

JACQUES RAINDRE

中

LES CHEMINS

國

DE FER CHINOIS

鐵

Contrats et Historique.

路

Pékin 1920

## Table des Matières

	Pages
Introduction : Les Chemins de fer en Chine . . . . .	1
Contrats obtenus par les différentes Puissances . . . . .	5
Contrats et Options obtenus par ordre chronologique . . . . .	9
Conditions des contrats obtenus depuis 1911	12
Historique du Chemin de fer du Lung-Tsing-U-Hai . . . . .	17
Contrat d'emprunt du Lung-Tsing-U-Hai . . . . .	19
Historique de la Ligne du Tung-Cheng . . . . .	51
Contrat d'emprunt du Tung-Cheng . . . . .	53
Historique de la Ligne du Pakow-Sinyang . . . . .	85
Contrat d'emprunt du Pakow-Sinyang . . . . .	87
Historique des Options japonaises . . . . .	107
Historique des Options allemandes . . . . .	111
Options allemandes.-Contrat . . . . .	115
Historique de la Ligne du Ching-Yu . . . . .	119
Contrat d'emprunt du Ching-Yu . . . . .	121
Historique de la Ligne du Nanking-Hunan . . . . .	143
Contrat d'emprunt du Nanking-Hunan . . . . .	147
Historique du Shasi-Singyi . . . . .	171
Contrat préliminaire d'emprunt du Shasi-Singyi . . . . .	173
Contrat d'emprunt du Shasi-Singyi . . . . .	185
Historique de la Ligne du Sipinhai-Chengchiatung . . . . .	233
Historique de la Ligne du Pin-Hei . . . . .	235
Contrat d'emprunt du Pin-Hei . . . . .	237
Historique du Contrat Siems-Carey . . . . .	267
Contrat Siems-Carey . . . . .	269
Annexes au Contrat Siems-Carey . . . . .	289
Historique de la Ligne du Ki-Hwèi . . . . .	307
Historique des lignes de : Kaiyuan-Hailungcheng - Kirin. - Changchun - Taonanfu. Taonanfu - Chengteh (Jehol) . . . . .	309
Contrat préliminaire d'emprunt pour les quatre chemins de fer de Mandchourie et de Mangolie . . . . .	311
Historique des Lignes du Shantung . . . . .	317
Lignes du Shantung.-Contrat . . . . .	319

*14 cartes hors-texte*

## Les Chemins de fer en Chine

---

Le développement des voies ferrées joue un rôle essentiel dans l'économie productive d'un pays. La Chine n'échappe point à cette loi d'ordre physique. La nécessité de desservir cet immense pays et de transporter vers la mer les richesses des provinces éloignées de l'Ouest s'impose clairement à l'esprit : il est donc naturel que la construction des chemins de fer en Chine ait, de tout temps, attiré l'attention des capitalistes étrangers en quête de placements avantageux.

D'autre part, les voies ferrées ont toujours été considérées par les Gouvernements comme des instruments précieux de propagande. Par l'entremise de leurs financiers, les Puissances devaient logiquement rechercher, dès que la chose fut possible, des concessions de chemins de fer en Chine. Pour éviter une concurrence qui ne pouvait que limiter les résultats poursuivis, les différents pays en arrivèrent à des accords qui

divisaient le pays en zones d'influence. L'Amérique seule refusa de s'associer à cette politique et s'acharna, d'ailleurs sans succès, à obtenir des contrats dans des zones qui ne lui étaient pas réservées.

Jusqu'à l'entrée en guerre des Puissances occidentales, les représentants des différents groupements financiers en Chine, soutenus par leurs Légations, rivalisèrent d'activité pour s'assurer des droits importants en matière de construction de chemins de fer. Un grand nombre de contrats avaient déjà été signés, plusieurs options avaient été accordées, et les financiers cherchaient à intéresser les marchés étrangers à ces affaires, lorsque la crise éclata qui devait, pendant cinq ans, paralyser l'Europe.

L'affectation aux besoins de la guerre de toutes les ressources disponibles ne laissait plus aux belligérants aucune latitude pour poursuivre en Chine une politique de chemin de fer. Quelques contrats furent encore signés, mais l'impossibilité d'émettre sur les marchés ne devait point permettre, jusqu'ici, l'exécution d'aucun de ces contrats.

La Guerre terminée, l'attention se tourne à nouveau vers la Chine et les affaires y reprennent peu à peu leur cours normal. Mais quelque temps doit s'écouler encore avant qu'il soit possible de trouver les capitaux nécessaires pour l'établissement des voies ferrées projetées.

En raison des difficultés causées par le bouleversement des changes, il a même été question de l'unification des chemins de fer en Chine et de

l'émission des contrats obtenus par un Consortium qui trouverait les fonds aux Etats-Unis ou au Japon.

Quoi qu'il en soit, au moment où les financiers semblent de nouveau s'intéresser à l'Extrême-Orient, il a paru utile de compléter les ouvrages où sont étudiés les contrats de chemins de fer jusqu'en 1911. <sup>(1)</sup>

Tel est le but de cette étude, qui n'est qu'un travail de documentation. Elle permettra au public de se renseigner sur les différents contrats obtenus de 1911 jusqu'à nos jours.

---

(1) *Railway enterprise in China* by Percy Horace Keut. M. A.

*Les Chemins de fer de Chine*, par Edouard de Laboulaye. Paris, Emile Larose. 1911.

*Les Chemins de fer chinois*, par A. J. H. Charignon, Pékin, Imprimerie des Lazaristes du Peitang. 1914.

CONTRATS OBTENUS PAR  
LES DIFFÉRENTES  
PUISSANCES.

Les différents pays qui ont obtenu des contrats ou des options depuis 1912 sont : l'Allemagne, l'Amérique, l'Angleterre, la Belgique, la France, le Japon et la Russie.

ALLEMAGNE.

Option pour la réunion du système allemand du Shantung au Pékin-Hankow et au Lung-Tsing-U Hai (31 décembre 1913).

AMÉRIQUE.

Le 17 Mai 1916, la maison *Siems & Carey* signe avec le Ministère des Communications un contrat de construction de chemin de fer de 1.100 miles dans le Hunan, Kwangsi, Shansi, Kansu, Kwangtung, Chekiang.

ANGLETERRE.

Le 14 novembre 1913, la *Chinese Central Railways Limited* signe un contrat pour une ligne de chemin de fer allant de Pukow à Sinyang.

Le 30 mars 1914, la *British and Chinese Corporation* obtient un contrat pour une ligne allant de

Nanking à Nanchang, avec embranchements sur Wuhu et Kuangtechow : de Nanchang à Pinghsiang, de Pinghsin à Chuchow et le rachat de la ligne déjà existante de Chuchow à Pinghsiang.

Le 25 juillet 1914, pour le compte de MM. *Pauling and Co*, Lord French signe un contrat pour une ligne de Shasi à Singyi, avec un embranchement de Changteh à Changsha, et une option pour une ligne allant de Yunnanfu à Talifu.

#### BELGIQUE.

Le 24 septembre 1912, la *Compagnie générale de Chemins de fer et de Tramways en Chine* obtient un chemin de fer allant du Kansu à la mer et dénommé le Lung-Tsing U-Hai.

Le 22 juillet 1913, la *Société belge de Chemins de fer en Chine* et la *Société française de Construction et d'Exploitation de Chemins de fer en Chine*, représentées par M. de Vos, obtiennent un chemin de fer allant de Tatungfu à Chengtu et dénommé Tung-Cheng.

#### FRANCE.

Participation au chemin de fer du Tung-Cheng.

D'autre part, la *Banque Industrielle de Chine* signe, le 21 janvier 1914, un contrat pour la construction de deux lignes de chemins de fer : la première, traversant le Yangtse à Siufu, qui doit relier Yunnanfu à Chungking, et la deuxième, passant par Nanning, Poseh, Singyi, Boping, qui doit relier le port de Yamchow, dans le Kwangtung, à Yunnanfu.

JAPON.

Le 5 octobre 1913, le Japon obtient une option pour cinq lignes de chemins de fer :

- a) une ligne de Sipinhai-Chengchiatung-Taonanfu.
- b) une ligne de Kaiyuan à Hailungcheng.
- c) une ligne de Changchun à Taonanfu.
- d) une ligne de Taonanfu à Jehol.
- e) une ligne de Hailungcheng à Kirin.

Cette option fut réalisée pour, le Sipinhai-Chengchiatung, par la *Yokohama Specie Bank* et pour les quatre autres lignes par le Syndicat des Banques de Corée, de Formose et de la Banque Industrielle du Japon.

Ce dernier Syndicat signa également un contrat préliminaire pour une ligne allant de Kirin à Hweining.

De plus, la réalisation de l'option allemande pour le T'iaoan Shuntch et le Kaomi Hsuchow lui fut accordée.

RUSSIE.

Le 27 mars 1916, M. de Hoyer, Représentant de la *Banque Russo-Asiatique*, signe un contrat pour un chemin de fer allant de Harbine à Blagoveschenk, avec un embranchement de Mergen à Tsitsihar.

---