

LES CHEMINS DE FER
CHINOIS.



UN PROGRAMME

POUR

LEUR DÉVELOPPEMENT

OUVRAGE CONTENANT UNE CARTE D'ENSEMBLE COLORIÉE
DES CHEMINS DE FER CHINOIS,
21 CARTES SÉPARÉES DES DIFFÉRENTS RÉSEAUX
ET DE NOMBREUX TABLEAUX STATISTIQUES

PAR

A. J. H. CHARIGNON

INGÉNIEUR CIVIL,
CONSEILLER TECHNIQUE AU MINISTÈRE DES COMMUNICATIONS

..... S'y peut-il tellement moissonner
Que les derniers venus n'y trouvent à glaner?
ANDRÉ CHÉNIER.



PARIS

H. DUNOD & E. PINAT, ÉDITEURS

47 et 49, Quai des Grands-Augustins

1914

TABLE DES MATIÈRES.

	Pages
INTRODUCTION	1.
Division du travail.....	2.

CHAPITRE I.

DES LIGNES EN EXPLOITATION.

ARTICLE I.—Lignes de Mandchourie :	
1° Ligne de Manchouli, Harbin, Viadivostock,	9.
2° » de Harbin à Kwan-cheng-tze,	11.
3° » de Kwan-cheng-tze à Kirin,	13.
4° » du South-Manchurian Ry.,	16.
5° » de An-tung à Moukden,	17.
ARTICLE II.—Lignes au Nord du Yang-tze-kiang :	
1° Ligne de Peking à Moukden,	19.
2° » de Peking à Kalgan,	21.
3° » de Peking à Hankow,	25.
4° » du Shansi,	28.
5° » du Peking Syndicate,	30.
6° » du Pienlo,	33.
7° » du Shantung,	35.
8° » de Tientsin—Pukow,	36.
ARTICLE III.—Lignes au Sud du Yang-tze-kiang :	
1° Ligne de Shanghai à Nanking,	38.
2° » de Shanghai à Hang-chow,	40.
3° » de Ping-siang à Chu-chow,	41.
4° » de Canton à Sam-shui,	42.
5° » de Canton à Kowloon,	43.
6° » du Yünnan,	44.
ARTICLE IV.—Lignes amorcées au Nord du Yang-tze-kiang :	
1° Ligne de Ta-tung-fu à Pu-chow-fu (Shansi),	47.
2° » de Honan-fu à Tung-kwan-ting,	48.
3° » de Kalgan à Ta-tung-fu,	49.
4° » de Tung-kwan-ting à Si-an-fu,	50.
5° » de Tsing-kiang-pu à Yang-chwang (Kiangpeh),	51.
6° » de I-chang à Wan-hsien,	52.

	Pages.
ARTICLE V.—Lignes amorcées au Sud du Yang-tze-kiang :	
1 ^o Ligne de Wu-hu à Ning-kwo-fu (Anhui),.....	53.
2 ^o » de Kiu-kiang à Nan-chang (Kiangsi),.....	54.
3 ^o » de Sun-ning à Kong-moon (Kwangtung),.....	55.
4 ^o » de Canton à Shiu-chow (Kwangtung),.....	56.
5 ^o » de Swatow à Chao-chow-fu (Kwangtung),...	57.
6 ^o » de Amoy à Chang-chow-fu (Fukien),.....	58.
7 ^o » de Hang-chow à Ning-po (Chekiang),.....	59.
ARTICLE VI.—Des lignes de chemins de fer exploitées par l'État.	
Enumération,.....	61.
Résultats d'exploitation pendant les exercices précédents,	61.

CHAPITRE II.

DESCRIPTION DES DIFFÉRENTS RÉSEAUX

RÉSEAU N ^o 1 : du lac Tung-ting à la frontière Ouest du Yünnan,	65.
» N ^o 2 : de Canton à Hankow,	71.
» N ^o 3 : du Kwangsi et du Yünnan Est,	75.
» N ^o 4 : du Kwangsi Central et du Kwangtung Sud,	79.
» N ^o 5 : du Kweichow Sud et de Liang-Kwang,	83.
» N ^o 6 : du Fukien à Hankow ;.....	87.
» N ^o 7 : du Yang-tze Sud entre Shanghai, Hankow, et le Sud du Kiangsi,	91.
» N ^o 8 : de Shanghai au Chekiang Nord et au Kiangsi Nord-Est,	95.
» N ^o 9 : de Shanghai, Nanking et la rive nord du Yang-tze- kiang,.....	99.
» N ^o 10 : de Hankow au Szechwan par la rive Nord du Yang-tze et vers la moitié Nord du Kweichow,	101.
» N ^o 11 : de Hankow vers le Shensi-Kansu et vers le Sze- chwan Ouest,.....	105.
» N ^o 12 : de Peking à Hankow,	111.
» N ^o 13 : de Lung-tsin-yü-hai,	115.
» N ^o 14 : de Tientsin au Shansi Ouest et à la capitale du Shensi,.....	121.
» N ^o 15 : de Tientsin au Shansi Sud-Est,	127.
» N ^o 16 : du Shantung,	131.
» N ^o 17 : de Peking vers la Mandchourie,	135.
» N ^o 18 : du Sud-Mandchourie,	141.
» N ^o 19 : du Nord-Mandchourie,	145.
» N ^o 20 : du Trans-mongolien,	147.

RÉSEAU N° 21 : du Turkestan Chinois,	153.
"Énumération des lignes dont la construction est la plus urgente	155.

CHAPITRE III.

ETUDE DES MOYENS D'EXÉCUTION.

Étude des moyens d'exécution,.....	161.
§ 1 ^{er} . Longueur des lignes restant à construire,	162.
§ 2 ^e . Principes directeurs pour l'exécution des lignes et leur répartition en réseaux,	163.
§ 3 ^e . Pourquoi le groupement par réseaux devient indispensable,	164.
§ 4 ^e . Des heureux résultats de la concurrence,	165.
§ 5 ^e . Exécution des embranchements par les lignes vers lesquelles affluera leur trafic,	166.
§ 6 ^e . Amalgamation des lignes existantes avec les nouvelles lignes à établir,.....	167.
§ 7 ^e . Avantages pour l'Etat du groupement de tous les chemins de fer en réseaux distincts,.....	169.
<i>a.</i> Inconvénients du système actuel,.....	169.
<i>b.</i> Ses dangers pour les lignes à faible rendement,.....	170.
<i>c.</i> Comment la subvention a été jugée préférable,.....	170.
<i>d.</i> Devoirs et droits de l'Etat protecteur,	171.
§ 8 ^e . Rapports entre l'Etat Chinois et les Sociétés concessionnaires,.....	172.
<i>a.</i> Ce qu'ils devraient être,	172.
<i>b.</i> Ce qu'ils sont,	173.
§ 9 ^e . Comment sauvegarder les intérêts de l'Etat ?.....	175.
<i>A.</i> Que les emprunts d'Etat soient remplacés par des emprunts privés,.....	175.
<i>B.</i> Que l'Etat accorde sa garantie au prorata de la longueur kilométrique exploitée,	176.
<i>C.</i> Fonctionnement de la garantie kilométrique,	176.
<i>a.</i> Ses heureux résultats,.....	177.
<i>b.</i> Son application aux recettes brutes,.....	177.
§ 10 ^e . Répartition des bénéfices entre l'Etat Chinois et les Sociétés concessionnaires,	178.
<i>a.</i> Règles pour le calcul de cette répartition,.....	179.
<i>b.</i> Application de ce calcul au réseau du Fukien,	179.
<i>c.</i> Résumé des avantages acquis à l'Etat,.....	180.

	Pages.
§ 11 ^e . Apport aux Sociétés concessionnaires des lignes appartenant actuellement à l'Etat Chinois,.....	181.
§ 12 ^e . Objections nombreuses contre les Sociétés concessionnaires étrangères,	183.
a. Au point de vue financier,.....	183.
b. Au point de vue politique,.....	184.
c. Au point de vue diplomatique,.....	185.
§ 13 ^e . Conclusion en faveur des Sociétés concessionnaires étrangères.....	186.

ANNEXES.

ANNEXE N ^o 1. Tableau général des chemins de fer en exploitation....	
» N ^o 2. Résultats d'exploitation des chemins de fer appartenant à l'Etat,.....	<i>Hors-texte</i>
» N ^o 3. Tableau récapitulatif pour l'établissement par réseaux des chemins de fer Chinois,.....	<i>Hors-texte</i>
» N ^o 4. Carte au 1/4.500.000 avec figuration des réseaux proposés,	<i>Hors-texte</i>
» N ^o 5. Contrat de concession pour le chemin de fer Tung-cheng Réseaux N ^{os} 11 & 14.....	191
» N ^o 6. Contrat de concession pour la ligne du lac Tung-ting à la frontière Ouest du Yünnan (Réseau N ^o 1)....	209.

AUX LECTEURS

*Amis, ne craignez pas que je conte humblement
Ce qu'a de neuf et de bon mon ouvrage,
Le vide qu'il comble à propos, et comment
Les gens de goût lui donnent leur suffrage :*

Ces lignes, écrites à la fin de 1913, n'étaient point destinées à la publicité et ce sera peut-être leur unique saveur en même temps que notre excuse à leur laconisme, à leur aridité. Seul, l'accueil qu'elles ont reçu des plus hauts fonctionnaires de la République Chinoise nous inspire l'audace de les présenter aux personnalités nombreuses et sympathiques qui, dans les sphères diplomatiques, dans le monde financier et chez les ingénieurs de travaux publics, suivent avec attention les événements et l'évolution du Grand Pays de Chine et lui apportent le bienfait de leur savoir, de leur expérience et de leur activité. Ecrites par une plume Française au service de la Chine, elles seront à un autre point de vue, même aux yeux les plus prévenus, une nouvelle preuve que leur auteur est resté fidèle à la ligne de conduite tracée par l'«*Homme des Ages*» en sa maxime célèbre : «*Parce que l'on prend femme, on n'a pas le droit d'oublier sa mère*».

Le but de cette étude est de faire connaître à tous les conditions actuelles des chemins de fer chinois : sortis de leur période assez laborieuse d'enfantement, ils accusent des résultats superbes, dignes d'attirer toute l'attention du Gouvernement Central et des nations étrangères. La question de leur développement, de la vitesse

à lui imprimer, des limites à lui assigner, se pose de façon urgente et préoccupe les hommes d'Etat les plus clairvoyants ; c'est pourquoi, d'un geste très beau et qu'il faut admirer, ils ont fait appel par la voie de la presse à tous ceux compétents ou de bonne volonté, soit nationaux soit étrangers, les priant de s'exprimer librement et de faire connaître le fruit de leurs études pour en tirer un programme définitif.

La rédaction de ces pages s'inspire des quelques considérations suivantes :

1°) L'historique des chemins de fer Chinois, ne rentrant pas dans le cadre de cette étude, a été passé sous silence. Leur genèse n'a été ni plus difficile ni plus longue que dans les autres pays ; toutes les vieilles histoires répétées à satiété sur la démolition de la première ligne de Woosung, sur la voie minuscule du Palais d'Hiver à Peking, n'intéressent plus que les globe-trotters et ne devraient point faire oublier à ceux qui s'en gaussent les fables ridicules qui ont généralement marqué l'origine des chemins de fer dans leur propre pays.

2°) La romanisation des mots Chinois dont les sinologues de toutes nuances se sont entendus pour faire un vrai casse-tête européen, est celle qui a été adoptée par la Direction générale des Postes de la République Chinoise. Elle a été étudiée avec soin par des fonctionnaires du plus grand mérite, ayant appartenu au corps des Douanes Maritimes, et de nationalités différentes. Elle n'est pas plus anglaise que française ou allemande, elle est celle de tous les Asianders qui vivent en ce pays et sera certainement adoptée dans tous les autres services publics. Pour que la confusion ne soit jamais possible, le terme romanisé a généralement été accompagné des caractères Chinois dont il est la transcription.

3°) Le tracé des chemins de fer est si intimement lié à la Géographie qu'il est impossible de le suivre, a fortiori de l'étudier, sans le secours d'une bonne carte. Les schémas partiels qui suivent la description de chaque réseau ne sont que pour son intelligence facile et pour permettre de le situer sur une carte plus détaillée. Dessinés à l'échelle de $1/3.000.000^{\text{ème}}$, ils s'appliquent exactement sur la grande carte générale de la Chine propre et des Marches limitrophes, éditée par la Shanghai commercial Press, 上海商務印書館.

Il y a d'autres très bonne cartes d'ensemble, par exemple : celle de la China Inland Mission ;

celles de l'Observatoire de Zikawei ; mais pour discuter le tracé des voies ferrées il faut recourir à la carte au $1/1.000.000^{\text{ème}}$ que l'on peut acquérir facilement par feuilles séparées en allemand, en français ou en japonais.

La carte d'ensemble à la fin du volume est à l'échelle de celle du R. P. Richard $1/4.500.000^{\text{ème}}$: son but est seulement d'indiquer l'importance de chaque réseau, la zone à réserver pour son épanouissement, ses points de liaison avec les réseaux voisins, etc....

4°) Ne pouvant accorder un trop long développement à l'exploitation des lignes existantes, l'exposé en a été conduit uniquement dans le but de se faire une idée générale sur leur fonctionnement antérieur : les résultats d'exploitation présentés par tableaux séparés permettront à chacun, selon ses besoins, de pousser plus loin la statistique de chaque ligne.

Bien plus épineuse se présente l'étude des moyens d'exécution, tant au point de vue financier qu'en raison des conditions politiques et diplomatiques. Nous l'avons abordée franchement mais sans aucune prétention à la solutionner, car elle n'est pas de notre domaine ; non

plus, elle ne saurait être hâtive ainsi qu'il apparaît par toutes les améliorations apportées successivement à chaque nouveau contrat de chemin de fer.

C'est donc par étapes seulement que l'on peut espérer atteindre un régime uniforme et définitif: la solution proposée de la répartition des chemins de fer entre plusieurs compagnies étrangères concessionnaires a obtenu dans les milieux Chinois l'opinion favorable des personnes les plus clairvoyantes et les plus haut placées. Mais c'est à la diplomatie étrangère qu'il appartient de trancher le nœud gordien par lequel est étreint et paralysé le développement du Grand et Vieux Pays. Que si ces pages, aujourd'hui présentées au public, peuvent hâter l'avènement de cette régénération, que si la Chine peut voir s'ouvrir prochainement l'ère des grands travaux d'utilité publique, elle y trouvera de suite l'ordre et l'équilibre à l'intérieur, partant le respect à l'extérieur. Que si elle doit ces heureux résultats à la collaboration des pays étrangers, non seulement elle en oubliera les malentendus d'hier mais offrira à leur activité de demain un champ immense et non moins fécond que le plus doux poète Français avait peut-être entrevu quand il s'écriait :

..... « *S'y peut-il tellement moissonner
Que les derniers venus n'y trouvent à glaner ?* »

PEKING, LE 14 JUILLET 1914.



INTRODUCTION.

Il n'est pas nécessaire de s'étendre longuement sur l'importance politique et industrielle des chemins de fer ; chacun sait qu'ils sont devenus l'outil le plus puissant de la civilisation, qu'ils développent partout où ils passent le travail et la richesse. Les communications plus nombreuses entre les hommes amènent l'échange des idées, l'adoucissement et l'uniformisation des mœurs ; les chemins de fer permettent au commerce et à l'industrie de se développer avec sûreté car ils ont, sur tout autre moyen de communication, cet avantage énorme de transporter à un prix uniforme, en tout temps, et pour tout le monde indistinctement, une quantité quelconque de marchandises.

Progrès dans l'ordre moral comme dans l'ordre matériel, telle est la conséquence des chemins de fer.

La Chine ne veut plus rester isolée du reste du monde ; malgré ses encouragements à ses nationaux, ses appels à la collaboration étrangère, elle se voit distancée en matière de chemins de fer par tous les autres pays qui bordent l'immense continent Asiatique. La Turquie, l'Inde, le Siam, l'Indo-chine, la Sibérie, en ont construit pendant ces dernières années des milliers de kilomètres qui ont appelé à la vie internationale des régions jusqu'alors déshéritées et inexploitées, et dont aucune n'est comparable comme ressources naturelles et populations à desservir aux 18 provinces de Chine prises dans leur ensemble.

Ce serait donc un grand bonheur pour le pays des Cent familles et pour l'humanité entière si la République Chinoise faisait connaître son programme pour le développement

des 10.000 kilomètres de chemins de fer qu'elle possède déjà, pour la construction des 100.000 kilomètres qui lui sont encore nécessaires. Ce programme doit être politique et économique : politique, parce qu'il appartient au Gouvernement Central seulement et non à chaque province en particulier de l'élaborer, de rechercher les moyens et les capitaux pour son exécution, d'en contrôler la construction, d'en réglementer l'exploitation et d'en assurer la police ; il doit être en même temps économique, parce que le Gouvernement Central, en poursuivant la réalisation, n'a pas d'autre objectif que le bien du pays tout entier ; en augmentant la richesse de tous, il aura trouvé le meilleur moyen pour accroître les ressources qu'il est obligé de se procurer et dont le chiffre ira toujours grandissant en raison des obligations de toutes sortes, financières et morales, dont il porte le lourd fardeau.

Aussi ne pouvant louer, autant qu'ils le méritent, la haute perspicacité et le profond patriotisme des ministres de la République qui ont décidé d'étudier et de fixer un programme définitif pour les chemins de fer Chinois, nous nous empressons de satisfaire à leur appel en apportant, pour l'édification du monument qu'ils veulent léguer à la postérité, le tribut de notre faible savoir, avec notre regret que son peu de valeur le rende indigne d'être en quelque manière utilisable.

DIVISION DU TRAVAIL.

Chacun estimera que la façon la plus rationnelle d'envisager le problème est la suivante :

Considérer d'abord les 10.000 kilomètres de lignes ferrées en exploitation à l'heure actuelle, qui sont plus ou moins sous la dépendance du Gouvernement Chinois,

et rechercher, suivant les moyens dont dispose ce dernier, s'il y a possibilité d'augmenter leur rendement par le seul développement du trafic, ou s'il vaut mieux accroître leur capacité par la création d'embranchements ou de raccordements nouveaux ; ce sera l'objet du Chapitre 1^{er}.

Le Chapitre II^{ème} sera consacré à l'étude de toutes les autres lignes qui peuvent être réparties en deux grandes catégories :

1^o celles dont la construction est décidée ou commencée, qui font l'objet de contrats avec des Sociétés étrangères ou avec des compagnies provinciales, le développement du réseau Chinois devant évidemment comporter l'utilisation de tous les efforts partiels antérieurs ;

2^o celles, encore très nombreuses, qui sont à l'état de simple projet, mais dont l'importance et les avantages éclatent à tous les yeux et au sujet desquelles le Gouvernement Central sera obligé de prendre une prompte décision car elles répondront à plusieurs besoins, par exemple :

a) les lignes qui sont nécessaires pour mettre en communication rapide le Gouvernement Central avec la capitale de chaque province : leur urgence est dans la nécessité de maintenir à l'intérieur du pays jusqu'aux provinces les plus reculées l'obéissance au Gouvernement Central et la tranquillité absolue des transactions commerciales ; c'est pourquoi on peut leur appliquer le nom de *lignes gouvernementales* ;

b) les lignes destinées à relier les uns avec les autres les grands centres commerciaux ou à desservir des populations nombreuses et industrielles, qui sont assurées d'un grand trafic et de grosses recettes ; après les lignes indispensables à la sécurité intérieure des provinces, ces grandes *lignes commerciales* seront les plus urgentes car ce sont celles qui apporteront au Trésor les plus gros bénéfices ;

c) les lignes destinées à mettre en communication la Chine avec les Etats voisins, ou avec les grands pays acheteurs de nos produits, tels que l'Europe et l'Inde; elles sont très importantes à la prospérité du pays car, en vendant davantage à l'étranger, la Chine sera capable de lui acheter en plus grande quantité les produits fabriqués nécessaires à son développement. Malheureusement la Chine est entourée, sur les $\frac{8}{10}$ de ses frontières, par des déserts ou des montagnes inaccessibles, et il lui faudra consacrer des capitaux énormes pour communiquer par rail avec les grands pays lointains, Inde, Russie, Europe. Non seulement parce que ces *lignes internationales* seront capables d'exciter des inquiétudes aux pays voisins, mais parce qu'elles traverseront des régions éloignées et plus ou moins soumises, aussi parce qu'il serait imprudent de songer à la police des frontières lointaines tant que la sécurité des provinces proches n'est pas absolue; pour tous ces motifs il faudra affecter d'abord à la construction des lignes soit gouvernementales, soit commerciales, toutes les ressources dont le gouvernement pourra disposer, en donnant la préférence à celles qui réuniront ces deux caractères simultanément.

d) dans les lignes à projeter, une dernière catégorie comprendrait celles qui pourront être très importantes dans un avenir lointain, soit au point de vue économique pour augmenter le territoire utilisable de certaines provinces à peine peuplées, soit au point de vue stratégique pour permettre à la République Chinoise de se défendre contre des voisins qui voudraient l'attaquer. Elles ont le caractère commun que toutes elles se traduiront par une insuffisance de recettes et par des déficits importants; dans les conditions actuelles, elles sont donc les moins urgentes. En outre, comme la collaboration des pays étrangers pour les capitaux, le personnel technique et les

matériaux fabriqués est indispensable à la réalisation rapide du programme des chemins de fer Chinois, il va sans dire que ces dernières lignes ne pourront être entreprises qu'après accord avec les puissances voisines intéressées, pour éviter qu'elles n'en prennent ombrage.

L'examen de ces questions est fort délicat : si toute opinion peut être émise, toute résolution doit être subordonnée à la haute clairvoyance des ministres de la République Chinoise, grâce à laquelle seulement il pourra être évité les fautes dans lesquelles sont tombés d'autres pays qui ont fait des chemins de fer trop multipliés, par exemple l'Angleterre, la Belgique, ou qui en ont fait d'improductifs comme la France, ou de tout à fait inutiles comme la Turquie.

