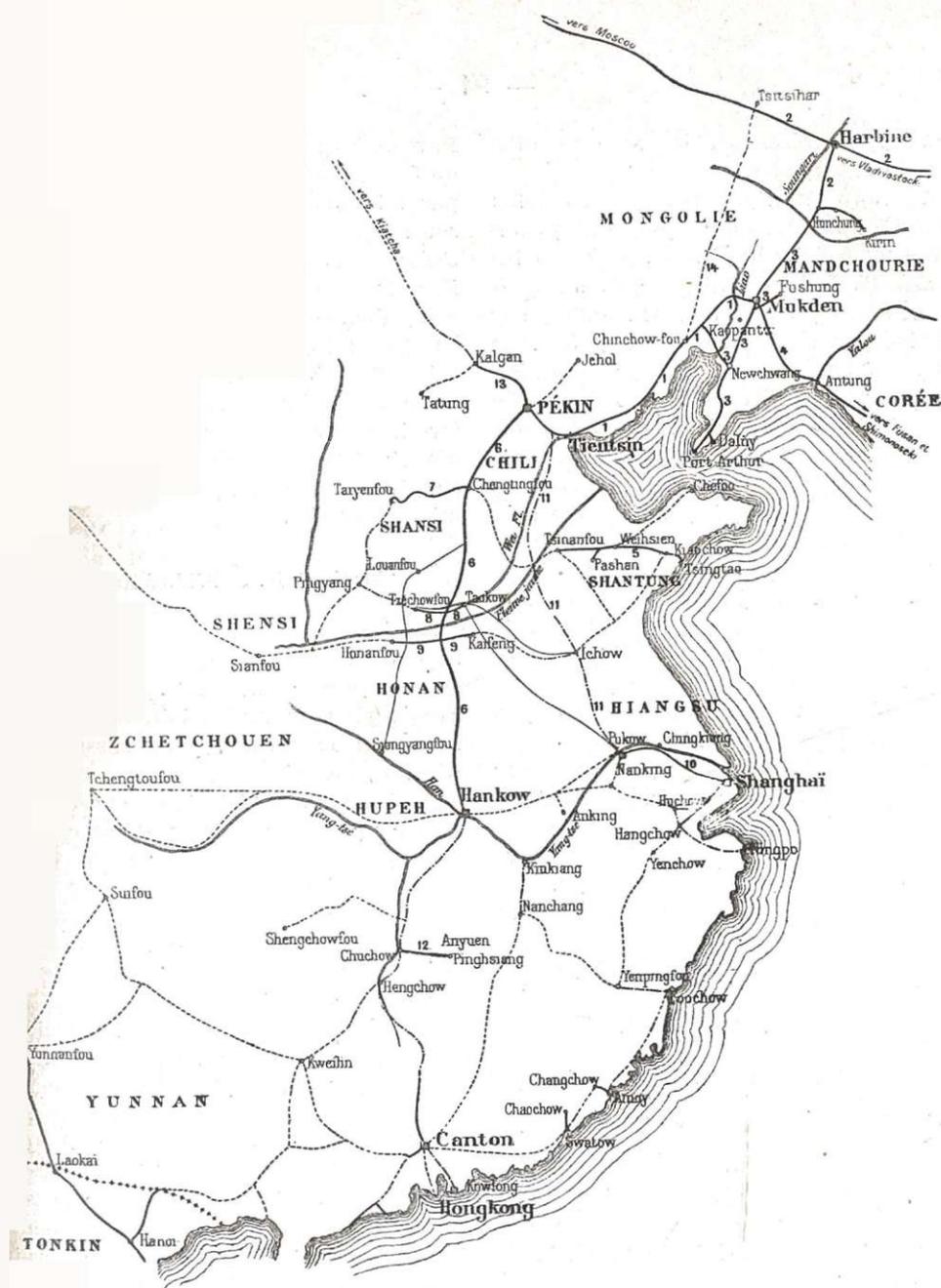


Fig. 3. — Carte d'ensemble des chemins de fer chinois.

LÉGENDE

—	= Chemin de fer en exploitation.	6 =	Chemin de fer de Pékin à Hankow.
- - -	= — — en construction.	7 =	— — du Shansi.
- - - -	= — — en projet.	8 =	— — du Peking Syndicate.
- - - - -	= Projet du Peking Syndicate.	9 =	— — du Peïlo.
1 =	Chemins de fer du nord de la Chine.	10 =	— — de Shanghai à Nanking.
2 =	— — de l'Est chinois.	11 =	— — de Tientsin à Pukow.
3 =	— — du Sud mandchourien.	12 =	— — de Chuchow à Ping-hsian.
4 =	— — d'Antung à Moukden.	13 =	— — de Pékin à Kalgan.
5 =	— — du Shantung.	14 =	— — de Chinchow-fou à Tsitsihar.

Tuchey, représentant les sections allemande et anglaise.

Au nord, la ligne part de Tientsin; quant au point terminus sud, il fut primitivement fixé à Chin-Kiang, puis définitivement à Pukow, ville de peu d'importance située juste en face de Nanking sur la rive gauche du Yangtsé, cela à cause du Nanking-Shanghai, dont la connexion avec le précédent chemin de fer se trouvait ainsi beaucoup mieux réalisée. Quant au tracé de la ligne, il ne diffère pas sensiblement de celui du « Grand Canal », lequel fut construit, il y a soixante ans, par l'empereur mongol, Kublaï-Kahn et servit pendant longtemps de principale artère entre le nord et le sud de la Chine pour le transport des grains et de la soie vendus à la Cour par les riches provinces du sud.

Les régions traversées ne comptent pas parmi les plus riches, bien que quelques-unes soient très fertiles et puissent donner lieu à un trafic non négligeable, ainsi d'ailleurs que les parties montagneuses du Shantung qui renferment dans leurs flancs de puissants gîtes minéraux.

La ligne, qui devait être ouverte au public trois ans après les conventions du début, est loin d'être terminée, et il s'écoulera probablement de nombreuses années avant sa mise en exploitation.

DEUXIÈME GROUPE.

Chemin de fer de Chuchow à Ping-hsiang.

La ligne de Chuchow à Ping-hsiang fut construite sur l'initiative des Chinois pour faciliter le transport du charbon des mines d'Anyuen, non loin de Ping-hsiang, jusqu'à Chuchow, port d'embarquement pour les aciéries d'Hanyang qu'elles alimentent en partie.

Les études furent commencées en 1898 par l'ingénieur américain, M^r Barclay

Parson, au moment de la reconnaissance du Canton-Hankow, car, bien qu'il ne fût pas fait mention de cette ligne dans le contrat passé entre la Chine et l'*American China Development Company*, le droit de faire cette étude fut reconnu par Cheng-Kung-Pao. Les travaux furent commencés en 1899. L'ingénieur américain « Capitaine Rich » fut engagé pour faire le tracé définitif et la construction qui fut terminée par M^r Mac Calla; la ligne, qui a environ 112 kilomètres de long, a coûté 10 millions de francs, ce qui met le kilomètre à 89,000 francs.

Chemin de fer de Pékin à Kalgan.

La ligne de Pékin-Kalgan, très importante par sa situation géographique, puisque son prolongement est appelé dans un avenir plus ou moins lointain à relier Pékin au Transsibérien en passant par Kiatcha, ne présente pas moins d'intérêt au point de vue historique, car c'est le premier chemin de fer construit uniquement par des Chinois, indiquant nettement la volonté du gouvernement d'éliminer peu à peu tous les étrangers des grandes entreprises en Chine, conformément à la formule bien connue : « La Chine aux Chinois. »

La construction de la ligne fut décidée en 1904, et la direction des travaux fut confiée à Chan-Tien-Yu; Chan-Tien-Yu, ayant de bonne heure montré des dispositions pour la mécanique, avait été envoyé par le gouvernement à l'université de Yale, en Amérique, où il termina ses études; après avoir passé ses examens, il se rendit en Angleterre et se fit recevoir membre de la Société des ingénieurs civils; puis il revint en Chine et devint le collaborateur de M^r Kinder à l'*Imperial Railways of North China*. Plein de bonne volonté, Chan arriva vite à faire un bon

ingénieur et, quand la Chine se décida à construire le Pékin-Kalgan avec ses propres ressources, il était tout désigné pour prendre la direction technique de l'entreprise.

Pour la construction, la ligne fut divisée en quatre sections. La première, qui va de Liutsun à Nankéou, fut commencée en octobre 1905 et terminée en septembre 1906 avec inauguration solennelle en présence de feu Hu-Yu-feu, ministre des voies et communications; rien de bien curieux sur cette section, sauf peut-être les ateliers de Nankéou dont les Chinois ont l'intention de faire un grand centre de réparations et même de constructions. Au point de vue des travaux, la seconde section est de beaucoup la plus importante : elle va de Nankéou à Chatao; on y rencontre les quatre plus longs tunnels de la ligne, qui ont respectivement 50 mètres, 150 mètres, 400 mètres et 420 mètres; le dernier, qui se trouve au pied de la Grande Muraille, fut attaqué de quatre côtés à la fois, grâce à un puits percé en son milieu. De part et d'autre de la voie principale, on a disposé tous les 500 ou 600 mètres des voies de garage qui, paraît-il, serviraient en même temps à arrêter les trains en dérive, mais probablement sans grand succès, étant donné la forte déclivité de la ligne principale et le peu de longueur de ces voies secondaires. Il est bon de signaler l'usage du rebroussement pour éviter le percement de tunnels. Les troisième et quatrième sections vont respectivement de Chatao à Kimingyih à Kalgan sans offrir rien de particulier. Nous signalerons les embranchements de Kimingyih et de Mentackou reliant les bassins houillers correspondant à la ligne principale.

La construction de ce chemin de fer souleva chez les Chinois un enthousiasme indescriptible, ainsi qu'en font foi les

journaux d'alors, notamment le *World's Chinese Students Journal of Shanghai*, qui a publié sur ce sujet une série d'articles tout à fait caractéristiques. Aujourd'hui, l'enthousiasme du début a bien diminué, et quelques grands fonctionnaires chinois commencent à regretter que la direction d'aussi importants travaux ait été confiée à un ingénieur non suffisamment expérimenté : le tracé laisse, en effet, beaucoup à désirer; afin d'éviter le percement de tunnels et la construction de plusieurs ponts, la ligne a été construite avec une pente trop forte pour permettre une exploitation intense, de sorte qu'il faudra dépenser d'assez grosses sommes pour sa réfection quand le prolongement du Pékin-Kalgan jusqu'à Katcha sera décidé d'une façon ferme.

Projet de chemin de fer de Chinchow-fou à Tsitsihar.

Il y a près de trois ans, la Chine manifesta l'intention de relier par un chemin de fer national Pékin à Tsitsihar, capitale de la province d'Heiling-Kiang, par une ligne traversant toute la Mongolie Est. Le gouvernement s'est déjà adressé pour cela à deux groupes de capitalistes américains et anglais; malheureusement, ce projet bien naturel va à l'encontre des vues des deux autres nations, la Russie et le Japon : la première, dit-on à Pékin, aurait déclaré que, si la Chine persistait dans ses desseins, elle demanderait comme compensation l'autorisation de construire pour son propre compte le transmongolien allant de Kalgan à Katchia. Quant au Japon, il a répondu par l'Antung-Moukden et par la demande de concession du Kirin-Hunchung. On comprend aisément le dommage que peut causer à la Russie la mise en exploitation d'une ligne telle que Chinchow-fou à Tsitsihar, mais il n'en est pas de même pour le Japon, dont la ligne

principale de la *South Manchouria Railways Company* n'a rien à craindre de la ligne projetée, qui n'est, en somme, que son prolongement. La véritable raison que puisse invoquer cette puissance est uniquement d'ordre politique et assez sérieuse en effet, car si la ligne projetée était construite, elle serait une menace pour les possessions japonaises en cas de guerre avec la Russie, guerre toujours possible, malgré les bons rapports qui paraissent exister maintenant entre les deux puissances.

Que va faire la Chine ? Il est certain que le chemin de fer projeté est pour elle d'une grande utilité, aussi bien au point de vue de sa politique intérieure qu'à celui de sa sécurité en cas de guerre ; mais elle est encore bien faible, malgré les sérieux progrès qu'elle a faits, ces dernières années ; il est probable qu'elle ne s'aventurera pas beaucoup maintenant ; il est cependant fort possible qu'elle se montre plus hardie dans quelques années et finisse par rester définitivement maîtresse chez elle.