

JOURNAL DE LA SOCIÉTÉ STATISTIQUE DE PARIS

DANIEL BELLET

Chemins de fer chinois d'aujourd'hui et de demain

Journal de la société statistique de Paris, tome 58 (1917), p. 234-236

http://www.numdam.org/item?id=JSFS_1917__58_234_0

© Société de statistique de Paris, 1917, tous droits réservés.

L'accès aux archives de la revue « Journal de la société statistique de Paris » (<http://publications-sfds.math.cnrs.fr/index.php/J-SFdS>) implique l'accord avec les conditions générales d'utilisation (<http://www.numdam.org/conditions>). Toute utilisation commerciale ou impression systématique est constitutive d'une infraction pénale. Toute copie ou impression de ce fichier doit contenir la présente mention de copyright.

NUMDAM

Article numérisé dans le cadre du programme
Numérisation de documents anciens mathématiques
<http://www.numdam.org/>

V

VARIÉTÉS

CHEMINS DE FER CHINOIS D'AUJOURD'HUI ET DE DEMAIN

Quelle que doive être la rareté relative des capitaux au lendemain de la guerre, par suite des consommations actuelles, il sera du plus grand intérêt pour les nations européennes de reprendre toute leur influence dans l'Empire chinois, pour se substituer en partie à l'influence qu'avaient prise les Allemands, et pour aider les Japonais dans leur mise en œuvre du pays, où ils seraient incapables d'apporter seuls les capitaux nécessaires. Avant la guerre, l'activité de la France et aussi de la Belgique avait été des plus remarquables à cet égard ; le développement des lignes ferrées construites par les entreprises franco-belges était d'environ 2.500 kilomètres, à peu près 40 % de la construction totale, et autant que l'étendue des lignes construites soit par l'Angleterre, soit par le Japon, et totalisées.

Comme toujours la création de nouvelles voies de transport peut servir puissamment à mettre en valeur la Chine, il y a là un domaine fructueux à exploiter. Aussi au point de vue statistique même, au point de vue des renseignements que cela peut fournir en matière économique, industrielle et commerciale, il est utile de montrer quelle est la situation présente, de donner également des renseignements sur les lignes projetées ou à prévoir. Certaines de ces lignes ont déjà commencé d'être construites ; pour d'autres la construction est tout au moins décidée ; d'autres enfin ne sont qu'à l'état de simple projet. Mais le Gouvernement chinois lui-même y attache une telle importance, qu'il a fait dresser tout un programme des nouvelles lignes classées suivant leur degré d'urgence et le temps nécessaire à leur achèvement. Ce programme est énorme,

il porte sur 44.000 kilomètres de voies nouvelles : certaines de ces lignes répondent à la mise en communication rapide du gouvernement central avec la capitale de chaque province, et par conséquent à des vues au moins aussi politiques que commerciales; d'autres sont destinées à relier entre eux les grands centres commerciaux, à desservir des populations nombreuses et industrieuses, elles sont susceptibles de gros rendements. Enfin, certaines des lignes du réseau projeté doivent mettre en communication la Chine avec les États voisins et les grands pays acheteurs de ses produits : lignes internationales devant rencontrer souvent des difficultés matérielles dans leur établissement, par suite même des conditions géographiques et géologiques des régions de la périphérie de la Chine. Le programme est tellement vaste, qu'il porte également sur des lignes un peu secondaires destinées à mettre en valeur certaines provinces encore très peu peuplées, ou sur des lignes de valeur stratégique surtout dans les relations avec les pays voisins.

Ce programme d'exécution, et surtout une étude remarquable faite devant la Société des Ingénieurs civils par M. J. H. Charignon, nous donnent des renseignements statistiques très précieux sur les lignes en exploitation, et des renseignements numériques non moins intéressants sur les lignes projetées. Pour les lignes actuellement ouvertes à l'exploitation, elles représentent dans l'ensemble (ce qui peut surprendre quelque peu bien des gens) un développement déjà considérable de 10.330 kilomètres. Leurs dépenses d'établissement totales sont évaluées à 1 milliard 772 millions de francs; ce qui ne fait pas ressortir en somme la dépense kilométrique d'établissement à un chiffre très élevé; car plusieurs de ces lignes ont dû être établies dans des conditions techniques très malaisées, avec d'immenses ouvrages d'art, comme les ponts sur le Fleuve Jaune, dans des plaines sujettes à des inondations terribles.

Si nous décomposons à peu près logiquement ces lignes (d'après les régions qu'elles desservent) en cinq groupes, nous trouvons d'abord les lignes de Mandchourie au delà de la fameuse Grande Muraille, lignes dans lesquelles la Russie et le Japon ont engagé des intérêts considérables : ce sont celles qui constituent le réseau uniquement utilisable entre Paris et Pékin ou entre Londres et le Japon, en passant par Moscou et Vladivostok. Dans leur ensemble, ces lignes de Mandchourie représentent 2.999 kilomètres, dont 1.528 pour celle qui s'étend de la frontière sibérienne à la frontière vers Vladivostok. La situation financière de ces lignes se traduit par ce fait que le coefficient d'exploitation n'y dépasse généralement pas 40 %.

Au nord du Fleuve Bleu, nous trouvons un autre groupe comprenant notamment les 1.180 kilomètres de la ligne de Pékin à Moukden, qui ont coûté 124 millions d'établissement; puis les 1.348 kilomètres de la ligne de Pékin à Hankow, dont le coût d'établissement a été de 189 millions; 1.088 kilomètres de la voie ferrée de Tien-tsin à Sukow, avec dépense d'établissement de 200 millions. Ces diverses lignes sont exploitées par l'État chinois. C'est dans ce groupe que l'on trouvait la fameuse ligne allemande déjà si puissante, si importante au point de vue du trafic, de Tsing-tau à Tsi-nan, le chemin de fer du Chantoung, où les Allemands avaient créé un réseau de 450 kilomètres et plus pour une dépense de 70 millions, et qui leur a été arraché par la conquête japonaise. L'ensemble de ce groupe des lignes au nord du Yang-tse-kiang représente 4.870

kilomètres, établis moyennant une dépense de 719 millions. Le coefficient des lignes de ce groupe est également satisfaisant : pour la ligne de Pékin à Moukden par exemple, ce coefficient est aux environs de 30 % ; pour la ligne allemande à laquelle nous faisons allusion, il était au-dessous de 30 % au bout d'assez peu de temps, le dividende distribué dépassant 11 % ; il n'a jamais atteint 30 % sur la ligne Pékin—Hankow.

Au sud du Fleuve Bleu, les voies ferrées sont déjà nombreuses ; elles représentent ensemble 1.360 kilomètres établis moyennant une dépense de 313 millions. On y comprend notamment la ligne essentiellement française de Laokai, c'est-à-dire de la frontière du Tonkin à Yunnan-fou, pour 465 kilomètres et 165 millions de francs ; la ligne de Shanghai à Hang-show pour 246 kilomètres, celle de Woosung à Nankin pour 350.

D'ailleurs, en dehors des grandes lignes appartenant aux deux derniers groupes dont nous venons de parler, il y a, d'une part au nord, de l'autre au sud du Yang-tse-kiang, des lignes amorcées réparties en deux groupes : l'un de 321 kilomètres, l'autre de 770, et qui sont susceptibles elles aussi de donner de beaux rendements, de présenter un coefficient d'exploitation tout à fait satisfaisant.

Pour ce qui est des lignes à construire, le programme comporte environ 44.000 kilomètres, dont la construction se doit répartir sur une période de quinze à vingt ans, avec un capital de premier établissement minimum de 11 milliards de francs. On estime que, dans ces conditions, le réseau chinois, en 1930, présentera un développement de 54.000 kilomètres ; la totalité ambitieuse de ce programme ne sera peut-être pas réalisée à ce moment ; mais une bonne partie sans doute en sera exécutée. Actuellement il existe en construction quelque 2.100 à 2.150 kilomètres de voies nouvelles complétant une série de réseaux présentant déjà une importance réelle.

Daniel BELLET.

*
* *