Publié le 19 janvier 2014.
Dernière modification : 20 juillet 2025.
www.entreprises-coloniales.fr

# Le chemin de fer du Langbiang (Krongpha-Dalat, 87 km)

Indo-Chine
(*La Dépêche coloniale*, 24 mai 1899)

Le capitaine d'artillerie Bernard [1], qui avait été envoyé en mission au plateau de Langsa, en est revenu très malade et va être rapatrié d'office pour raison de santé. On assure que son rapport est complètement défavorable au projet d'établissement d'un sanatorium à Langsa.

Il dit que le plateau est inhabité, très malsain, et que tous les Annamites qu'on y avait envoyés sont atteints de fièvres très violentes. De plus, il est impossible de s'y rendre par Nha-Trang, qui serait l'itinéraire le plus court, 80 kilomètres seulement, mais la construction d'un chemin de fer est impossible.

Il faudra passer par Biên-Hoà, ce qui porte le trajet à 160 kilomètres. Une partie du chemin de fer devra être en crémaillère. Bref, les travaux sont estimés à 25 millions, et la situation sanitaire est des plus mauvaises.

---

EN INDO-CHINE
(*La Dépêche coloniale*, 12 novembre 1904)

La question du Langbian est de nouveau, et très sérieusement cette fois, à l'ordre du jour. Jusqu'à ces derniers temps, on en avait parlé, semble-t-il, un peu à tort et à travers. Les imaginations s'enflammaient facilement à la pensée de ce sanatorium situé en pleine terre d'Annam, à 490 kilomètres de Saïgon, où les Cochinchinois devaient venir réparer leurs forces épuisées par un climat plus débilitant que partout ailleurs et où les troupes, venues directement de France et non encore anémiées, eussent été casernées afin de les avoir toujours fraîches et solides, au premier signal, en cas de besoin.

Mais pourquoi ne pas le reconnaitre ? On avait procédé sans beaucoup de méthode. Un peu à la vapeur, comme on dit, sans plan d'ensemble, sans programme bien défini. Un plateau fut d'abord choisi. Au bout de quelques mois, on s'aperçut que l'endroit présentait de gros inconvénients. Qu'à cela ne tienne ! On était allé aussitôt ailleurs. On avait commencé des routes, on les avait même poursuivies avec énergie, puis, brusquement, on les avait interrompues. On dépensa de la sorte, à peu près en pure perte, de 4 à 5 millions. On perdit surtout un temps précieux. Le travail ainsi entrepris est aujourd'hui sans aucune utilité. Tout est à refaire ou à faire. À cette heure, il n'y a aucune route reliant au Langbian. Il y a des tronçons, c'est-à-dire différentes ébauches, reliées entre elles par de très mauvais sentiers.

Je me hâte d'ajouter que cette critique ne s'adresse pas aux études de chemins de fer qui furent, au contraire, poussées avec le plus grand soin, grâce à la direction prudente

---

[1] Fernand Bernard (1866-1961) : polytechnicien, futur patron des Messageries fluviales de Cochinchine.

et avisée que sut lui imprimer M. Jullidière [2], ingénieur en chef des ponts et chaussées, un des fonctionnaires les plus consciencieux que je connaisse.

Le dernier discours de M. Beau au Conseil supérieur de l'Indo-Chine vous a appris où en était maintenant la question. Vous vous rappelez que l'embranchement destiné à desservir le sanatorium devait se détacher de la ligne côtière de Saïgon au Khanh-Hôa, aux environs de Tanlinh, vers le point où le chemin de fer coupe la frontière de la Cochinchine et de l'Annam. Cet embranchement de 200 kilomètres devait remonter la vallée de la Lagna à travers le pays des Moïs et atteindre par Diiring le Langbian.

De nouvelles études ont permis de constater l'extrême pauvreté du pays et, surtout, son insalubrité. Dans ces conditions, le service des travaux publics fut conduit à revenir sur ses premières propositions. Il pensa qu'il y avait lieu, dès lors, de chercher du côté du littoral ; et après de longues et minutieuses enquêtes faites sur place, on se décida pour la direction Phanrang, Dohan et Dran. Un projet ne tarda pas à en sortir, dont la caractéristique est une diminution de moitié sur la longueur de l'embranchement à construire, et une économie de 20 millions de francs sur l'ensemble des travaux. On prévoit en outre une réduction de 250.000 francs par an sur les dépenses d'entretien et d'exploitation. La distance de Saïgon à Dalat, qui était évaluée à 328 kilomètres avec le premier tracé, se trouvait portée à 425 en passant par Phanrang. Le trajet se ferait en douze heures et demie au lieu de dix heures. C'est là le seul inconvénient du nouveau projet. Il faut reconnaître qu'il est de peu de poids au regard des réels avantages que, par ailleurs, il présente. J'oubliais un détail : en abordant le massif du Langbian par la côte, la ligne rencontre à mi-hauteur un plateau intermédiaire, celui de Dan-Hin, d'une altitude de 1.000 mètres, dont le climat offre une grande supériorité sur celui du plateau supérieur. Dans la pensée de M. Beau, c'est sur cette première terrasse que se ferait le sanatorium.

Tous les plans ont été envoyés à Paris. Espérons que le département des colonies ne tardera pas à les renvoyer approuvés.

.....

JEAN BARIA.

---

Vinh
(*L'Avenir du Tonkin*, 8 juin 1906)

MM. Lavit [3] et Noadec [Troadec [4]], capitaines d'artillerie également, sont envoyés aux études de la ligne du Lang-Biang.

---

L'« AVENIR » EN ANNAM
Au Lang-Biang
(*L'Avenir du Tonkin*, 29 novembre 1906)

*On nous écrit :*

---

[2] René Jullidière (1861-1941) : polytechnicien, directeur général des travaux publics de l'Indochine (1906-1909). Voir encadré.

[3] Fernand Lavit (1872-1955) : polytechnicien, il étudia le Congo-Océan (1910-1912), fut le premier gouverneur du Tchad (1920), devint directeur des finances de l'AOF (1924), puis de l'Indochine (1925), enfin résident supérieur au Cambodge (1929-1932). Chevalier de la Légion d'honneur (*JORF*, 12 juillet 1912).

[4] Paul-Marie-François Troadec : né le 12 déc. 1873 à Morlaix, ancien élève de l'École d'artillerie du génie, affecté aux Travaux publics de l'Indochine (21 juin 1904), officier de la Légion d'honneur (*JORF*, 4 octobre 1920).

Tout le monde sait, du moins par les comptes rendus officiels, que le Lang-Biang est un pays charmant ; c'est l'El-Dorado de notre possession indo-chinoise et son climat, s'il faut en croire ceux qui n'en parlent que par ouï-dire surtout, suffit et au delà à rétablir les impotents les plus sérieusement atteints. — Un si beau pays ne pouvait raisonnablement pas rester sans moyens de pénétration sérieux. Il lui fallait, bien que montagneux en diable et quelques sommes que cela puisse coûter, avoir son petit chemin de fer comme les autres et puisqu'on avait tant fait que d'y établir un sanatorium où seul le Dr Yersin avait réussi à vivre tant bien que mal, il était indispensable de créer une voie ferrée dans cette région. — « Casquez », bons contribuables et toi Princesse, paie ma belle !

Donc, on a fait là-bas un tracé et commencé la construction d'une ligne secondaire s'embranchant à la grande ligne de l'Annam mais, si les commencements ont été durs, la continuation menace de devenir impossible, le pays étant d'une insalubrité si indéniable que les coolies y meurent comme des mouches ou tout au moins reviennent à leur point d'origine dans un tel état que les squelettes ambulants que nous voyons descendre du Nam-Ti peuvent passer pour des gens qui se portent bien.

Les Annamites ne réussissant pas, on a essayé les Chinois. — Nouvelle école ! Cela s'est terminé par une hécatombe si effrayante qu'aujourd'hui, paraît-il, ni pour or ni pour argent aucun ouvrier indigène ne veut mettre les pieds sur ces plateaux pourtant destinés au rétablissement de nos fonctionnaires et de nos troupiers fatigués par un trop long séjour colonial.

Où va-ton prendre la main d'œuvre nécessaire pour mener l'entreprise à bonne fin ? — Dussent ses résultats rester aléatoires jusqu'à... l'abandon de la Colonie, il faut cependant sortir de cette impasse. — En présence du manque complet de résistance des Annamites et des Chinois, quelqu'un a pensé à embaucher quelques centaines de Japonais qui continueraient les travaux commencés. — Soit, il est possible que l'idée soit bonne et l'on aurait peut-être raison de l'accepter si nous étions certains que son application ne nous attire pas plus tard des ennuis dont nous n'avons pas besoin. — Que l'on donne donc l'autorisation qui va être demandée si elle ne l'est déjà puisqu'il faut absolument satisfaire aux utopies de certains qui, bien entendu, ne sont pas chargés de payer les pots cassés mais prenons nos précautions et n'oublions pas que nous sommes depuis quelque temps dans une situation profondément regrettable qui ne fait que s'aggraver tous les jours. — Évitons les gaffes dans ce cas comme dans bien d'autres si nous tenons à rester ce que nous sommes, celles que nous commettrions risqueraient de nous coûter trop cher.

P.R.

---

## UNE MISE AU POINT

### LE LANG-BIANG ÉCONOMIQUE ET SES VOIES D'ACCÈS

(*La Dépêche coloniale,* 4 octobre 1912)

Pour la troisième fois, je viens de parcourir cette région du Lang-Bian où M. Doumer me fit l'honneur de m'envoyer en mission il y a juste douze ans. J'en reviens navré en constatant que depuis cette époque, nous avons régressé, négligeant même l'insignifiant effort nécessaire pour conserver ce qui existait et réserver l'avenir. Et je me demandais en cheminant si ces « ruines neuves », comme je les ai appelées ici après mon ami Henri Sestier, sont vraiment destinées à être définitives, si nous ne sommes pas à la veille de l'effondrement des plus légitimes espoirs.

Pendant toute la route, les derniers échos parlementaires m'ont obsédé au point de me faire négliger, méfait impardonnable, maintes beautés du paysage. Il serait bon

pourtant de mettre au point une fois pour toutes cette question faussée dès le début par tant de polémiques passionnées. Ses détracteurs ont si souvent fait preuve d'une absence complète de documentation qu'il est permis de contester leur autorité. Voudra-t-on croire enfin ceux qui ont vu et qui, eux, sont unanimes dans l'éloge ?

Le Lang-Bian fut longtemps une simple machine de guerre aux mains des opposants à la politique de M. Doumer. L'idée venait de lui ; donc elle était mauvaise « en soi », sans plus ample examen ; il fallait punir à tout prix l'homme qui, en créant le budget général, en décrétant Hanoï capitale, avait fatalement lésé quelques intérêts particuliers, froissé certains amours-propres. Or ici tout cela est de l'histoire ancienne ; les Indochinois, les Saïgonnais eux-mêmes, sont revenus de leurs préventions passées dès qu'ils ont bien voulu se rendre compte *de visu* de la réalité des faits. Mais l'opinion métropolitaine, faussée par ces critiques d'antan dont elle démêlait mal la cause, est restée sous cette impression première et refuse de se rendre à l'évidence. C'est ce qui se dégage nettement de la discussion à la Chambre du projet d'emprunt indochinois en ce qui concerne le Lang-Bian, malgré le très clair exposé de M. Paul Pâris.

On conclut à côté parce que l'angle sous lequel on examine la question est trop restreint, parce que les documents dont on fait état sont incomplets. On est hypnotisé par la station d'altitude dont on a trop exclusivement parlé jusqu'ici ; on néglige de considérer la mise en valeur d'un merveilleux pays pour laquelle un effort si considérable, qui sera peut-être perdu demain, a déjà été fait. La station d'altitude a des indications si nettes, elle aura des conséquences si précieuses pour la santé des Français d'Asie, qu'elle se fera toute seule, sans qu'il soit besoin de la décréter, par les initiatives privées pour peu que les pouvoirs publics veuillent les encourager, leur accorder quelque aide, tout au moins ne pas les décourager. Si les sacrifices financiers exigés par les voies d'accès ne concernaient que la station comme on semble le penser en haut lieu, j'estimerais encore qu'ils sont justifiés, tant je crois fermement à ses bons effets. Mais il faut considérer aussi le point de vue économique, qu'on à tout à fait laissé de côté et qui mérité de retenir l'attention ; peut-être ce sujet sera-t-il jugé plus intéressant par les dispensateurs de cette manne qu'on hésite tant à nous livrer, comme si nous étions d'incorrigibles prodigues qui il faut imposer un « conseil judiciaire ».

Un mot encore à propos de la station ; M. Albert Métin déclare que l'aménagement du Lang-Bian est inutile désormais puisque nous avons le Yunnan ; pareille affirmation est surprenante, et l'on dirait qu'elle a été faite en consultant une carte à petits points qui rapproche les distances : qu'allez-vous faire des bains de mer à Royan ou à Nice puisque vous disposez déjà des plages de Trouville et d'Étretat ? Et puis, on oublie que le Yunnan est en Chine ; or, — comble de ironie — au moment même où M. Métin écrivait ces lignes, les Chinois nous rappelaient à la réalité en forçant nos compatriotes à une évacuation qui ne fut pas sans danger.

Mais en dehors de son utilisation sanitaire, la région du Lang-Bian renferme d'incontestables richesses forestières. Ses pinèdes sans rivales peuvent fournir, mises en coupes réglées, une exploitation pour ainsi dire indéfinie. Ses forêts contiennent en outre des essences précieuses, des bois d'ébénisterie, comme le lim, le gô, qu'on y rencontre à chaque pas dans la zone moyenne. Les hauts plateaux offrent à l'élevage des espaces herbacés considérables ou des milliers de buffles et de bœufs pourraient, sans grands frais, croître et...multiplier, alors que la peste bovine, le fléau de nos troupeaux, y est inconnu et que Manille, le client idéal, nous retiendrait ferme et à bon prix toute la production. Enfin, la belle vallée du Da-ninh a d'immenses terrains que l'on pourrait mettre en culture et qui fourniraient au-delà le riz, les légumes, les produits agricoles nécessaires à la région.

La main-d'œuvre est en grande partie sur place. Toute une population Moï, travailleuse et douce, est éparse dans les villages du massif montagneux, attendant que notre arrivée, celle des Annamites, leur fournissent la direction et le premier capital pour mettre en valeur le pays. Ces possibilités économiques ont profondément impressionné

— je le tiens de source certaine — M. Mahé, notre si actif résident supérieur en Annam, et les ministres d'Annam qui l'accompagnaient lors de la récente visite qu'il fit au Lang-Bian. L.L. Exc., le président du Conseil de Régence et le ministre de l'instruction publique ne cessaient pas de s'extasier sur les ressources latentes du pays et sur la nécessité d'en tirer parti.

Voilà le but principal des voies d'accès que l'Indochine réclame et que la Chambre, mal informée, veut lui refuser. L'erreur vis-à-vis de la santé publique est patente ; elle ne l'est pas moins au point de vue purement économique ; nous retardons bénévolement, par suite d'une optique faussée, une évolution féconde, qui est fatale par la force des choses, mais dont les bénéfices se trouvent ainsi ajournés. C'est regrettable, mais en définitive, irréparable car on pourra réaliser plus tard ce qu'on aura négligé de faire aujourd'hui. Mais la faute lourde et définitive, celle que nous devons éviter à tout prix, c'est de détruire plusieurs millions de travaux déjà effectués et de consacrer à cette destruction une somme égale à celle qui suffirait pour les achever et les utiliser.

Et c'est ce que chambre a fait quand, sur la proposition de l'honorable ministre des colonies, insuffisamment documenté en l'espèce, elle a voté l'abandon de la ligne construite de Tourcham à Xom-gom et la transformation en route de la plate-forme.

Quand on est sur les lieux, quand on juge froidement les choses, on ne peut pas s'imaginer qu'un pareil acte de vandalisme ait pu être accueilli un seul instant. La route! en avons-nous besoin ? Nullement. Il existe toujours celle que la mission du capitaine Guinet a fort bien établie il y a douze ans : elle a été négligée puisque, pendant des années, on a supprimé tout crédit pour son entretien ; mais elle [est] facilement irréparable, les charrettes à bœufs la parcourent journellement, et même les voitures rustiques. Il n'y a donc aucune nécessité à la doubler.

Quelle est, d'autre part, l'opération financière qu'on nous propose ? La voie attend le rail ; tout est terminé, les travaux d'art, les ponts métalliques ; la plate-forme a subi depuis sept ans la rude épreuve de plusieurs saisons des pluies, elle n'a pas bougé ; quarante mille mètres cubes de ballast sont réunis à pied d'œuvre ; il ne reste plus à faire que la pose à l'avancement. La dépense effectuée a été de 2.700.000 francs ; d'après les calculs rigoureux des ingénieurs, MM. Caville et Simonin, il suffit de 200.000 francs, soit 84.000 piastres, pour couvrir les frais de pose et rouler. Si, d'autre part, on renonce définitivement à la voie ferrée pour en faire une route, il faudra doubler partout la largeur de la plate-forme, modifier certains ouvrages, bref, engager pour ce véritable sabotage des dépenses que les prévisions les plus optimistes estiment a 180.000 francs au minimum, plus de 70.000 piastres-

De sorte que, en dépensant 180.000 fr., nous aurons deux routes parallèles, desservant le même point, dont l'une constituera une superfétation, mais nous aurons détruit pour toujours la possibilité d'une voie ferrée déjà faite ; tandis qu'avec 200.000 francs, à peu près la même somme, nous pouvons avoir un chemin de fer complètement terminé, tout en gardant l'ancienne route. L'hésitation est-elle permise en présence de tels chiffres ? À prix sensiblement égal, d'un côté on sabote et on fait un double emploi inutile ; d'un autre côté, on outille le pays en lui donnant à la fois et la route et le rail.

Mais nous arrivons maintenant à l'objection spécieuse : « Nous renonçons à cette ligne, quoique à peu près terminée, a dit en substance M. Lebrun, parce que l'exploitation en serait trop onéreuse. » C'est là la colossale erreur pour laquelle nous en appelons avec confiance au ministre mieux informé. Il semble *a priori* que cette appréciation soit exacte. C'est un tronçon qui devait desservir la station d'altitude ; or, puisqu'on ne fait pas la route d'accès aux hauteurs, il ne va nulle part ; donc pas de voyageurs, pas de trafic, et coefficient d'exploitation désastreux. C'est bien ainsi que la question doit apparaître au Palais-Bourbon. Eh bien ! nous affirmons que la réalité est toute autre, que non seulement ce tronçon ne serait pas trop onéreux, mais qu'il serait

le seul peut-être à rapporter, à avoir un coefficient positif, et nous avons la prétention de le démontrer facilement.

Quelles seront les dépenses ? Pas de frais généraux, puisque Tourcham a tous les services pour les lignes déjà existantes. Ce qui coûte, en exploitation, c'est le matériel, c'est le personnel, et tout cela existe ; le train de Nhatrang en part à six heures du matin pour arriver à Tourcham vers dix heures, où il reste inemployé jusqu'au lendemain matin ; pour lui faire faire dans l'après-midi un voyage aller et retour à Xom-Gom, soit 76 kilomètres, il n'est besoin ni d'une voiture de plus, ni d'un agent. Les seuls frais seront donc réduits au combustible — le bois — et aux matières grasses. On voit combien la ligne serait onéreuse !

Quant aux recettes, supposons que le train n'ait pas un seul voyageur dans un pays où la route est sillonnée d'indigènes ; supposons que le chemin de fer n'augmente en rien le mouvement commercial actuel ; en faisant simplement état du trafic qui existe entre Daban-Xomgom et Phanrang, tel qu'on peut le calculer à coup sûr en comptant les charrettes à bœufs rencontrées chaque jour qui portent à la côte les produits des exploitations forestières en plein rendement dans le pays, on constate que ces seules recettes couvriraient plus de dix fois et d'emblée les dépenses signalées plus haut. Or, ces bois sont transportés au prix fort de 6 p. 50 par charrette, plus de 16 francs, et ces prix très élevés paralysent sensiblement l'extension que pourraient prendre les coupes ; le chemin de fer a donc de la marge pour faire homologuer des barèmes réduits, réaliser néanmoins de beaux bénéfices, et monopoliser ainsi le trafic en favorisant son augmentation. L'exploitation de la ligne future n'offre donc, par bonne fortune, aucun aléa et les bons résultats sont certains.

Un exemple, en terminant, montrera bien comment le Parlement ne peut pas juger des détails à distance et apprécier les facilités locales. On pose, en ce moment, la ligne de Tourcham à Phanri, vers Saïgon ; or, périodiquement, des retards dans le montage et la livraison des ponts arrête les travaux pour quelques jours et les trains, les équipes de pose restent sans rendre de services pendant ce temps, car on ne peut pas les licencier, les disloquer pour les réformer la semaine suivante. Si, dès maintenant, la ligne de Xom-gom était décidée, ces trains, ces équipes seraient utilisés à placer, pendant les interruptions forcées, quelques kilomètres de rail sur la nouvelle voie, et le chemin de fer se trouverait ainsi fait non pas [our] 84.000 piastres mais pour le seul prix des traverses et des rails.

Il est temps encore d'éviter l'erreur irrémédiable qui serait ruineuse pour le Sud-Annam. Le Sénat doit à la rentrée se prononcer à son tour sur l'emprunt indochinois ; il peut rétablir les crédits pour le Lang-Bian, si légèrement supprimés par la Chambre, et il fera ainsi une œuvre française, à la fois humanitaire et économiquement avantageuse. Notre dévoué député, M. Paul Pâris, ne se tiendra pas pour battu et continuera la tâche commencée. Nous comptons aussi sur M. Doumer qui pourra parler avec la compétence la plus autorisée et voudra donner « à sa chère Indochine » ce gage de la fidélité du souvenir, fidélité qu'elle lui rend bien. Nous comptons sur notre gouverneur général qui voit, qui sait, qui juge, et dont la parole est si écoutée. Nous supplions enfin M. le ministre des colonies de voir la question de plus près, persuadés qu'alors, ses hautes qualités et sa bienveillance éprouvée l'amèneront à conclure qu'on ne peut pas nous refuser l'indispensable outil pour hâter ce réveil économique de l'Annam que sonnent ici tant de joyeuses fanfares.

Jacques Altar [5].

---

LES CHEMINS DE FER AUX COLONIES

---

[5] Pseudonyme du docteur Henry Reboul-Lachaux, directeur de la Santé de l'Annam.

## LE CHEMIN DE FER DE PHAN-RANG À XOM-GOM
(*La Dépêche coloniale,* 27 octobre 1912)

Un certain nombre de nos compatriotes d'Indochine se sont vivement émus de la non-inscription, au programme du futur emprunt Indochinois, de l'achèvement de la ligne de Phan-Rang à Xom-Gom et nos lecteurs n'ont certainement pas oublié l'article dans lequel notre collaborateur Jacques Altar s'est fait récemment, ici même, l'éloquent interprète des regrets que leur a causés le rejet par la Chambre de l'amendement de M. Pâris tendant à rétablir cette entreprise sur la liste des travaux à exécuter au moyen de l'emprunt.

Je ne veux pas revenir ici sur la question du sanatorium du Lang-Bian. Je reste convaincu que ce sanatorium s'impose et qu'il se fera tôt ou tard. Mais, pour le moment, ce n'est pas son établissement qui est en cause, encore que, à lire les débats de la Chambre sur l'emprunt, on ait l'impression que l'opposition faite par certains membres de l'assemblée à l'achèvement de la ligne de Phan-Rang à Xom-Gom ait été motivée en partie par le désir de faire échec et au projet de création d'une station d'altitude sur le plateau du Lang-Bian et à l'auteur de cette idée.

La question qui se pose actuellement a été nettement délimitée par M. Pâris au cours de la discussion et elle peut être considérée comme indépendante du point de savoir si le sanatorium du Lang-Bian se fera ou non. La thèse de l'honorable député de la Cochinchine est la suivante : la plate-forme de la ligne de Phan-Rang à Xom-Gom est construite sur 38 kilomètres ; pour la transformer en chemin de fer, et en chemin de fer productif, abstraction faite de son prolongement jusqu'au terminus primitivement prévu sur le plateau du Lang-Bian, il suffit de la pousser jusqu'à Da-Bang, à 4 kilomètres au delà du point où elle est parvenue aujourd'hui et de l'équiper. S'agissant d'un travail en terrain à peu près plat, et le ballast ainsi que les rails étant approvisionnés à pieu-d'œuvre, une somme de 800.000 francs couvrirait la dépense. Reculer devant cette dépense et refuser d'inscrire cette somme de 800.000 francs au projet d'emprunt, c'est, de gaieté de cœur, consentir l'abandon des 38 kilomètres de voie déjà construits et perdre les 8 ou 9 millions qu'ils ont coûtés.

Bien que l'argumentation de M. Pâris n'ait pas entraîné le vote de la Chambre, elle n'en a pas moins produit une assez vive impression sur elle, à en juger par les interventions qu'elle a provoquées. Il est certain que si le rejet de l'amendement devait avoir nécessairement les conséquences que son auteur a laissé entrevoir, il y aurait quelque chose de choquant pour le bon sens et pour la raison dans ce sacrifice coûteux consenti en pure perte, alors qu'il suffirait d'un léger effort pour l'éviter et pour ne pas nous exposer à donner le fâcheux spectacle d'un regrettable manque de suite dans les idées.

Le ministre des colonies a, il est vrai, contesté les chiffres donnés par M. Pâris. Il a fait observer que les 200.000 fr. prévus par celui-ci pour l'équipement de la ligne seraient largement dépassés et qu'il en coûterait 1 million pour cet équipement, le matériel fixe approvisionné (rails et traverses métalliques) devant trouver son emploi sur d'autres lignes, maintenues, celles-là, au programme de l'emprunt.

S'il en est ainsi, on est en droit de s'étonner que ce matériel ait été détourné de la destination qui lui avait été donnée; même en admettant la nécessité où l'on s'est trouvé à un moment, en raison des dépassements constatés ou à prévoir dans l'exécution du programme primitif de 1898, d'opérer des retranchements sur ce programme et notamment d'arrêter la construction de la ligne du Lang-Bian à Xom-Gom au point où elle est parvenue, il n'en reste pas moins que cette ligne, même ainsi réduite, avait une sorte de droit acquis au matériel qui avait été spécialement approvisionné pour elle.

Mais quelques centaines de mille francs de plus ou de moins ne changent rien au fond même de l'affaire, et si les prévisions de M. Pâris devaient être portées à 1.600.000 francs au lieu de 800.000 francs, ce ne serait pas, à notre avis, une raison suffisante pour lui opposer une fin de non-recevoir absolue. Malheureusement, au point où en sont les choses, et étant donné la position qu'ont prise dans le débat le gouvernement et les deux commissions, celle du budget et celle des affaires extérieures et coloniales, qui, à la Chambre, ont eu à s'occuper de la question, il est plus que douteux que celles-ci et celles-là consentent à se déjuger. Dans ces conditions, faire revivre, comme il en est question, l'amendement Pâris devant le Sénat et en appeler de l'assemblée du Palais-Bourbon mal informée à celle du Luxembourg mieux informée, c'est retarder inutilement, on l'a fait observer déjà ici même, une solution attendue depuis plus de deux ans par l'Indochine.

Mais alors la ligne de Phan-Rang à Xom-Gom serait définitivement abandonnée ? Non, et l'ardeur que M. Pâris a mise à soutenir sa thèse, si elle n'a pas produit tout l'effet qu'il en attendait, a eu du moins pour résultat de provoquer des déclarations qui réservent l'avenir et qui laissent entrevoir la possibilité d'achever cette ligne, même si elle n'est pas comprise au programme de l'emprunt.

On aurait pu croire, en effet, et telle paraît être l'opinion courante en Indochine, que seules les ressources extraordinaires à provenir de l'emprunt peuvent être affectées à cette entreprise. C'est une erreur que, successivement, M. Albert Métin, au nom de la Commission des affaires extérieures et coloniales, et M. Viollette, au nom de la Commission du budget, ont tenu à rectifier.

« L'emprunt réduit à 90 millions, a dit M. Métin, doit servir à terminer ou à mener à un point utile tels ou tels travaux. En dehors d'eux, que l'on équipe cette plate-forme (celle du chemin de fer de Phan-Rang à Xom-Gom) ou qu'on la transforme en route, chose possible, puisqu'elle est en pays plat, les fonds pourront être fournis par le budget général. » Et à l'appui de sa thèse, il a invoqué l'exemple de la Cochinchine, où les travaux d'assainissement de la ville de Saïgon, ayant, eux aussi, disparu du programme du projet d'emprunt primitivement établi par M. Sarraut, ont été largement subventionnés par le budget général. « Nous ne pouvons faire tous les travaux sérieux sur l'emprunt, a-t-il déclaré en terminant, mais, heureusement, l'Indochine a d'autres ressources que les 90 millions que nous vous demandons pour elle. »

M. Vioilette à son tour, n'a pas été moins catégorique : « La plate-forme en question, a-t-il déclare, ne peut pas être considérée comme perdue pour la colonie, puisqu'elle continuera à servir comme route et qu'elle sera toujours éventuellement susceptible de se transformer en plate-forme de chemin de fer. »

J'ai tenu à reproduire textuellement ces déclarations, dont l'importance paraît avoir échappé à nos amis de l'Indochine plus particulièrement intéressés à l'achèvement du tronçon de chemin de fer en cause. Elles leur tracent, en effet, la voie à suivre, s'ils veulent obtenir satisfaction. Au lieu de s'obstiner à réclamer cette satisfaction du Parlement et de remettre ainsi en question, sans aucun espoir de succès pour la cause qui leur tient à cœur, le sort même de l'emprunt, qu'ils se retournent vers le Gouverneur Général, et lui demandent d'inscrire au budget général les sommes nécessaires pour cette entreprise.

Ils ont d'excellents arguments à faire valoir, ceux-là même que Jacques Altar a invoqués dans son chaleureux plaidoyer, et qui ne peuvent manquer d'impressionner le chef de la colonie. L'exercice 1912 s'annonce, d'ailleurs, comme devant se clore dans des conditions exceptionnellement favorables, avec un excédent égal, sinon supérieur, aux plus fortes plus-values constatées jusqu'ici. C'est une chance de plus dans leur jeu. Ils sont certains, et le gouverneur général aussi, que si une part de cet excédent est affectée à l'achèvement de la ligne de Phan-Rang à Xom-Gom, aucune protestation ne s'élèvera dans le Parlement. Qu'ils se hâtent donc de suivre le conseil que leur ont

indirectement donné M. Métin et M. Viollette. Ils arriveront ainsi plus sûrement et plus rapidement au but.

A. de Berques.

---

EN INDOCHINE

---

À propos des Cimes
[Le Tamdao et Dalat]
(*La Dépêche coloniale,* 7 juillet 1914)

……

M. le gouverneur général Sarraut, que nulle initiative heureuse ne trouve indifférent, vient de décider l'achèvement du tronçon de voie ferrée qui va de Tourcham à Xong-Gom, au pied du massif, pauvre chemin de fer dont j'ai raconté ici la lamentable destinée. On avait dépensé, pour ces 48 kilomètres de ligne, 2.700.000 francs ; tout était prêt, il ne restait plus qu'à poser le rail, ce qui devait coûter environ 250.000 francs ; et pendant plus de huit ans, on a laissé la ligne inexploitée, reculant devant cette infime dépense ; que dis-je ? on a failli saboter le travail déjà fait en le transformant en route, bien qu'il en existât déjà une, sans réfléchir qu'il faudrait dans ce cas doubler la largeur de la plate-forme, c'est-à-dire dépenser plus qu'il n'eût fallu pour poser le rail. Remercions le chef avisé qui nous a épargné cette catastrophe et qui nous permet désormais l'accès facile de la montagne.

Jacques Altar.

---

Voir Société d'entreprises asiatiques

---

La ligne de 39 km. 400 de Krong-Pha à Dalat, en majeure partie à crémaillère et devant coûter approximativement 5.000.000 $, … a été confiée à la Société des entreprises asiatiques par contrat du 26 février 1921 en ce qui concerne les études de la ligne entière et par contrat du 9 mai 1922 en ce qui concerne la construction de la section de Krong-Pha à Bellevue, seule section encore en cours d'exécution sur le terrain et qui doit être achevée en 1925 (J. de Galembert, *Les administrations et les services publics indochinois*, 1924).

---

La mission Candelier a commencé ses travaux
(*Le Courrier colonial*, 21 octobre 1921)

La mission Candelier est arrivée à Saïgon en septembre. Les divers membres de la mission ont entrepris immédiatement l'étude des divers tracés de voies ferrées à établir dans le Sud-Indochinois : le Saïgon–Pnom-Penh et ses embranchements ; le transcambodgien et le chemin de fer à crémaillère du Lang-Bian.

Les divers services des travaux publics ont naturellement reçu des instructions pour faciliter la tâche de la mission Candelier et lui permettre de dresser au plus vite le plan des travaux à exécuter. On sait que ces travaux seront confiés à une société privée, ce qui permet d'affirmer qu'ils seront menés rapidement et au moindre prix.

Le chemin de fer du Langbiang
par BARBISIER [= Henri CUCHEROUSSET]
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 9 juillet 1922)

Ce chemin de fer est à l'étude. Depuis bien des années, on en parle. On aurait eu dix fois le temps de le mettre au concours.

Comme toujours, l'administration a remis, remis, puis a voulu son chemin de fer avec une telle impatience qu'il n'y avait pas de temps pour un concours.

On a donc passé un contrat de gré à gré avec la Société des entreprises asiatiques de Paris. Cette société a envoyé une mission d'ingénieurs dirigée par M. [Pierre] Porte, parmi lesquels était l'ingénieur suisse Salsberg *[sic : Salvisberg]*, spécialiste des chemins de fer à crémaillère.

Les études sont maintenant très avancées, la Commission permanente vient d'autoriser le marché. Il y a eu, bien entendu, des protestations, mais maintenant, pour faire les choses régulièrement, ce serait un nouveau délai. Et puis, faire les choses régulièrement, c'est si peu conforme aux tendances actuelles ! Est-ce que ça ne simplifie pas beaucoup les choses de faire pour le mieux selon son propre jugement ? Et n'est-ce pas si bon de dire : « Car tel est notre bon plaisir » !

Espérons que la Société des entreprises asiatiques, dont nous avons ainsi eu le plaisir d'apprendre l'existence, se montrera digne, par un travail rapide et soigné et par des prix raisonnables de la faveur dont elle est l'objet. Mais à l'avenir, lorsque l'administration voudra faire construire des chemins de fer par l'industrie privée, il sera préférable de procéder plus régulièrement par appels d'offres ou mise en concours.

Le projet de M. Porte comporte une ligne à voie normale de 1 m. continuant, au-delà de Krongpha, l'embranchement de Phanrang. Au départ de Krongpha, la ligne s'élèvera lentement sur deux kilomètres jusqu'à la montagne.

Elle escaladera ensuite celle-ci par le flanc opposé à celui que suit la route, employant sur 9 km la crémaillère avec des pentes atteignant par endroits 12 %. Elle atteindra le rebord du premier gradin du Langbiang au nord de Bellevue, remontera ensuite en pente douce la haute vallée du Danhim puis, par une seconde rampe avec emploi de la crémaillère, gravira le second échelon pour atteindre le plateau de Dalat en face du Bosquet. Elle rejoindra au Bosquet la route de l'Arbre Broyé à Dalat et aboutira en face de Dalat, près de la villa de M. Rimaud.

Où construira-t-on là gare définitive ?

Eh bien ! on nous croira ou on ne nous croira pas, le plan de Dalat n'est pas encore arrêté.

Souhaitons que M. Hébrard, le fameux architecte urbaniste dont l'Indochine attend tant de choses, accouche avant neuf mois d'un plan.

Il y aura tout d'abord à réparer certaines gaffes des T. P. qui, ne concevant pas la beauté en dehors des formes géométriques, ont saccagé les abords du lac par des quais et avenues en ligne droite ; l'extrémité du lac en particulier, près du barrage, ressemble surtout a un bassin de radoub.

Pour en revenir au chemin de fer, disons que le projet comporte une voie assez fortement construite pour recevoir le matériel roulant du réseau Cochinchine — Sud-Annam, locomotives exceptées. Bien entendu, des trains de six à huit voitures arrivant à Krongpha demanderont plusieurs voyages pour être amenés à Dalat par les locomotives à crémaillère ; mais, d'ici de longues années, il n'y aura qu'un assez faible trafic de marchandises, pour lesquelles, d'ailleurs, quelques heures de retard ne signifient rien ; quant aux voyageurs, d'ici longtemps, deux ou trois voitures seront largement

suffisantes pour les jours de plus forte presse ; plus tard, il n'y aura qu'à partager le convoi en deux ou trois trains se suivant à dix minutes d'intervalle.

La traction prévue est provisoirement la traction à vapeur car le bois abonde, surtout le pin, combustible excellent. Plus tard, on emploiera sans doute l'électricité.

---

## Le chemin de fer du Langbiang
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 20 août 1922)

Nous avons eu le plaisir de rencontrer à Hanoï M. [Rémi] Barbage, ingénieur de la construction du chemin de fer du Langbiang, qui nous a donné quelques détails sur ce chemin de fer de montagne, le premier de ce genre en Indochine et peut être dans tout l'Extrême-Orient, Japon excepté. Il nous a également indiqué quelques erreurs provenant de ce que nous avions écrit d'après des renseignements verbaux et de vieux souvenirs.

On sait que cette ligne s'amorce par une ligne de plaine de 41 km. se détachant à Tour Tjame [Tourcham](km 322) de la grande ligne de Saïgon à Nhatrang. Tour Tjame est la gare, située à 5 km, de Phanrang ; et l'on se demande pourquoi l'on n'a pas profité de la construction du chemin de fer du Langbiang pour pousser cet embranchement jusqu'à ce chef-lieu. C'est que l'une des deux lignes intéressait ces messieurs les touristes saïgonnais, l'autre n'intéressait que des paysans. Or on sait le cas que fait l'administration de la masse taillable et corvéable. Pourtant, comme il semble devenir à la mode, dans ces milieux jadis si durs aux pauvres gens, de gémir sur le paupérisme, peut-être verrons-nous quelque directeur de chemin de fer, au cœur moins sec, faire construire les treize kilomètres qu'il faudrait pour réunir à la gare le chef-lieu de la province et le petit port de Ninh-Chu.

Il semble bien nous souvenir que les indigènes de cette région aiment mieux payer 0,40 pour faire le trajet en tilbury de louage. Ces tilburys contenant quatre personnes, cela fait 0,10 pour cinq kilomètres, soit deux fois et demi plus cher que le chemin de fer.

D'autre part, tandis que Tour Tjame n'est qu'un village d'employés de la gare et d'ouvriers de l'atelier du chemin de fer, tout le commerce est à Phanrang et à Ninh-Chu.

Pour en revenir au Langbiang, ces 41 km de Tour Tjame à Krom-Pha desservent une vallée peu peuplée, mais susceptible d'un développement important lorsque des travaux d'irrigation y auront été faits et qu'une immigration venue du nord l'aura peuplée.

À cette immigration, deux grands obstacles : le moindre est la difficulté des voyages, surtout depuis qu'une route automobilable avec service public d'automobiles relie Nhatrang aux provinces de Phu-Yên et Binh-dinh ; le plus sérieux est l'esprit mesquinement tyrannique de notre administration, pas méchante, mais tatillonne et imbue de ce principe césarien que tout ce qui n'est pas permis par un texte formel est interdit. Très tolérante avec les forts, notre administration est impitoyable aux petits qu'elle écrase du poids de sa paperasserie. Donc deux conditions essentielles pour attirer les immigrants : primo, qu'on leur fiche la paix autant que possible ; secondo, qu'on pousse le chemin de fer au moins jusqu'à la baie de Vung-Ro, au sud du Varella, en attendant l'achèvement du Grand Côtier.

Arrivé à Krompha, le chemin de fer se trouve devant une muraille de 1.000 mètres, où l'on a pu aménager sans trop de difficultés une belle route en lacets, mais où l'établissement d'une voie ferrée offrait un problème moins facile à résoudre.

Il a été cependant résolu par la mission Porte, envoyée par la Société d'entreprises asiatiques. De cette mission faisait partie M. Salvisberg, ingénieur suisse, spécialiste des chemins de fer à crémaillère, qui rentra en Europe lorsque les ingénieurs français eurent

été bien mis au courant de ce genre de travail. Les études n'ont demandé qu'un an ; l'exécution ne demandera que quinze mois. C'est le tiers du temps qu'il eût fallu aux Travaux Publics. Donc, pour Noël 1923, les travaux ayant été commencé dès le 1er août présent mois, la locomotive fera son entrée à Dalat.

Ce ne sera pas une locomotive comme les autres, car elle aura, non pas à remorquer mais à pousser le train par des pentes atteignant 12 %. Et cette locomotive pousseuse ne sera pas poussive car elle atteindra 32 km à l'heure en palier et 8 km à l'heure dans les pentes de 12 %. Comme une ligne à profil normal, à voie d'un mètre, ne doit pas avoir de pentes de plus de 24 mm par mètre, un kilomètre à 120 mm de pente équivaut à 5 km de voie ordinaire à 24 mm, donc 8 km à l'heure sur la première équivaut à 40 km à l'heure sur la seconde. Inutile de dire que la charge doit être très faible ; mais pour Dalat, cela n'a pas d'inconvénient et lorsque cela en aura, le temps sera venu de construire une autre ligne rattachant beaucoup plus directement Saïgon à Dalat.

La ligne en construction (on construit actuellement le chemin de service) aura environ 42 km. Nous donnerons le chiffre exact avec d'autres détails lorsque nous connaîtrons les résultats des dernières études qui ont dû être terminées vers le 10 août.

La ligne au départ de Krompha monte d'abord à pente imperceptible pendant 1.500 mètres, puis à pente de 55 mm, mais encore par adhérence, pendant 1 km. 55 mm par mètre, c'est la pente d'une belle route de montagne comme celle de Kim-Cuong à Napé (Nord-Annam). Ensuite, sur 7.500 m., c'est la forte pente, atteignant 120 mm par mètre, montant donc de 900 m. sur ces 7.500 m. C'est une pente comparable à celle de la route du Tamdao (Tonkin) entre la cote 400 et la station. Là, le secours de la crémaillère s'impose. Entre les deux rails de support, au milieu de la voie, sont fixés deux rails dentés, à peu de distance l'un de l'autre, sur lesquels viennent s'engrener les dents des roues médianes de la locomotive.

Ces roues dentées n'ont pas d'effort de soutien mais seulement de traction.

Au col de Bellevue, on se trouve à 1.000 m. d'altitude ; de là, la ligne gagne en palier la rivière Danhim, la traverse et remonte en pente douce la vallée pendant 10 km. jusqu'à la vallée du Da Sha. Sur cette section, la locomotive travaille par simple adhérence.

La ligne remonté à forte pente, avec la crémaillère, la vallée du Da Sha jusqu'à 2 km avant le Bosquet, de là en palier jusqu'à Dalat (près de la villa Grammont).

Le système adopté est le système Dr Apt.

M. [Rémi] Barbage nous a dit n'avoir éprouvé aucune difficulté à recruter de la main-d'œuvre. Annamites, Tjames [Chams] et Moïs viennent volontiers, les Tjames et les Moïs à la condition de n'avoir pas d'Annamites pour les commander, car l'Annamite est en général très brutal vis-à-vis des races qu'il considère comme inférieures. Le ravitaillement est organisé par la compagnie.qui veille à ce que les Annamites mangent au moins un kilo de riz par jour, avec du poisson sec.

Voilà donc un grand progrès. En somme, c'est une bonne chose que l'on ait fait appel à l'initiative privée, tant pour les études que pour les travaux, car les unes ont été et les autres vont être menés rondement. Alors on pourra parler de colonisation et d'industrie. Il sera possible d'amener alors ciments et fers — et baignoires de luxe en cristal de roche — à des prix raisonnables, d'amener surtout les pièces lourdes : tuyauteries, turbines et dynamos des usines électriques projetées.

Nous estimons que, dès maintenant, deux choses s'imposent : 1) un embranchement de Bellevue à Djiring du tramway en construction, 2) la construction d'une première usine électrique fournissant, sur les dix kilomètres si pénibles à exploiter de Krompha à Bellevue, les moyens d'arriver rapidement à une exploitation intense : que s'il faut dix voyages de la locomotive pour hisser sur le premier plateau un train de marchandises ou le descendre sans accident, qu'au moins, grâce à l'électricité, il soit possible de faire cette manœuvre en quelques heures.

Car nous croyons à la possibilité de coloniser ce plateau où la main-d'œuvre n'est pas absente ; le Moï, robuste et docile, travaille volontiers avec le Français, pourvu que soit écarté le surveillant ou le chef d'équipe annamite — Un colon tonkinois d'une autorité incontestée, M. Marius Borel, nous disait que toute cette région lui avait donné l'impression la plus favorable.

---

Dans l'Administration

---

Désignation
(*L'Écho annamite*, 19 septembre 1922)

Travaux publics

Nominations. — Sont nommés dans la cadre permanent des Travaux Publics pour compter du 27 juillet 1922, veille du jour de leur embarquement à Marseille :

Au grade d'Ingénieur adjoint de 2e classe : M. Auvray [6], ingénieur à l'École centrale des Arts et Manufactures…

Affectations : … à l'arrondissement territorial des Travaux publics du Langbiang : M. Auvray, ingénieur adjoint, nouvellement nommé…

---

Indochine
(*La Dépêche coloniale*, 26 janvier 1923)

Le chemin de fer du Lang-Bian. — La loi du 25 décembre 1896 autorisant un emprunt de 200 millions de l'Indochine, avait prévu la construction d'une ligne de chemin de fer, dite du Lang-Bian. qui devait relier la ligne côtière de la Cochinchine au plateau du Lang-Bian, sur lequel a été établi un sanatorium. Mais la réalisation de la voie ferrée dut, en raison de l'augmentation des dépenses, être différée, et la loi du 26 décembre 1912 mentionne l'ajournement de la construction de cet embranchement.

Cependant, le gouverneur général de l'Indochine considère maintenant comme opportun l'établissement de la voie ferres destinée à desservir le sanatorium. La dépense de construction serait imputée sur les ressources ordinaires du budget général de la colonie, sans participation financière de l'État, sans prélèvement atteignant le tiers de la caisse de réserve de la colonie, enfin sans qu'il soit pris d'engagement de dépenses portant sur une durée de plus de cinq ans.

L'établissement de cette voie ferrée par un décret en date du 13 janvier vient d'être autorisé.

Un arrêté de même date autorise le gouverneur général de l'Indochine à faire appel à des sociétés de construction étrangères, pour la fourniture du matériel nécessaire à la construction et à l'équipement de la section à crémaillère du chemin de fer du Lang-Bian.

---

Grands travaux et entreprises locales
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 25 février 1923)

---

[6] Georges Auvray (1897-1984) : entré dans les Travaux publics de l'Indochine le 27 juillet 1922. Résistant à l'occupation japonaise. Démis et interné par Decoux. Passé en 1950 au service de la Société indochinoise d'études et de constructions (S. I. D. E. C.). Voir encadré.

Il serait également désirable — et ceci a surtout trait aux grands travaux publics — que les entreprises locales soient au moins consultées lorsqu'il s'agit de travaux importants à faire. Ce n'est pas toujours le cas et nous avons un exemple tout récent du fait. Lorsqu'il s'est agi du chemin de fer à crémaillère de Dalat, en voie d'achèvement, toute la question a été traitée entre les murs du cabinet gubernatorial et le projet soumis aux seules influences de l'intimité. La nouvelle n'a été apprise par la Chambre syndicale des entreprises françaises de construction que par les journaux et le Havas qui apporta à la colonie l'approbation ministérielle.

G. *[sic : R. comme Raoul]* VABOIS

*L'Opinion*.

N. D. L. R. — Cette affaire du chemin de fer de Dalat a fait scandale en France, comme un petit coup d'État. Le Gouvernement général a traité cette affaire sans que le public en sache rien en Indochine, le Parlement mis en présence d'un fait accompli, a légitimé le bâtard par autorisation subséquente.

La défense de l'Administration indochinoise est que, s'il avait fallu demander l'autorisation préalable, il aurait fallu l'attendre des années.

Nous serions tenté d'applaudir si ce petit coup d'État avait été fait pour un chemin de fer d'utilité absolue et non pour un chemin de fer de luxe.

Cet empressement à traiter ainsi une affaire de trente millions nous eût paru plus pardonnable s'il se fût agi de terminer trois ans plus tôt la ligne de Vinh à Dôngha, ou de construire cent cinquante kilomètres de chemins de fer ruraux, ou d'achever pour une bonne fois les routes de pénétration au Laos ou d'autres travaux que la Cochinchine réclame d'urgence.

Malheureusement, pour ces travaux qui servent au petit peuple, on objecte les lois et règlements et la nécessité de soumettre le projet au parlement. Ce n'est que s'il s'agit d'amener plus commodément à Zie Langbiàng Palace-Hôtel les bagages des touristes de luxe ou des magnats administratifs qu'il y a urgence et qu'on sait réduire au minimum les formalités.

On nous dit que la société qui a obtenu ces grands travaux offre toutes garanties. Nous en sommes persuadé. Qu'elle était la seule au monde connaissant ce genre de construction, çà, c'est à démontrer. Nous sommes tout à fait d'accord qu'on concède un grand travail de ce genre à un seul constructeur ; mais on aurait pu faire un appel d'offres précédé d'une campagne de publicité.

Nos appels d'offres sont très mal compris ; s'agissant de grands travaux, ils devraient être imprimés avec cartes et croquis et tirés à un millier d'exemplaires.

---

## ANNAM

### DALAT

(*L'Avenir du Tonkin*, 11 mars 1923)

Le chemin de fer à crémaillère. — Le ministre des régions libérées, chargé de l'intérim du ministère des colonies.

Vu l'article unique de la loi du 2 mars 1919 ;

Considérant que la fourniture du matériel nécessaire pour la construction et l'équipement de la section à crémaillère de la voie ferrée du Lang-Bian justifie l'application de la dérogation prévue par la loi précitée à la règle générale relative à la provenance du matériel destiné à l'établissement des chemins de fer des colonies françaises ;

Sur la proposition du gouverneur général de l'Indochine.

Arrête :

Article unique. — Le gouverneur général de l'Indochine est autorisé à faire appel à des sociétés de construction étrangères, pour la fourniture du maternel nécessaire à la construction et à l'équipement de la section à crémaillère du chemin de fer du Langbian.

CHARLES RElBEL

---

Le « crémaillère » du Langbian
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 11 novembre 1923)

Les travaux de la ligne du chemin de fer à crémaillère de Krong Pha à Dalat, section de Krong Pha à Bellevue se poursuivent maintenant assez rapidement. Les ponts en ciment armé sont très avancés. Les terrassements en remblai ou en déblai sont presque terminés. Il ne reste que les deux tunnels au percement desquels on travaille activement de jour et de nuit. Aussi espère-t-on que, pour les prochaines fêtes du Têt, l'inauguration de la ligne pourrait avoir lieu mais pour cela, il serait nécessaire que la saison des pluies ne se prolonge pas trop, faute de quoi on enregistrerait un retard considérable dans la mise en service de ce premier lot. Toutefois, on peut assurer que les travaux seront achevés au plus tard au mois de juillet prochain.

Le tunnel le plus près de Bellevue avance rapidement. La calotte en maçonnerie sera vraisemblablement terminée avant la fin novembre. Le plus en retard est le tunnel du km. 3. Celui-ci n'avance guère par suite de l'état rocailleux du sol. Les équipes trouvent à tous les pas des roches énormes à perforer. Et si retard il y a dans l'inauguration, il proviendra sans doute des obstacles que rencontrent les travaux de la ligne dont on attend avec impatience l'ouverture à la circulation. — J. B.

*L'Opinion*.

---

Indemnités journalières de campagne
(*L'Avenir du Tonkin*, 20 avril 1924)

L'indemnité journalière de campagne prévue à l'article 3 de l'arrêté du 25 février 1915 est allouée aux agents en service du contrôle du chemin de fer du Langbian dont les noms suivent ci-après

1° M. Auvray, ingénieur adjoint de 2e cl. 1 p. 70.

2° M. Bannier, surveillant ppal de 2e cl. 0 p. 70.

---

Visite du gouverneur général
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 5 octobre 1924)

Bellevue (Annam). — Le lundi 18 août, Monsieur le gouverneur général est venu visiter les travaux en cours du chemin de fer à crémaillère de la première section Krong-Pha-Bellevue.

Il a passé dans le tunnel percé et construit par une entreprise privée. Ce travail, malgré les grandes et innombrables difficultés, comme glissements des terres et autres, a été terminé et constitue un remarquable travail d'art. En aval du tunnel, on construit en ce moment un pont d'une vingtaine de mètres de hauteur, qui sera sous peu terminé.

À partir de ce pont et jusqu'au kilomètre 6, les travaux sont partout commencés mais peu avancés à cause du manque de main-d'œuvre.

Du kilomètre 6 jusqu'au kilomètre 3, les travaux avancent rapidement sous la conduite de M. P[ierre] Borgat. Au km. 3, le tunnel n'est pas terminé. M. le maître mineur Giacommellini a des grandes difficultés dans une sorte de rocher dur comme de l'acier mais il espère terminer dans quatre à cinq mois

À partir de ce tunnel et jusqu'à Krong-Pha, les travaux sont assez avancés et, à l'exception de quelques travaux d'art en cours d'exécution et du règlement de la plate-forme, cette dernière partie est terminée et on attend de France un spécialiste pour commencer la pose de la voie jusqu'au kilomètre 3.

Parmi ceux à qui revient l'honneur de ces beaux-travaux, il convient de rendre hommage à. M. l'ingénieur [Rémi] Barbage, actuellement en congé en France, et qui a su leur donner une belle impulsion.

*L'Impartial.*

---

La colonisation des pays moï
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 10 mai 1925)

[…] Le chemin de fer du Langbiang, qui facilitera le développement de ces entreprises, atteint maintenant Bellevue, au bord du premier plateau (altitude moyenne de 1.000 m.) et sera probablement inauguré au début de l'automne. Le matériel spécial pour la voie à crémaillère est arrivé et l'on attend les mécaniciens européens, les indigènes n'offrant pas les capacités nécessaires pour un matériel si délicat.

Il reste maintenant à gagner le plateau supérieur (alt. 1.500 m.) et Dalat ; mais les travaux ne vont pas fort. Là encore, nous nous trouvons en face d'une société qui n'a eu en vue qu'une affaire financière et ayant sous-traité avec 30 % de rabais avec de petites entreprises, ne se soucie pas d'employer les méthodes et les moyens auxquels on se serait attendu de la part d'une grande compagnie.

---

LE CHEMIN DE FER DE DALAT
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 9 août 1925)

Qu'y a-i-il de vrai dans les affirmations de M. Le Gac au sujet du chemin de fer de Dalat ?

Il n'y a rien d'exact.

« Mais vraiment, est-il admissible que l'on ait dépensé pour le chemin de fer de Dalat plus que le total prévu, alors que l'on n'a pas construit le tiers de la ligne ? » Ainsi questionne M. Le Gac.

La vérité est que l'on a construit près de la moitié de la ligne, et c'est même la partie la plus difficile, celle à crémaillère ; elle aboutit au plateau de Bellevue, au lieu-dit de l'Arbre-Broyé, et le reste n'offre plus aucune difficulté d'exécution.

La vérité encore est que tout le matériel est acheté. Ces révélations n'ont rien d'imprévu ; elles ont été faites en commission permanente du Conseil supérieur. Les dépenses engagées n'atteignent pas cinq millions de piastres et la dépense totale, déduction faite des études, sera d'environ six millions de piastres.

En résumé, la moitié du travail est exécutée dans la partie la plus difficile : tout le matériel est acheté...

Tout le matériel acheté, la moitié de la ligne exécutée et dans sa partie la plus difficile, que reste-t-il de l'allégation du Courrier [de Haïphong] ? Un dépassement final

de moins d'un million de piastres, qui sera fort atténué par les amendes et retenues pour retard qu'a encourues la Compagnie Asiatique de Construction.

M. DANDOLO

*L'Avenir du Tonkin*

N.D.L.R. — Notre confrère fait une légère erreur, nous disent nos jambes. Nous, nous nous souvenons des quelque 500 mètres d'altitude qui séparent la vallée du Danhim, ou plateau de Bellevue, de l'« Arbre-Broyé ». Bellevue, en effet, marque le premier gradin du Langbiang à 1.000 m. d'altitude, l'Arbre-Broyé marque le second, à 1.500 m. environ. La montée du premier gradin offrait la plus grosse difficulté : pentes abruptes, rareté de la main-d'œuvre, climat meurtrier. Une fois là, bien qu'on ne soit guère plus qu'au tiers de la longueur totale, on peut dire que les deux tiers du travail sont faits.

De Bellevue à Dran, c'est presque la plaine, à travers les forêts de pins.

De Dran à l'Arbre-Broyé, 500 m. à gravir à crémaillère mais ici, le climat est bon, à l'Arbre-Broyé excellent ; la température est fraîche et la main-d'œuvre facile à obtenir. À partir de l'Arbre-Broyé, c'est le plateau aux belles forêts de pins, au climat frais et salubre où le travail est un plaisir. Là aucune difficulté.

On dira que 6.000.000 $, c'est beaucoup pour un chemin de fer de tourisme et que là, M. Merlin fut un gaspilleur. Seulement, ce n'est pas M. Merlin qui a décidé de construire cette ligne, ce n'est pas lui qui a signé le contrat avec les entrepreneurs ; c'est son prédécesseur.

D'ailleurs, l'établissement à Dalat d'une ville européenne étant depuis longtemps décidée, non pas au profit seulement des richissimes touristes mais avec camp pour les soldats, écoles, hôpital, maternité, etc., la construction d'un chemins de fer s'imposait d'urgence pour réduire de 75 % le prix des transports.

Si cette ligne avait été faite cinq ans plus tôt, le fameux hôtel [Langbian Palace] aurait coûté 500.000 $ de moins.

Si, abandonnant l'idée folle d'un paradis touristique pour les riches, on revient à l'idée première, il se construira à Dalat, tant par l'initiative privée que par l'administration, des édifices qui, au lieu de dix millions de $ sans le chemin de fer, n'en coûteront pas cinq avec le chemin de fer. Ce serait là une justification suffisante, mais le chemin de fer a aussi un but économique. Avant dix ans, nous verrons au Langbiang de grandes cultures maraîchères, plusieurs grandes plantations de thé et café et probablement aussi l'industrie de la distillation du pin, qui serait la meilleure manière d'exploiter les belles forêts du Langbiang ; charbon de première qualité et sous-produits divers supportant plus facilement les frais de transport que le bois brut.

Mais lorsqu'il fut question du chemin de fer, ni la badauderie du grand public et de la grande presse cochinchinoise, ni le snobisme qui régnait dans les hautes sphères administratives n'eussent admis ce travail s'il n'y avait eu qu'un but économique ; c'est ce but touristique qui a fait pencher la balance, c'est ce qui en a fait le projet favori pour lequel on a eu toutes les complaisances. C'est ainsi que, nous apprend M. Dandolo, pour ce chemin de fer, tout le matériel est acheté. Nous ne critiquons pas ; il vaut mieux que ce matériel soit là six mois avant l'achèvement que six mois après ; remarquons toutefois que l'on se hâte moins de fournir du matériel roulant aux lignes qui ne servent qu'aux voyageurs annamites et au commerce et dont nos hauts fonctionnaires, bien pourvus d'automobiles et d'essence, ne voient pas l'utilité pour eux-mêmes, la seule qui compte.

Le matériel du Vinh-Dôngha peut être prêté pour quelques mois aux vieilles lignes parce que les travaux de construction ont été menés avec une désespérante lenteur. […]

---

Le chemin de fer du Langbian
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 4 avril 1926)

Nos lecteurs savent que la ligne qui doit relier Dalat à Krongpha, où se termine en cul-de-sac un tronçon du réseau indochinois en exploitation, est commencée depuis 1922.

Les 3 sections déjà en construction, d'une longueur de 21 km., ont. été visitées le 8 mars courant par M. Pouyanne, inspecteur général des Travaux publics, qui. s'est montré satisfait de l'état d'avancement des travaux.

Entre l'Arbre-Broyé et Dran, les travaux pourront sans doute être achevés vers juin prochain : la plate-forme est entièrement terminée sur la section suivante de Dran à-Bellevue. La construction d'un pont de 200 mètres de longueur sur le Danhim est en voie d'exécution, la 1re section (Krongpha-Bellevue) est également fort avancée. Auprès de Kaben, au km. 7, atteint déjà par le rail, l'inspecteur général et les ingénieurs qui l'accompagnaient montèrent sur la locomotive qui, en quelques instants, franchit les flancs abrupts des montagnes du Langbian.

Le tronçon Krongpha-Dalat aura une longueur totale de 46 km. Nous croyons savoir que les 25 km. restant à construire seront entrepris l'an prochain grâce aux disponibilités qui pourront être réservées sur le budget.

……

---

INAUGURATION DE LA SECTION
DU CHEMIN DE FER
de KRONGPHA à BELLEVUE
(*L'Avenir du Tonkin*, 21 janvier 1927)

Hué, 21 janvier. — L'inauguration du chemin de fer de Krongpha à Bellevue a eu lieu mercredi 19 janvier en présence de nombreuses personnalités. À Dran, à la fin du déjeuner, le Gouverneur général a prononcé un discours faisant l'éloge des premiers pionniers de la découverte de Dalat et de la création de la route en donnant accès et du sanatorium, tels le docteur Yersin, MM. Garnier et Cunhac. Il a félicité les ingénieurs des travaux publics et ceux de la Société des entreprises asiatiques pour les travaux du chemin de fer à crémaillère. Le Gouverneur général a annoncé également que cette voie ferrée allait être poursuivie jusqu'à Dalat. M. Bhobec [7], directeur de la Société des entreprises asiatiques, a remercié le Gouverneur général et a salué la mémoire des ouvriers français et annamites morts pendant la durée des travaux. Le soir, le Gouverneur général s'est rendu par train spécial à Phantiet où il a offert un dîner aux ingénieurs et aux journalistes rentrant à Saïgon, ainsi qu'au résident de Phanthiêt. Le gouverneur général p. i. et madame Pasquier sont partis hier, le 20, à 15 h. 30 pour Saïgon.

---

L'inauguration du chemin de fer à crémaillère de Krong-Pha à Bellevue
(*L'Écho annamite*, 22 janvier 1927)
[reprise de l'article de Neumann pour *L'Opinion*]

---

[7] En réalité, *Émile* Jean Louis Bourdaret (1874-1947), ingénieur de l'École centrale de Lyon, ancien du chemin de fer de l'Indochine et du Yunnan et du chemin de fer Séoul-Sinwejoo. Connu pour ses travaux ethnographiques sur la Corée (sachant que sa sœur Jeanne Bellonie Bourdaret avait épousé l'archéologue et ethnologue Ernest Chantre). Chevalier de la Légion d'honneur (*JORF*, 9 août 1936).

[…] Avec le résident supérieur de l'Annam, M. d'Elloy, il y avait là : MM. Chary, ingénieur chef circonscription C. fer Nhatrang ; Ollivier, Ing principal arrondissement ligne Krongpha-Dalat ; Pastouraud, ing. arrondissement chemin de fer Saïgon ; Landon, ingénieur chef circonscription T P. Nhatrang Gaspard, ing. principal. chef adj. circons. territoriale T. P. Cochinchine Saïgon ; L'Helgoualc'h, résident-maire Dalat ; Ancel, directeur concession O'Neill, Dalat ; Dessanti, gérant hôtel Dalat ; Hostalrich, médecin chef assistance médicale, Dalat ; Cunhac, résident du Haut Donnai ; Houllier, colon à Dran ; Caussin, colon Phimnom ; Cisquy, chef poste Dran ; Ho dac Ung, *quan dao* Haut-Donnaï ; [XXX] ingénieur principal chef arrondissement. Est T. P. Cochinchine, Saïgon ; Auvray, ingénieur ch. fer Nhatrang ; [Eugène] Marquetty, ing. adj. T. P. Dalat ; Cros, ingénieur adj. T. P. Bellevue ; Antipont, surveillant principal T. P. Bellevue ; Peyronnet, ingénieur subdivisionnaire Phanrang ; Ciciliano, chef bureau T. P Dalat ; Renaud, ing. adj. T. P. Arbre-Broyé ; Monat, ingénieur principal chef circonscription territoriale T. P. Cochinchine, Saïgon ; Lefèbvre *[sic : François Lefevre, X-Ponts]*, ancien ingénieur chef Cochinchine, directeur de la Société de Suzannah [d'An-Loc et de Cam-Tiêm], Saïgon ; [XXX], ingénieur principal chef circonscription chemin de fer Vinh ; De Gentille Duquesne, résident Phanrang président Chambre commerce et agriculture Annam, Tourane ; Givaud, ingénieur J. E. A. [S.E.A. ?] ; Courte, comptable J. E. A. [S.E.A. ?] ; Valette, ingénieur principal. chef circonscription territoriale T. P. Annam, Huê ; Bonnevay [8], ingénieur principal chef circonscription exploitation ch. fer Hanoï ; Thobie [9], directeur Société d'entreprises asiatiques, représentant conseil d'administration à Paris ; Boubiret [Bourdaret], directeur Sté d'entreprises asiatiques ; Van Breuseche *[sic : Van Breuseghem]*, ingénieur Société d'entreprises asiatiques ; Occeri, entrepreneur à Dran ; Huynh-Pho, médecin Sté d'entreprises asiatiques, et dans le rayon officiel ; Pasquier ; M^me^ Pasquier, M^lle^ Pasquier, Armand, Le Prévost, Balvannet, Delloy, S.E. N. H. Bai ; Garnier, délégué ; Le Saulnier, ingénieur ch. fer. ; Barbolin, ingénieur ch. fer ; S be ii [illisible], contrôleur ch. fer. ; Faget, du *Courrier saïgonnais* ; Dagny, de *l'Impartial* ; Neumann, de *l'Opinion* ; Laugier Muraire, de *la Presse indochinoise*. […]

M. Thobie, à son tour, prononce l'allocution suivante :

Au nom du conseil d'administration de la Société d'entreprises asiatiques, je vous remercie, M. le gouverneur général, pour les éloges que vous avez adressés aux artisans de cette œuvre unique en Extrême-Orient.

Tous les collaborateurs de la Société présents ou absents vous témoignent un profond sentiment de reconnaissance pour la manifestation d'aujourd'hui qui les honore d'avoir travaillé avec ardeur au succès de cet ouvrage grandiose et d'avoir préparé, à travers la forêt traîtresse et meurtrière, l'ascension des pentes abruptes de cette partie de la chaîne annamitique vers le climat sain et réconfortant de Dalat.

Malheureusement, au début surtout, la région malsaine de Krongpha a fait bien des victimes. Nous n'oublions pas tous ceux que la forêt a frappé à mort, principalement entre Krongpha et Kaleu et nous saluons leur mémoire. Dans cette lutte contre la nature, tous ont collaboré et pour rendre hommage à cette intime collaboration, nous sommes heureux de voir à côté de M. le gouverneur général la présence de Son Excellence le président du conseil d'Annam.

Les embûches d'un climat exceptionnellement mauvais, les obstacles de tous ordres dans l'exécution, ont été surmontés par l'activité inlassable des ingénieurs éminents, de l'administration et de tous les agents si dévoués de la Société d'entreprises asiatiques

Il y eut parfois de bien pénibles moments : telle épidémie, tel typhon, tels éboulements jetaient un désarroi passager mais bientôt, avec une énergie nouvelle, tous

---

[8] Marcel Bonnevay (1888-1941) : Polytechnique, 1908. Il devient en 1929 directeur technique de la Société des Charbonnages du Tonkin.

[9] Hippolyte Thobie (1885-1970) : officier du Génie reconverti dans le conseil aux entreprises de travaux publics. Commandeur de la Légion d'honneur (*J.O. R.F.*, 26 avril 1959)

se remettaient à ce véritable travail de Penélope, qui trop souvent disparaissait au gré des éléments déchaînés.

Je remercie M. Cunhac, résident du Haut-Donaï, pour l'appui efficace qu'il nous a donné en maintenant un effectif moï important sur nos chantiers de la 1re section. Pendant que la Société d'entreprises asiatiques poursuivait l'exécution de ces travaux, elle assurait, dans les délais impartis, la fourniture et l'acheminement vers la Colonie du matériel important et tout à fait spécial, destiné à l'équipement et à l'exploitation du chemin de fer de Krongpha à Dalat.

M. Abt, l'inventeur du système de crémaillère et de traction qui a été adopté ici et qui a fait ses preuves dans le monde entier, M. Abt a suivi, comme conseiller technique de la S. E. A., les études d'abord, la construction ensuite de la ligne et aussi l'aménagement du matériel fixe et roulant.

Cette entreprise incomparable du chemin de fer de Krongpha à Dalat est en voie d'achèvement. Ce matin dans la montée de Krongpha à Bellevue, vous avez pu admirer, tantôt au dessus de votre tête tantôt à vos pieds, cette ligne pittoresque qui serpente et s'accroche aux flancs de ravins profonds : les ouvrages d'art se succèdent sans interruption et pendant le parcours, alors que la locomotive vous entraînait devant ce merveilleux panorama, que domine le chemin de fer, vous vous êtes rendu compte que cette œuvre exceptionnelle fait honneur à la Colonie, à l'Administration des Travaux publics, à la Société d'entreprises asiatiques.

Il est incontestable que la portée de cette entreprise audacieuse dépassera les frontières de l'Annam et montrera une fois de plus que la France sait, en collaboration avec les peuples qui lui font confiance, doter le pays de joyaux qui, même en Europe, ont à peine leurs pareils.

---

L'inauguration de la première section du chemin de fer du Langbiang
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 20 février 1927)

À 10 h. 15 le train s'ébranle et parcourt à vive allure, les quinze cents mètres de terrain presque plat qui nous séparent de la crémaillère.

Brusquement, la vitesse diminue ; les roues dentées de la loco s'enclenchent dans la crémaillère et nous attaquons une rampe de 80 millimètres par mètre, qui bientôt devient du 100 et puis du 120. Nous avons l'impression de grimper un escalier, mais sans effort, et à l'allure soutenue de dix kilomètres à l'heure.

Nous avons l'impression d'être accrochés au flanc de quelque gigantesque cuvette.

Pour gagner le rebord supérieur, on s'aide de tout, et rien n'est obstacle définitif.

On a tranché dans le granit, taillé dans la « roche pourrie » des tranchées aux talus de vingt mètres. Un renflement de roches volcaniques barrait la route. On l'a troué d'un tunnel de 160 mètres qui débouche sur un précipice. Le précipice est comblé par un entassement de rocs... et le train passe, et l'on se hausse sur un autre affleurement de granit qui tout à l'heure nous dominait de sa masse.

Nous franchissons des torrents sur des ponts audacieux, puis... une gare .sur un pont enchâssé entre les deux parois d'une gorge : c'est Kabeu.

Le temps d'abreuver la machine et l'ascension reprend par les rocs et les pics, vers un ciel qui devient plus profond et plus bleu. L'air est aussi plus frais et plus vif. Tout maintenant rappelle étrangement la France ; l'illusion sera quasi complète lorsque, après avoir franchi les dernières rampes et les derniers ouvrages d'art, le train débouchera sur le plateau de Dran où nous retrouvons, avec la forêt de pins, les oeillets el les roses.

On nous a dit qu'il suffirait de quelques mois encore pour que fût achevée l'escalade des montagnes d'Annam.

Le plus difficile est fait, et le plus coûteux.

Entre Bellevue et Dran, les travaux d'infrastructure de la voie sont presque terminés. La seconde crémaillère qui, de Dran, permettra de se hisser jusqu'à l'Arbre-Broyé, est à peu près finie pour les terrassements. Si l'on était assuré d'une main-d'œuvre suffisante, on pourrait commencer la pose de la crémaillère et des rails après la prochaine saison des pluies...

Il ne restera plus désormais qu'à laisser se tasser la voie pour que, grâce aux ingénieurs de France, la France soit aux portes de Saïgon.

Extraits d'un poème en prose du *Courrier saïgonnais*.

---

Le chemin de fer du Langbiang atteint le rebord du plateau
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 2 septembre 1928)

On vient d'inaugurer la section qui va de Dran (alt. 1.010) à l'Arbre-Broyé (alt. 1.503). La différence d'altitude est de 493 m., la distance 5.351, soit une rampe moyenne de 9,21 %.

Les travaux pour l'installation de cette voie à crémaillère ont duré beaucoup moins longtemps que ceux de la section Krompha-Bellevue. La distance et la différence d'altitude sont moitié moindres. Les ingénieurs, d'autre part, ont eu à vaincre de bien moindres difficultés.

La nouvelle section ne comporte ni tunnels ni viaduc, mais seulement des tranchées et des remblais avec leurs murs de soutènement.

La crémaillère commence tout de suite après Dran et s'élève par des pentes maxima de 115 millimètres par mètre, jusqu'à l'Arbre-Broyé où une gare provisoire en planches a été construite.

La gare définitive sera installée quelque centaines de mètres plus loin.

Si les fonds prévus nous sont accordés, — et ne sont pas rognés par la suite —, la voie sera complètement terminée jusqu'à Dalat avant la fin de 1929.

Le trafic ne deviendra réellement intéressant et la ligne ne payera que le jour où les voyageurs n'auront pas à se préoccuper d'un transbordement en cours de route.

---

Le chemin de fer du Langbian
(*La Dépêche d'Indochine*, 21 novembre 1928)

Dans une de ses récentes critiques au conseil colonial, M. Caussin, représentant de la chambre d'agriculture, demandait l'amélioration du service ferroviaire vers Dalat.

À son gré, le service n'était pas assez rapide, le matériel insuffisant et si le conseiller n'a exprimé aucun reproche sur l'avancement de la ligne, c'est qu'il sait que la quatrième section des travaux va être mise en adjudication.

En effet, depuis plus d'un mois, cette adjudication est sur l'affiche, le *Bulletin* de notre chambre de commerce en fait part et c'est le 15 décembre prochain à Nhatrang, qu'elle aura lieu.

Nombreux sont nos lecteurs qui se souviennent du temps, pas très éloigné, où le chemin de fer atteignait Krongpha au fond de sa profonde vallée, au pied de la chaîne Annamitique et des premiers contreforts du Langbian.

Il fallait alors au voyageur, abandonnant la voie ferrée, emprunter le service automobile. Nous nous rappelons qu'à cette époque, on n'employait que des cars de marque étrangère à deux vitesses. L'Administration craignait sans doute que des

camions français ne pussent grimper les dures rampes conduisant à Bellevue et celles de Presles à Dalat.

Depuis, le démenti lui en a été donné.

La construction du chemin de fer du Langbian fut prévue en cinq sections.

La première Krongpha-Bellevue, qui porte par la crémaillère le chemin de fer à près de 1.000 mètres d'altitude, fut l'œuvre de la Société d'Entreprises asiatiques. Elle comporte de nombreux ouvrages d'art, dont deux tunnels.

La seconde section Bellevue-Dran fut construite par l'entreprise Oggeri*. Elle aussi comporte des ouvrages d'art, parmi lesquels le plus remarquable est le pont sur le Danhim.

L'étape Dran-Arbre Broyé constitua la troisième section et le terminus actuel du chemin de fer à crémaillère. C'est la Société d'Entreprises asiatiques qui assuma sa construction.

Aujourd'hui, le chemin de fer atteint l'Arbre Broyé et il reste aux voyageurs, ainsi qu'aux marchandises d'ailleurs, à accomplir un trajet de 2 kilomètres en auto ou en camion.

Le 15 décembre, c'est la 4e section des travaux, celle qui permettra l'acheminement du rail jusqu'au Bosquet (Tram-Bo), qui sera mise en adjudication.

Nous avons eu, au cours de récents congés, la curiosité de parcourir en partie le tracé de cette section. Tantôt à droite, tantôt à gauche de la route dont il se trouve à des distances variables, il comporte de très grosses difficultés. Les ouvrages d'art y seront assez nombreux et trois tunnels, dont un de 620 mètres de long, seront à percer.

C'est surtout là que réside le gros {travail. Une montagne entière devra être traversée de part en part et bien malin serait celui qui pourrait déterminer par avance la nature du terrain qui sera rencontré.

La section Arbre Broyé-Bosquet est de 12 kilomètres 500 et un délai de 30 mois est prévu pour l'achèvement des travaux.

Ceux-ci, d'après l'estimation des T. P., coûteraient environ 900.000 piastres. Un beau denier !

Cependant, d'après ce qu'il nous a été dit, les diverses maisons d'entreprises ne seraient guère enthousiastes de cette estimation. L'évaluation des travaux de cette quatrième section aurait été faite à un taux bien inférieur à ceux des précédentes sections, alors que les charges et difficultés paraissent plus grandes et cependant, aucune recherche, aucun sondage n'ont été faits qui permettent une estimation approximative. C'est un peu vers l'inconnu que partiront les adjudicataires, mais sur ce point, laissons faire la concurrence.

Cette quatrième section terminée, il restera à construire la dernière, celle qui amènera la voie ferrée jusqu'à Dalat et qui donnera à notre station d'altitude son plein développement.

Souhaitons que ce soit le plus tôt possible et, à ce sujet, si les disponibilités financières que doit donner à l'Indochine l'emprunt que doit lancer M. le gouverneur général Pasquier le permettent, formulons des vœux pour que les travaux des deux sections marchent de pair. Dalat attend le monstre noir avec impatience.

---

## Les chemins de fer de l'État achètent du matériel roulant

(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 2 juin 1929)

Le principe est enfin définitivement établi aux chemins de fer de l'État, de régler l'importance du matériel roulant d'après l'importance croissante du trafic.

Ou attend la livraison de 220 wagons et de 38 voitures, ou plutôt des châssis destinés à être transformés en voitures de 4e classe. On vient de recevoir sur les

prestations cinq magnifiques petites locomotives pour le service de la ligne de Mytho, et l'on vient de passer une nouvelle commande de matériel à crémaillère pour la ligne de Langbiang. Tant est grand le succès de cette ligne de montagne qu'on en va porter le parc à 9 locomotives au lieu de 5 et 150 voitures et wagons au lieu de 60. Un matériel important est nécessaire, surtout en wagons, car la plupart de ces wagons, de construction spéciale, avec tambour à crémaillère en vue de freinage sur les pentes de 10 à 12 %, vont jusqu'à Saïgon, surtout pour y chercher des matériaux de construction.

On a été également commandé pour la ligne du Sud six locomotives lourdes à surchauffe.

---

Dalat grandit
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 9 juin 1929)

L'Arbre-Broyé est la station terminus de la ligne Krongpha-Dalat, dont la quatrième section, de l'Arbre-Broyé au Bosquet, est en voie d'achèvement. Les travaux sont poussés énergiquement. L'adjudicataire a déjà exécuté un déblai de cent mille mètres cubes de terre.

Le percement des tunnels est commencé. Malgré l'arrivée des pluies, on espère que la quatrième section sera prête dans les délais prévus. Et, cette portion achevée, nous serons avec le train, à 15 km à peine de Dalat. […]

---

(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 29 décembre 1929)

[…] *L'Éveil économique* fait en effet remarquer que la ligne du Lang Biang, avec ses parties en crémaillère, demande des voitures spéciales, lourdes et coûteuses et qu'il est véritablement absurde de leur faire faire à partir de Tourcham 644 km. (aller et retour) pour Saïgon, au lieu de 116 pour Camranh* […].

---

Lettre du résident maire de Dalat [10] adressée au résident supérieur de l'Annam, au sujet des frais de transport par fer Saïgon-Arbre broyé, 9 août 1930 [11].

La population française et indigène de Dalat et de Dran, comme celle de Djiring (desservi par Dran), se plaint avec raison des tarifs prohibitifs de transport par fer entre Saïgon-Arbre Broyé comme entre Nhatrang-Arbre broyé. Lorsqu'en 1929 fut décidée l'augmentation brutale de tarifs d'environ 50 % sur le réseau Sud sous prétexte d'établir l'uniformité entre le Nord et le Sud, on avait auparavant pris la précaution de multiplier par 5 le nombre de kilomètres de crémaillère de Krongpha à l'Arbre Broyé. Sur ce tronçon de ligne les tarifs ont donc été augmentés de 5 x 50 = 250 %.

---

[10] Auguste Darles : ancien administrateur civil (surnommé par les anticolonialistes le *Bourreau de Thaï-Nguyen*), puis directeur des Distilleries de l'Indochine et président de la chambre de commerce de Saïgon enfin résident maire de Dalat (190-1934). On voit que son passage dans le privé avait fortifié son sens pratique.

[11] Centre nº 4 des Archives nationales du Vietnam, Dalat. Fonds de la Résidence supérieure de l'Annam. Dossier 3312 : Dossier relatif aux critiques contre les tarifs de transport par chemin de fer entre Sài Gòn et l'Arbre Broyé, années 1930-1931. Transmis par Sunny Le Galloudec (29 août 2023).

Comme, d'autre part, sur le parcours Saïgon-Krongpha l'augmentation de 50 % a joué, il est aisé de s'imaginer l'accroissement des frais de transport dont je tiens à vous donner quelques exemples avant d'en exposer les conséquences.

En 1928 et début 1929, une plateforme-navette, transportant 9 tonnes de madrépores en provenance de Bangoi, pour fabrication de chaux destinée soit à la construction, soit au chaulage des terres acides de la vallée du Danhim, coûtait, rendue Dran, 27 $ le wagon. Aujourd'hui, le prix s'est élevé à 43 $, le wagon, soit 16 $ d'augmentation de Bangoi à Dran.

Autre exemple : trois caisses d'eau minérale, d'une valeur à l'achat de 15 $ la caisse, soit 45 $ en gare à Saïgon paie de Saïgon à l'Arbre Broyé 15 $ 39 […].

Pour les légumes, qui doivent voyager en grande vitesse, les prix sont de 37 $ 18 la tonne de Dran à Saïgon.

Pour partir par le train du matin, les légumes doivent être déposés le soir à la gare, où la place fait d'ailleurs défaut pour que les colis puissent être mis à l'abri.

Le voyage Dran-Saïgon s'effectue dans des wagons, peints en noir, hermétiquement clos, et qui arrivent à Saïgon à une température au moins égale à 50° C ; les légumes souvent mouillés fermentent. Au débarquement à Saïgon, les employés jettent les paniers sur le quai, sans le moindre ménagement, sauf le cas où les destinataires, présents à l'arrivée du train, versent une honnête gratification.

Si les maraîchers de Dran veulent utiliser le train de nuit, deux fois par semaine, pour que les légumes arrivent frais à Saïgon le matin, il leur faut payer 0 $ 30 la tonne kilométrique, soit environ 0 $ 13 par kilo de légumes !!!!!! Un pareil tarif signifie refus formel de transporter de la marchandise. Les trains voyagent presque à vide, d'où économie de travail pour le personnel.

Pour les pommes de terre, dont quelques colons s'occupent à Dran et alentours, le prix du transport en petite vitesse de Dran à Saïgon est de 37,44 $ la tonne (pour transport de moins d'une tonne), soit 4 cents le kg : or le prix marchand en gros à Saïgon est de 10 à 12 cents le kg. Les pommes de terre venant de Chine par bateau ou du Tonkin à certaines saisons, paient de 2 $ 50 à 3 $ 00 la tonne, exposées au plein air sur le pont, ce qui les conserve.

Par 1.000 kg, la pomme de terre paie par fer 14 $ 10 la tonne, par wagon complet de 9 tonnes, 7 $ 46 la tonne. Mais on ne fait pas d'envois par wagon complet.

Le maïs, qui vaut la moitié du prix du riz, paie à peu près les mêmes frais.

Les conséquences de cette situation de fait sont multiples :

1) Pendant près de sept mois de l'année, Saïgon s'approvisionne en grande partie de légumes d'Europe à Dran, qui devient un grand centre de cultures maraîchères ; et qu'il y a intérêt à développer. Le prix des légumes est majoré à Saïgon de frais de transport énormes : les légumes ne deviennent accessibles qu'aux grosses bourses. Renchérissement du coût de la vie, mécontentement et récriminations générales. Le gouverneur général est assiégé par les innombrables associations professionnelles et syndicats.

Les importateurs de la chambre de commerce de n'intéressent pas aux légumes de Dran : ils vendent des conserves. Mais la santé publique s'accommode mieux des légumes frais.

Un abaissement sensible, et qui n'eût pas l'allure d'une plaisanterie, abaissement d'autant plus normal que les légumes voyagent à la descente et que le train peut comporter plus de wagons, donc de fret qu'à la montée, aurait non seulement pour premier effet de réduire le prix des légumes à Saïgon, mais encore, par répercussion, d'inciter les habitants de Dran et environs à développer les cultures maraîchères, donc à jeter sur le marché des quantités de denrées plus fortes, d'où un second abaissement du prix de vente.

Contrairement à l'opinion souvent émise, il est transporté peu de légume de Dalat à l'Arbre Broyé. Seules les fleurs peuvent supporter la charge de ces frais. Mais il est

certain que lorsqu'en juillet-août 1932, le train arrivera jusqu'à Dalat, le développement important de la culture potagère, dans les environs et à Dalat même, permettra d'expédier sur Saïgon et même le centre de la Cochinchine des tonnages importants de légumes et certains fruits, à la condition expresse que les tarifs de transport ne soient pas, comme aujourd'hui, nettement prohibitifs.

2) Si l'on considère maintenant le transport à la montée, les conséquences de ces tarifs sont incalculables. C'est par la gare de Dran que s'approvisionnent toutes les concessions du Haut-Donnaï, (sauf les trois ou quatre exploitations voisines de Dalat) et les entreprises de Blao, qui, outre les tarifs ferroviaires, subissent la très lourde charge du camionnage Dran-Fimnon-Djiring-Blao.

Par l'Arbre Broyé s'approvisionnent les entreprises de construction de la voie et la concession d'Entrerays, soit environ 2.000 coolies qu'il faut nourrir de produits venant de la côte ou de Cochinchine.

Les salaires de la main-d'œuvre deviennent fonction des frais de transport et les entrepreneurs sont tenus de majorer leurs prix de travaux de la quotité payée au chemin de fer.

Pour Dalat et ses environs immédiats, le prix de la vie est majoré des frais de transport par fer, auxquels s'ajoute la charge du camionnage (15 $ la tonne). Mais ce prix même de camionnage est la résultante des accroissements de dépense qu'occasionnent à l'entrepreneur les frais de transport de l'essence, de l'huile, des pneus, pièces de rechange, etc. et l'entretien de son personnel.

À considérer enfin les conditions nécessaires du développement de Dalat, on conclut, d'après expérience, que la majoration du prix des matériaux qu'on est obligés de faire venir de Saïgon ou de Bangoi, ciment, chaux, fers, bois de certaines qualités, tuiles, tôles, quincaillerie, majoration qui résulte des tarifs du chemin de fer, est le principal obstacle à la construction, par suite à l'extension de la ville, et de sa population. En sorte que la pensée maîtresse du Gouvernement est paralysée dans ses réalisations par l'incompréhension du rôle exact que dans un pays neuf doit jouer la voie ferrée.

Lorsque le Gouvernement français construisit les autostrades Paris-Deauville et Bordeaux-Arcachon, il n'obéissait pas à une pensée de lucre : de même en Italie pour l'autostrade Milan-Turin, de même en Allemagne où l'on imite en plus grand les initiatives françaises de cet ordre. En Indochine, et singulièrement sur le réseau Sud, il est évident qu'on s'est grossièrement mépris sur le caractère vrai et l'intérêt pratique des voies ferrées, même de pénétration. On convertit en pressoir fiscal un outil de développement de richesse. Mais on ferme les moyens d'accès à cette station par des tarifs de transport qui majorent le prix de la vie et des loyers. On subventionne grassement des hôtels, dont on paie en outre l'électricité et les réparations immobilières, mais on oblige ces hôtels à pratiquer des tarifs de pension très élevés, donc qui écartent la clientèle moyenne, parce que leurs approvisionnements sont grevés de frais de transport déconcertants.

Une telle discordance entre le programme tracé et les procédés de réalisation exige une révolution prompte dans des conceptions barbares. Le chemin de fer Saïgon-Dalat ne peut pas payer : il constitue au premier chef un outil coûteux : c'est une dépense d'empire. Dans plusieurs années, quand la ligne sera achevée et parachevée, si l'on n'y multiplie pas un personnel très bien payé, on peut espérer par une organisation méthodique du trafic, une utilisation heureuse du matériel, qu'elle arrivera à couvrir ses frais. Mais ne les couvrirait-elle pas, qu'il n'y aurait encore pas lieu à écraser le trafic sous des tarifs exhaustifs.

Au surplus, si l'on persévérait dans des errements que rien ne justifie, qu'au contraire la plus saine logique déconseille, il faudrait s'attendre, lorsque dans deux ans la route de Blao sera terminée, à voir s'organiser sur cette route qui aura coûté si cher, un trafic intense de camionnage pour marchandises et matériel à destination de la région de Djiring et de Dalat. Tant que, seules, les voitures de tourisme utiliseront cette route, on

peut espérer que son entretien sera peu onéreux : si les tarifs prohibitifs de chemin de fer déversent sur elle les tonnages que transporteront des camions, il est difficile de prévoir les dépenses qu'entraînera la remise en état par périodes très courtes de 320 kilomètres de route, fût-elle-même entièrement asphaltée. Et la dépense s'ajoutera au déficit de la voie ferrée désertée et dont les wagons de marchandises rouleront à vide, pour la plus grande joie du personnel. […] ».

---

Chronique dalatoise
(*La Dépêche d'Indochine*, 6 février 1931)

Les travaux de la 4e section du chemin de fer de l'arbre Broyé au Bosquet sont terminés et il parait que réception provisoire a déjà été effectuée par les T. P. Seul le tunnel de 600 mètres est en panne, espérons toutefois que les travaux seront menés rondement et faisons confiance au distingué directeur de l'Entreprise Aviat, M. Phily.

---

Chronique dalatoise
(*La Dépêche d'Indochine*, 6 février 1931)

On annonce le futur rétablissement du service du chemin de fer jusqu'à l'Arbre-Broyé, les travaux de déblai sont, paraît-il, terminés et l'on procède actuellement à la réfection de la voie. Nous saurons gré à ces messieurs des T. P. de faire diligence.

---

LE CHEMIN DE FER DU LANGBIANG
par RIQUET [= Henri CUCHEROUSSET]
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 2 août 1931)

Au moment où va être inauguré le dernier tronçon de ce chemin de fer, il n'est peut être pas à propos d'émettre des critiques. Toutefois, nous estimons que les plus dangereux gaffeurs sont ceux qui applaudissent à tout par principe.

Or la vérité est ce que certain grincheux avait prédit, lorsque, conservant le tracé amorcé avant la guerre sans chercher s'il n'y en aurait pas un plus favorable, l'Administration choisit un système de traction à crémaillère, qui peut convenir dans un pays comme la Suisse, où l'on trouve par centaines des ouvriers qui valent des ingénieurs, et recevoir, deux heures après le coup de téléphone, les plus habiles techniciens du monde, mais qui ici, loin de tout, est devenu en moins de deux ans le cauchemar des ingénieurs chargés de l'exploitation. Les lourdes locomotives ne peuvent remorquer en crémaillère qu'un poids infime : 40 tonnes, soit deux ou trois wagons modérément chargés. À la descente, les locomotives ont tendance à s'emballer, ce qui serait très dangereux si plusieurs trains se suivaient de près.

Or, en ne dépêchant un train qu'une fois le précédent signalé arrivé, on réduit considérablement le nombre possible de ces trains, dont il faut cinq pour faire un train ordinaire.

En outre ces locomotives, et même la voie, sont d'une extrême délicatesse et réclameraient la présence constante d'un certain nombre d'ouvriers comme on n'en trouve guère qu'en Suisse et qu'il faudrait ici, traiter et payer comme des ingénieurs.

C'est pourquoi il est permis de se demander s'il n'y aurait pas lieu d'étudier un remaniement de la ligne, tout au moins des quelque dix kilomètres à crémaillère, en vue

de les remplacer par une trentaine de kilomètres à adhérence, avec traction électrique, si mieux l'on n'aime étudier un autre tracé, qui a été suggéré et qui partirait de Sông Mao.

Nous croyons toutefois qu'il vaudrait mieux s'en tenir au tracé actuel en remplaçant les sections à crémaillère par des sections trois fois plus longues, à adhérence. La difficulté est qu'à flanc de coteau, on ne trouve que rarement la possibilité de décrire des lacets demandant des courbes de 150 à 200 mètres de rayon.

Pour tourner cette difficulté, on emploie, surtout pour les lignes de faible trafic, la crémaillère qui permet de gagner rapidement de l'altitude avec un faible développement de voie. Mais la crémaillère a de graves inconvénients. Pour les éviter, deux autres systèmes peuvent être employés.

Pour les grandes lignes, surtout les lignes à grand trafic et à double voie, on emploie en pays rocheux le tunnel hélicoïdal qui permet d'opérer le changement de direction sous terre, où l'on peut choisir le rayon de courbe que l'on veut. C'est ainsi qu'un tunnel décrivant un cercle complet avec un rayon de 500 m. donnant un développement de trois kilomètres, permettra, avec une pente de 1 1/2%, de gagner sur place et sans changer de direction, 45 mètres de hauteur. Or une pente de 1 1/2% et des courbes d'un rayon de 500 mètres permettent à un train de marcher déjà à une bonne vitesse.

Un tunnel en demi cercle, suivi d'un alignement droit permettra non seulement de gagner 10 à 25 mètres de hauteur, mais de faire faire demi tour à la ligne pour permettre d'utiliser un terrain favorable.

Au Langbiang, on pourrait aller jusqu'à 3 % de pente en employant des locomotives du type Garrat, qui sont très articulées, et adhèrent de presque tout leur énorme poids. Ces machines avalent sans rechigner des pentes, de 2 1/2 à 3 % en remorquant des trains très lourds et descendant à grande vitesse les lignes les plus sinueuses. La Compagnie du Yunnan en a étudié l'emploi et, si elle ne l'a pas adopté, c'est que, comme le cœur humain, les gens de cette compagnie ont des raisons que la raison ne comprend pas.

Il y a encore un autre système, dont nous connaissons une application dans notre pays natal, sur la ligne de Neuchâtel à Morteau, pour gravir une pente assez abrupte du Jura, et il en existe une autre plus importante en Birmanie, pour passer de la plaine de Mandalay au plateau Shan, avec 300 m. de dénivellation sans la moindre possibilité de tracer des courbes sur le flanc abrupt de la montagne.

C'est le principe du chemin de fer en zigzags à angles aigus. La voie monte d'abord à flanc de coteau dans une direction sur une certaine distance, reste en palier sur une longueur de gare et rebrousse pour continuer à monter en sens inverse de la première section, jusqu'à un point où un nouveau rebroussement remet la ligne dans la direction initiale et ainsi de suite.

Ce système a un inconvénient qui le rend inacceptable pour les lignes à double voie ou à grand trafic : c'est l'arrêt à chaque rebroussement et la manœuvre pour amener la locomotive de la tête à la queue. En outre, lorsque la locomotive fait marche arrière elle doit, pour obéir aux prescriptions du bon roi Louis Philippe, qui font encore loi en France après quatre vingt trois ans, aller très lentement.

Sur cette vénérable ligne de Neuchâtel à Morteau et Besançon, on respecte les prescriptions du roi Louis Philippe en retournant la locomotive au rebroussement, la gare de rebroussement se trouvant à un endroit de faible déclivité où l'on a pu aménager une plaque tournante. Aujourd'hui, on pourrait éviter cette longue manœuvre par l'emploi de locomotives Garrat ou autres locomotives à double sens, ou bien par l'emploi de deux locomotives, l'une à l'avant et l'autre à l'arrière, donc sans perdre plus que le temps du ralentissement, de l'arrêt et du changement de sens. Cette perte de temps se réduit à peu de chose avec la traction électrique. C'est le système que

nous préconiserions an Langbiang, là où il ne serait pas possible de tourner et changer de direction par courbes ordinaires

Ainsi les trains de sept ou huit voitures susceptibles de porter 140 à 160 tonnes de marchandises pourraient monter et en descendre facilement. Plusieurs trains pourraient se suivre à faible distance. Cela permettrait dans certains cas, par exemple à un train spécial d'une douzaine de voitures, de se partager en deux trains se suivant à un quart d'heure d'intervalle, de sorte que tous les voyageurs arriveraient à Dalat sans changer de voiture et presque en même temps.

Nous suggérerions aussi, surtout si l'on adopte la traction électrique, d'aménager des croisements à des intervalles permettant à un train de monter pendant que l'autre descend. Le système à récupération qui freine le train descendant en transformant sa force vive en électricité qui revient au réseau, permet une énorme économie car cette électricité va aider le train qui monte en même temps, de sorte que c'est autant de courant que le réseau n'a pas à fournir.

Nous suggérerons enfin une mesure à prendre tout de suite, c'est de relier, à l'arrivée à Tour Cham [Tourcham] la ligne Dalat-Tour Cham à la ligne de Tour Cham-Nhatrang par une courbe évitant l'arrêt et le rebroussement à Tour Cham et permettant la création de trains directs entre le port d'escale de Camranh et notre station d'altitude.

---

## La ligne Saïgon-Dalat
(*Les Annales coloniales*, 23 janvier 1932)

On sait que la ligne ferrée Saïgon-Dalat est exploitée jusqu'à l'Arbre-Broyé, à 26 km. de la station d'altitude. Sur le restant du parcours, les travaux continuent toujours. Déjà, jusqu'au Bosquet, les voies sont entièrement en adhérence. Les travaux d'infrastructure et la fourniture de ballast sont terminés avec une avance de deux mois sur la date prévue.

Le tunnel de 620 mètres occupe actuellement toute l'activité des ingénieurs. On espère qu'il sera entièrement creusé dans le premier trimestre de l'année prochaine.

La dernière section de la ligne Saïgon-Dalat, longue de 11 km. comporte un tronçon de crémaillère qui aboutira au plateau dit du Petit Langbian. Cette section est à la veille d'être terminée.

On espère qu'en août prochain, la ligne sera entièrement construite.

---

## Le chemin de fer du Langbiang
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 31 janvier 1932)

Ce malencontreux embranchement du Grand Côtier, qui allonge le trajet par rapport à un tracé bien meilleur, d'abord étudié, et qui, en outre, nécessite en plusieurs endroits la traction par crémaillère d'un système coûteux, délicat et de faible rendement, est encore loin d'être achevé. Il paraît que le tunnel de 630 mètres, sur la section de L'Arbre-Broyé au Bosquet, a été percé de bout en bout à Noël, mais l'achèvement complet peut encore demander bien des mois ; or voilà déjà plus de trois ans qu'on y travaille ; peut-être aurait-on été mieux avisé pour ce travail assez délicat de s'adresser à une entreprise spécialisée dans la construction des tunnels, car ou ne perce pas un tunnel comme on comble une mare. Et c'eût été sans doute plus économique en fin de compte ; car le temps, c'est de l'argent et un an de gagné, c'est un an d'exploitation et de recettes, un an aussi de transports moins chers que par camions, donc de vie moins chère et de développement plus rapide pour Dalat.

Outre le tunnel, il reste encore à terminer la pose des rails, dont une grande partie devra attendre, avant de pouvoir être commencée, l'achèvement du tunnel. C'est pourquoi nous doutons fort que la mise en exploitation puisse être achevée cette année. Souhaitons que l'on n'ait pas finalement à enregistrer un trop long retard sur les délais prévus.

---

Dépêches de l'Indochine
(*Les Annales coloniales*, 8 décembre 1932)

Les travaux de chemin de fer se poursuivent avec succès en Indochine

Après la section Pursat-Battambang, d'une longueur de 100 kilomètres environ, sur laquelle les premiers trains circulent depuis le courant de novembre, assurant désormais la liaison de Pnom-Penh avec l'importante région rizicole de Battambang, une nouvelle section de voie ferrée vient vient d'être achevée dans le sud de l'Indochine. Le tronçon Arbre Broyé-Dalat a été en effet ouvert au trafic le 1er décembre.

La ligne Tourcham-Dalat, qui dessert la principale station d'altitude de l'Indochine, est ainsi achevée. Le développement total de cette ligne est de 84 kilomètres. Le premier tronçon, d'une longueur de 40 kilomètres, a été terminé en juillet 1914 ; il s'arrêtait au pied de la montagne. Les travaux ont été repris en 1925. Le second tronçon de la ligne qui s'élève à une altitude de 1.500 mètres sur un parcours de 20 kilomètres et dont les rampes atteignent jusqu'à 10 et 12 %, a été livré à l'exploitation en juillet 1928. De grosses difficultés ont été rencontrées dans l'exécution de cette partie de la ligne d'ordre technique, d'abord, mais consécutives aussi à l'insalubrité de la région et au recrutement de la main-d'œuvre. Elles ne purent être surmontées que grâce à la science des ingénieurs et des entrepreneurs, et au dévouement du personnel.

L'exécution de la dernière section longue de 26 kilomètres a nécessité le percement de trois tunnels dont un de 700 mètres de longueur et de quelques kilomètres de crémaillères.

La liaison est désormais assurée sans transbordement de Saïgon à Dalat, ce qui rendra plus accessible cette station d'altitude et en favorisera grandement le développement.

---

À L'OFFICE DU TOURISME
(*L'Avenir du Tonkin*, 10 juin 1936)

Une séance du conseil d'administration a eu lieu au siège de l'Office, 22 rue La-Grandière, à Saïgon. Y assistaient : MM. Pascalis, président ; P. Gannay, colonel Sée, Claude Bourrin, A. Darles, membres.

……

Trains spéciaux sur Dalat à l'occasion des fêtes de la Pentecôte. — M. le président de la chambre de commerce de Saïgon a demandé la mise en marche des trains spéciaux de nuit sur Dalat permettant au public saïgonnais de partir le samedi 30 mai, à 21 h. et de revenir le mardi à 7 h. 15.

En appuyant cette requête, nous avions demandé à l'administration des Chemins de fer, arrondissement Sud, que l'accéléré du vendredi fut décalé au samedi d'une façon permanente, de façon à articuler le service des trains tout d'abord selon les besoins du centre le plus important du Sud, mesure qui serait certainement profitable à Dalat, tout en procurant aux chemins de fer un mouvement de voyageurs qui ne peut être que très

réduit actuellement, peu de personnes étant à même de quitter leur travail le vendredi soir.

L'Administration des chemins de fer a décidé la mise en marche des trains demandés pour la Pentecôte, mais quatre voyageurs seulement s'étant fait inscrire, ces trains n'ont pu avoir lieu.

---

L'INDOCHINE TOURISTIQUE
DALAT
station d'altitude
par Robert RÉALLON
(*Le Petit Parisien*, 13 juin 1936)

Pour aller de Saïgon à Dalat, le voyageur peut emprunter la voie ferrée. Quittant dans la soirée la tiédeur de Saïgon, il sent, vers le matin, la fraîcheur des plateaux, tandis que la locomotive à crémaillère serpente à travers les nuages que le vent matinal n'a pas encore chassés et il respire déjà l'air plus léger qui lui apporte l'odeur résinée des altitudes.

---

LE VOYAGE DU GOUVERNEUR GÉNÉRAL RENÉ ROBIN
(*L'Avenir du Tonkin*, 4 septembre 1936)

……

À son arrivée à Nhatrang, M. Robin put examiner la maquette de la future gare de Dalat et les plans des divers bâtiments qui doivent compléter les aménagements du Lycée Yersin.

---

ANNAM
Le train de Dalat déraille
(*Le Nouvelliste d'Indochine*, 15 mai 1938)

Dans la soirée de vendredi, vers 20 h., le train de Dalat partait pour Saïgon où il devait arriver vers 7 h. 30 du matin,

Deux heures après son départ de Dalat, dans la descente de Bellevue, un déraillement se produisait, provoquant un choc énorme et surtout l'écrasement d'un wagon de 4e classe qui était bondé.

On compte 15 morts et une vingtaine de blessés.

Mmes Legros et Saint Pern, qui se trouvaient en 1re classe, furent contusionnées, Mme de Saint Pern ayant en outre la clavicule brisée.

Des secours ont été envoyés immédiatement sur les lieux.

---

Accident de chemin de fer
(*L'Avenir du Tonkin*, 16 mai 1938)

……

Des secours ont été immédiatement organisés et les blessés ont été dirigés sur Dalat. M. Gassier, inspecteur général des Travaux publics, et M. Alfano, sous-directeur des chemins de fer, ont quitté Hanoï pour se rendre sur le lieu de l'accident.

---

## L'HORRIBLE ACCIDENT DE KABEU
## (ENQUÊTE IMPARTIALE DE XUÂN TIÊU)

(*L'Effort*, 17 juin 1938, nº 87, p. 3, 4 col.)

Cette enquête a été menée immédiatement après le déraillement de Kabeu. Mais, comme ses résultats nous ont été envoyés juste au moment où, en raison de notre changement d'imprimeur, l'*Effort* était réduit à deux pages pendant deux semaines, nous n'avons pu les publier plus tôt. Ce dont nous nous excusons auprès de nos fidèles lecteurs.

N. D. L. R.

### I
### Bellevue

An-Lac, Diêu-Tri, Da-Bac... autant de noms, autant de catastrophes. Puis aujourd'hui Bellevue. C'est, en moins de dix mois, la quatrième catastrophe mortelle. La huitième si l'on compte encore les déraillements n'occasionnant que des dégâts matériels.

Bellevue ! Je ne peux m'empêcher de songer à l'ironie cruelle du mot en « réalisant » le spectacle dantesque que je verrai tout à l'heure. En attendant, debout sur la plate-forme arrière du train poussif qui m'amène cahin-caha vers le lieu de la catastrophe, j'admire la longue et rude lame de scie qui, entre les deux rails qui la flanquent aux deux côtés, monte virilement la montagne.

C'est tout de même une belle voie, admirablement construite. Pensez donc ! La pente est de 12 millimètres au mètre ! De toutes les lignes de l'Indochine, elle est la plus dure Mais aussi la mieux bâtie. Elle a été conçue et réalisée par des ingénieurs allemands et suisses, dit-on.

Sur cette voie, on a l'impression que le pourcentage de risques ne devrait pas être supérieur à celui des autres ligues, si le matériel roulant était un peu moins vétuste. Un peu seulement. Mais nos gros bonnets des chemins de fer qui, avertis, risquent rarement leur précieuse personne sur du matériel arrivé « à la limite de sa résistance » (Lefèvre *dixit*) ne croient pas nécessaire de sauvegarder celle d'autrui, celle des usagers des rails. Sur une ligne de 12 millimètres de pente au mètre, ils ont mis en circulation sept locomotives antédiluviennes qui datent toutes de 1932 ou d'avant.

Nous arrivons à Krongpha. Nous allons devoir prendre l'auto pour arriver au lieu du sinistre Le mécanicien du train qui m'a conduit, debout sur le quai de la gare, grille avec nervosité une cigarette. Son visage est pâle. Il ne paraît pas très communicatif. Et c'est dommage. Car je suis curieux de connaître ses impressions. Heureusement, le chauffeur est plus bavard,

— Nous pouvez le dire, Monsieur le journaliste, jamais nos nerfs n'ont été plus tendus. Tendus à casser. À la moindre petite défaillance de la machine, nous croyons que tout est fini. Car celle-ci ne vaut pas mieux que l'autre.

L'autre, c'est le locomotive écrasée à Bellevue.

Le mécanicien tout à coup sort de son mutisme :

— Nous ne sommes pas des poules mouillées, monsieur ! On a vu la machine plus d'une fois. Mais « charrier » ce bric à brac qui risque de se disloquer à chaque minute et le savoir et devoir le faire quand même, c'est intolérable. Quand il y a « casse », nous sommes les premières victimes et si, par miracle, nous nous en tirons avec un bras cassé ou une épaule démise, c'est l'hôpital, puis peut être la prison

Le frère écrabouillé et ébouillanté à Bellevue était le meilleur de nous. Seize ans de services. Les meilleures notes. L'honneur de notre ligne. Eh bien Monsieur, ce dur des durs a eu aussi peur. Hier, en remontant, comme il faisait sortir la machine, il nous dit: « Frères, j'ai peur ! »

Il savait que la machine ne tiendrait pas.

Il en avait signalé les défaillances plus d'une fois. Mais on s'en était moqué ! Comment ne pas avoir peur quand on sait qu'on va peut être à la mort ?

*
*  *

Il y a eu tout de même un petit miracle. Si le convoi, ne mordant plus la crémaillère et dévalant en cascade la pente, ne s'était pas écrasé là, au pied de cette montagne et avait roulé un peu plus loin, l'accident aurait été plus horrible. Il n'y aurait pas eu un seul rescapé. Tout le monde, sans exception, aurait été écrabouillé. Le convoi aurait pu aussi piquer à gauche, dans le précipice, et il n'y aurait eu aucun survivant non plus.

Sur une centaine de mètres, le train s'est décarcassé. La locomotive ? Un amas de ferrailles Deux roues se sont détachées sous la violence du choc. En bas, dans le précipice, gît le wagon de quatrième classe, ou plutôt ce qui en reste. Là, pendant six heures, ont agonisé dix neuf personnes enterrées sous une couche de de ferrailles, de boiseries, de pierres et de terres. Une vaste tombe d'où l'on a retiré treize cadavres et six agonisants.

Tout à coup, un Européen muni d'une cravache, un surveillant ou contrôleur des C. d. F, galope vers moi et me crie :

— Sortez tout de suite d'ici !

Voyant l'appareil photographique suspendu sous mon aisselle, il me l'arrache violemment et sans mot dire l'ouvre, en retire la bande de pellicules, la déchire avec colère.

— Aucune photo, vous entendez ? Et décampez au plus vite !

Exquise politesse !

À la dernière catastrophe de Dabac, c'était la même consigne : Défense aux journalistes de prendre la moindre photographie.

Comprenant parfaitement pourquoi ces messieurs n'aiment pas les photos, je décampe sous l'œil courroucé de l'irascible agent des C. D. F.

Sur le quai de la gare de Bellevue, une figure connue : celle de M. Gassier, le grand patron des T. P., qui s'est amené de Hanoï pour contempler les résultats de l'accident : dix sept morts, vingt trois agonisants sur quarante quatre voyageurs.

Les causes de l'accident sont connues de tout le monde : la locomotive qui traînait le convoi accidenté au cours d'un voyage trois jours avant, n'avait-elle pas déjà mordu la crémaillère et avait glissé aussi, mais à un endroit où la pente n'était pas forte et le mécanicien avait pu arrêter sa machine avec les freins à mains. C'était le même mécanicien — l'honneur de la ligne — et la même locomotive. Mais si cet obscur héros avait échappé à un petit accident, c'était pour tomber sur une catastrophe.

L'article traite ensuite du Transindochinois :

---

La crémaillère de Dalat
Où l'on se rend compte du prix astronomique qu'atteint le service actuel
(*L'Avenir du Tonkin*, 19 juillet 1938)

La *Presse indochinoise*, journal de M. Neumann, critique en ces termes la crémaillère de Dalat.

Certain joyeux navigateur nous prit un jour à partie parce que nous nous étions permis d'insinuer que le transport par la crémaillère de Dalat coûtait les yeux de la tête et que le transport par route serait infiniment moins cher. Nous avons écourté la discussion devant la mauvaise foi du contradicteur et surtout parce que nous manquions des éléments permettant de discuter utilement. Car nous, ici, nous ne discutons pas vainement et seulement pour paraître avoir raison. Nous discutons pour fournir des arguments, des chiffres, et voir clair.

Voici les précisions que nous avons pu nous procurer et qui mettent le problème sous un jour bien curieux. Nous les publions sans nous permettre un mot de commentaires.

Si on interroge les mécaniciens de la crémaillère de Dalat, on se rend vite compte qu'ils n'ont plus confiance dans leur machines, non pas que ce soient de mauvaises machines, mais parce que le service intensif demandé à ces machines ne laisse pas le temps nécessaire à leur entretien et aux réparations.

Cette situation existait avant la catastrophe du 13 mai, alors qu'il y avait huit machines à crémaillère en service, mais il n'en existe plus que 7, puisque la n° 8 qui. de l'avis des mécaniciens, a été cause de l'accident, a besoin d'un léger coup de peinture avant de pouvoir reparaître, si jamais elle revient.

Il est donc indispensable d'acheter du matériel, si on veut continuer l'exploitation du secteur à crémaillère.

Or cette exploitation est tellement déficitaire que même en quadruplant les tarifs elle restera déficitaire.

Si tous les trains pouvaient fonctionner avec leur maximum de charge utile, l'exploitation serait encore déficitaire.

Mais il faut, pour chiffrer ce déficit, faire des calculs commerciaux et ne pas se contenter des rapports administratifs.

Il ne faut pas, comme cela se passe, que les 33 millions de piastres qu'a coûté la voie et les 800.000 piastres qu'on coûté les locomotives (il reste aussi les prix des wagons) soit considéré comme un cadeau des contribuables et ne soit pas amorti parce que porté à l'inventaire d'entrée pour zéro.

Le tonnage maximum des trains fixé par les règlements est sur la crémaillère de 65 tonnes à la montée et de 55 tonnes (cinquante cinq) à la descente. Or. ce tonnage maximum indique le poids brut du train ; il faut, pour obtenir la charge utile maximum transportable, déduire le poids des vagins vides.

Un wagon-couchette pèse à vide 22 tonnes, le fourgon 17 tonnes, et un wagon de marchandises 9 tonnes environ. Soit déjà 48 tonnes de poids mort. Il ne reste donc que un maximum possible transportable de 7 tonnes à la descente et 17 tonnes à la montée.

Les trains mixtes sans wagon-couchette (remplacé par un wagon de 4e classe) ont encore un poids mort de 40 à 42 tonnes, ce qui ne permet qu'une charge utile maximum de 14 tonnes à la descente et 24 tonnes à la montée.

En réalité, ce maximum possible n'est pas atteint et le tonnage utile transporté par les trains à crémaillère se rapproche plus de 10 tonnes de moyenne que de 35 tonnes.

Si on en déduit les rails, les cailloux, les matériaux de remplacement, le charbon, etc., nécessaire au fonctionnement de la ligne, le tonnage payant transporté est très faible.

Un train régulier transportait un jour normal 10 tonnes de marchandises et une vingtaine de voyageurs sur un poids total du train de 60 tonnes, un autre train régulier ne portait que 3 tonnes de marchandises et une vingtaine de voyageurs de 4e classe pour un poids total de 56 tonnes.

La charge utile transportée par un train à crémaillère est donc très faible, le maximum possible très rarement atteint étant lui-même très faible.

Ces petits trains nécessitent un personnel aussi nombreux que les grands trains.

Avec les prix des huit machines à 150.000 p. et 500.000 p. de wagons, soit au total 1.500 000 piastres, on pourrait acheter, à 7.000 p. l'un, plus de deux cents camions de 5 tonnes.

Or, pour remplacer les six trains actuels (3 dans chaque sens), il suffira de vingt camions en ne faisant qu'un seul voyage par jour aller et retour par camion.

Un voyage aller retour Tourcham-Dalat pouvant se faire par camion en 5 ou 6 heures (au lieu de 10 heures par les trains réguliers), il suffira dans un moment de presse, de changer le conducteur du camion ou du car pour faire deux ou trois voyages par jour, ce qui est impossible avec la crémaillère.

La suppression de la ligne de Tourcham à Dalat s'impose donc à tout homme de bon sens.

Mais que faire du matériel ? On ne peut jeter du jour au lendemain un million et demi de piastres de machines et de wagons. Mais ce matériel, sans aucune modification, peut circuler et circule, sur la voie normale. comme sur le trajet Hanoï-Saïgon, on manque de wagons et de machines, leur utilisation, sans frais autres que les réparations d'usure, sera immédiate et beaucoup plus efficace que sur le trajet de Dalat.

---

La crémaillère de Dalat au point de vue militaire
Elle sera complètement inutile et il faudra avoir recours â la route
(*L'Avenir du Tonkin*, 2 août 1938)

La *Presse indochinoise* poursuit sa campagne pour la suppression du chemin de fer à crémaillère de Dalat. La semaine dernière, elle se plaçait au point de vue économique.' Aujourd'hui, elle se place au point de vue militaire et voici ce quelle écrit :

Une personne que préoccupe, à cause des événements actuels, la défense éventuelle de l'Indochine, m'objectait ceci : « Je suis d'accord avec vous pour penser que cette ligne à crémaillère de Dalat est un non-sens économique et un gouffre à piastres, mais il faut penser, au point de vue militaire, penser que le chemin de fer seul peut transporter les énormes quantités de matériel et de troupes indispensables en temps de guerre, que l'autorité militaire aurait l'intention de mettre à Dalat et aux environs 5 à 6.000 hommes de troupe, que ces troupes devront intervenir rapidement en cas d'attaque des côtes.

Les journaux ont, peu de temps avant le départ du général Buhrer, parlé des manœuvres ayant pour thème l'hypothèse d'un débarquement ennemi à Camranh. Ces troupes de Dalat, étant les plus rapprochées de Camranh, devront pouvoir intervenir les premières et quel que soit le prix que nous devions payer en temps de paix la crémaillère de Dalat, il faut la conserver pour l'éventualité d'une guerre ».

Il ne faut pas confondre, lui dis-je, les chemins de fer en général, question tout à fait en dehors de mon sujet et la crémaillère de Dalat, seule chose qui m'occupe en ce moment.

Envisageons l'hypothèse de 5 à 6.000 hommes cantonnés à Dalat et alertés pour se porter avec le maximum de rapidité vers un point menacé dans la baie de Camranh.

C'est le cas le plus favorable pour cette ligne qui, par Tourcham, va directement à la baie de Camranh.

Supposons les troupes prêtes à embarquer en gare de Dalat à 0 heure, et supposons que sur les sept machines en service, une seule soit en révision ou réparation et que les six disponibles se trouvent toutes réunies en gare de Dalat.

Nous avons vu dans un article précédent que la charge maximale autorisée à la descente était de 55 tonnes (tare de wagon comprise). Les petits wagons de

marchandises de 10 tonnes utilisés sur la ligne de Tourcham à Dalat pèsent vides environ 9 tonnes et sont marques 16-20, ce qui veut dire 16 hommes équipés ou 20 hommes non équipés.

Un train ne pourra donc descendre que 4 wagons chargés. Même en portant l'effectif transporté à 25 hommes par wagon au lieu de 16 à 20 qui sont prévus, chaque train a crémaillère ne transportera que 100 hommes sans matériel, et les 6 trains 600 hommes, toujours sans matériel.

Le parcours Dalat-Banghoï nécessitant 8 heures par le train a crémaillère et les trains devant, par mesure de sécurité, être espacés d'au moins 20 minutes, le dernier train complétant les 600 hommes n'arrivera à Banghoï qu'à 8 heures du matin ! Le retour de ces 6 trains à Dalat va encore nécessiter 8 heures.

Comme il vaut admettre que le matériel nécessaire actuellement à une troupe (engins, munitions, vivres, etc.), exige au moins autant de wagons que la troupe elle-même, ii faudra deux fois 6 trains, c'est-à-dire 24 heures de délai, pour que ces 600 hommes disposent de leur matériel.

Il est facile de calculer le temps nécessaire à 6.000 hommes pour se rendre de Dalat à Banghoï par la crémaillère et de conclure que si l'autorité militaire n'a à sa disposition que la crémaillère, elle n'hésitera pas un instant à les faire partir à pied. Mais il serait vraiment dangereux que, en 1938, nos troupes soient, au point de vue des transports, aussi bien partagées que celles de Vercingétorix.

Dans l'état actuel des choses, seuls des camions, en nombre suffisant (et il y en faudra moins qu'il ne fait de camions) peuvent permettre au commandement militaire de transporter rapidement des troupes de Dalat à Tourcham. C'est à Tourcham que se fera, s'il y a lieu suivant les cas, le transbordement des troupes des camions dans les trains de la ligne Hanoï-Saïgon.

25 camions transporteront les mêmes troupes que les 6 train a crémaillère, mais en partant de Dalat à 0 heure, les camions seront, tous en même temps à Banghoï a 4 h. (au lieu de 8 heures), soit un gain de temps du simple au double. Ce seul gain de temps, par son importance, devrait être recherché, même, s'il devait coûter extrêmement cher.

Or 25 camions ne coûteront guère plus cher qu'une seule locomotive à crémaillère. Ils feront en 48 heures 6 voyages aller retour (au lieu de 3 seulement par les trains à crémaillère). Ils transporteront dans ces 6 voyages autant de troupes que 36 trains à crémaillère.

Ou bien l'autorité militaire achètera des camions qu'elle gardera en réserve à Dalat dans des hangars, camions qui, outre leur prix d'achat, coûteront presqu'aussi cher d'entretien en ne circulant pas, qu'en circulant, ou bien, on supprimera la crémaillère et il y aura entre Tourcham et Dalat un service de camions, qui rendra en temps normal de grands services, sera moins onéreux que la crémaillère et l'autorité militaire les utilisera dès quelle en aura besoin.

La suppression de la ligne Tourcham-Dalat s'impose donc, non seulement au point de vue des intérêts de tous en temps normal, mais au point de vue extrêmement important de la Défense de l'Indochine.

Ce qu'il y a de remarquable, c'est que cette suppression de la ligne Tourcham-Dalat et son remplacement par des camions constituera, si l'opération est rationnellement et honnêtement conduite, une diminution notable et immédiate de dépenses.

---

[Inauguration d'un nouveau pont à péage sur le Danhim
construit par les Éts Eiffel
et de la gare de Dalat]
(*Le Nouvelliste d'Indochine*, 27 novembre 1938)

On profita de la présence de toutes ces notabilités pour inaugurer officiellement la gare de Dalat, qui constitue un bel ensemble.

---

Conçue par René Moncet et Paul Revéron [12], inspirée par celle de Deauville-Trouville, la gare de Dalat a été construite en 1938 dans un endroit excentré.

Coll. Olivier Galand

[12] Paul Fernand Revéron (Paris XVIe, 19 nov. 1890-Versailles, 16 octobre 1956) : marié au Havre, le 17 mai 1924, avec Marie Louise Cotelle. Architecte diplômé de l'École des Beaux-Arts, dessinateur au service d'architecture de la Banque de France. Architecte adjoint de 2e classe des T. P. de l'Indochine (*L'Avenir du Tonkin*, 22 août 1927). Muté au Cambodge (*L'Avenir du Tonkin*, 25 janvier 1939).

belleindochine.free.fr

Admirables vitrages colorés (cliché F.-D. Fievez)
belleindochine.free.fr

ANNAM

Une tournée de M. Graffeuil
Trois inaugurations
(*L'Avenir du Tonkin*, 2 décembre 1938)

Alors qu'il revenait de Saïgon où il avait siégé au Conseil de Gouvernement, le Résident supérieur en Annam, en passant à Dalat, a inauguré le pont du Danhim, celui de Krongpha, au bas de la côte de Bellevue, ainsi que la nouvelle gare de Dalat.

[Le pont du Danhim]

La Gare de Dalat

Ce fut dans l'après-midi, qu'eut lieu l'inauguration de la gare de Dalat. Celle-ci est coquette, pimpante, sous ses tuiles rouges, rappelant, toutes proportions gardées, la gare de Deauville, en une silhouette plus modeste peut-être, mais non moins agréable. C'est une remarquable réalisation dont on peut faciliter les architectes des Travaux Publics, MM. Révéron et Moncet.

Le résident supérieur, accompagné de Mme Graffeuil, de M. Rivoal, furent reçus par l'inspecteur général Gassier entouré de nombreuses personnalités, parmi lesquelles LL. EE. Hoang trong Phu et Ho dac Khai.

On visita en détail la gare bien distribuée, agréablement disposée, les quais répondant aux besoins du trafic et qu'un auvent en ciment armé permet de parcourir sans crainte d'être gêné par la pluie ou par les ardeurs du soleil.

Après cette visite, le résident supérieur remit des décorations à plusieurs ingénieurs, fonctionnaires et agents des Travaux publics, après que M. Kaleski eut prononcé une allocution faisant ressortir l'intérêt de l'ouvrage inauguré, ainsi que l'effort accompli par le personnel des Travaux publics de la circonscription, dans des conditions difficiles lesquelles exigèrent souvent un dévouement de tous les instants, une initiative, une expérience qu'on ne saurait toujours rencontrer.

Après cette cérémonie, le résident supérieur se rendit au cercle de Dalat où la population le reçut et le remercia dans une aimable atmosphère de sympathie.

Le pont de Krong-Pha

C'est le surlendemain, en quittant Dalat, que le résident supérieur inaugura le nouveau pont de Krong-Pha qui vient d'être achevé sur une variante, laquelle permet de supprimer quatre passages a niveau, rendant ainsi plus facile et moins dangereuse, la circulation entre Krongpha et Tourcham.

Ce compte rendu des inaugurations serait incomplet si nous ne disons que le 26 novembre, un jour après, le résident supérieur, passant à Quangngai, inaugura un ouvrage d'hydraulique, réalisé par les Travaux publics, pour aider l'initiative du village de Dongphu, près de Sahuynh, barrage accroché d'une part à la dune, d'autre part, aux rochers, qui arrête la mer et permet de bonifier 175 hectares de terres appartenant au village.

C'est le type même de ces petits travaux où l'aide technique et financière de l'administration locale vient encourager les agriculteurs à créer eux-mêmes de la richesse et améliorer leurs conditions de vie.

Le beau ciel bleu de Dalat, hélas ! avait disparu. Au large rôdait un typhon, cinglante la pluie tombait, un vent non moins énergique soufflait. C'est sous la pluie que le résident supérieur, MM. Gassier et Kaleski, ainsi que les autorités locales de Quangngai,

traversèrent la lagune qui, bientôt, se transformera en rizières, sur un radeau ballotté par les vagues. M. Graffeuil et les officiels le firent gaiement, sans récriminer, acceptant les rafales de vent, de pluie, qui donnèrent à cette inauguration hydraulique, un caractère particulièrement humide.

Le cortège se trouva sur la route Coloniale, trempé jusqu'aux os, mais la cérémonie ne s'en acheva pas moins, par la remise de quelques décorations aux notabilités qui avaient eu l'heureuse initiative de projeter le travail, l'énergie de le réaliser, de persister surtout, malgré un premier échec.

Voici la liste des distinctions honorifiques qui ont été remises au cours des inaugurations, par le résident supérieur, tant à Dalat qu'à Quang-Ngai.

Officier du Dragon d'Annam

M. Planté, Roger, ingénieur en chef des constructions de chemin de fer.

Chevalier du Dragon d'Annam

MM. Moncet, Paul, architecte chef du service d'architecture à Dalat ;
M. Fiard*, chef de chantier de l'entreprise grosse ;
M. Savajol*, chef de chantier aux Éts Eiffel ;
Nguyên vau Cu, dessinateur à Dalat ;
Dao cong Van, secrétaire des Travaux publics à Nhatrang ;
Nhat bang ta (Moï) de Djiring.
M. Guerre*, chef de bureau de l'arr. du Sud-Annam.
* Noms ajoutés par *La Dépêche d'Indochine* du 25 novembre 1938.

Kim-Khanh de 3e classe

MM. Hanriot, Marius, ingénieur en chef de la subdivision de Phanrang, Vo dinh Dung, entrepreneur à Dalat.

Kim-Tiên de 2e classe

M. Jouffrey, Eugène, chef de bureau du personnel à Hué.

Kim-Tiên de 3e classe

MM. Le Dung, agent technique, Pham khanh Chu, architecte indochinois, Nguyen van Minh, agent voyer indochinois, Pham duy Huy, agent technique, Nguyen viet Lien, secrétaire à Nhatrang, Tran dang Khoa, adjoint technique.

Ngân-Tiên de 1re classe

MM. Tran can Tram, secrétaire, Pham huu Giao, dessinateur, Tran Dien, employé, Te ngoan Seng, dessinateur, Cao xuan Dong, opérateur, Luu qui Khang, surveillant.

Ngan-Tiên de 2e classe

MM. Dang van Que, caporal de la Garde Indigène, Dinh (Moï), linh-le au poste de Bang-ta de Djiring.

Ngan-Tiên de 2e classe

MM. Deo (Moï), Bol, chef et sous-chef du canton moï de Dinh Trang Kieu, sous-chef du canton Ma, Toitch, chef du canton moï de Djiring ; Doi, chef du canton Ma.

Chevalier du Mérite agricole annamite

M. Dang sy Xuong, agent technique.
(*France Annam*)

---

Des victimes de l'accident de chemin de fer de Ca-Beu obtiennent des indemnités
(*L'Avenir du Tonkin*, 27 mai 1939)

Nous avons signalé, il y a deux mois, que quelques-unes des victimes de la terrible catastrophe de Ca-Beu, cet accident de la crémaillère du chemin de fer de Dalat qui fit tant de victimes l'an dernier, avaient constitue Mes Jacquemart et Seminel pour réclamer des indemnités à la Cie des Chemins de fer et, partant, au gouvernement général de l'Indochine.

Le Tribunal civil, présidé par M. Pierre, a conclu déjà trois de ces affaires, les premières engagées.

Dans la première affaire, la dame Le-van Ninh, née Tran thi-Lai, a obtenu 3.500 piastres de dommages et intérêts.

Le mari de Mme Lai, citoyen français établi comme commerçant à Dalat après travaillé pendant de nombreuses années comme secrétaire chez Denis-Frères et puis comme compradore de la maison Rondon.

La veuve avait réclamé a l'Administration quelque 11.000 piastres.

Le tribunal, qui a tenu compte des contre-propositions du Gouvernement, lui a accorde 500 piastres pour la rembourser des frais occasionnés par les obsèques et 3.000 piastres en guise de réparation du préjudice maternel subi du fait du décès de son époux.

Dans la seconde affaire, la dame Ng.-thi-Thac, qui avait réclamé 1.370 piastres, a obtenu 30 piastres pour perte d'effets et 200 piastres pour le préjudice matériel.

Ng.-van-My, enfin, a obtenu au total 117 p. 00.

Le Gouvernement général a été condamné aux dépens.

---

Catastrophe ferroviaire à Krongpha
(*La Dépêche d'Indochine*, 18 mai 1942)

Une rame de voyageurs pour Dalat redescend à la dérive et s'écrase : 11 morts, dont 4 Français, une vingtaine de blessés.

Vendredi soir, l'accéléré quitta Saïgon à l'heure habituelle avec, en queue de la rame, deux wagons de 1re et 2e classe à destination de Dalat.

À Tourcham, ces deux wagons furent décrochés de l'accéléré et, après que les voyageurs de l'un eurent passé dans l'autre, celui-ci fut attelé à un wagon-mixte de 3e et 4e classe, pour former la rame qui, habituellement, arrive à Dalat vers 8 heures après avoir gravi les pentes du Langbian.

On sait qu'à 200 mètres après la gare de Krongpha, les trains utilisent la crémaillère qu'ils ne quittent pas jusqu'à Bellevue, après un court arrêt à Kabeu.

Comme d'habitude, la locomotive engagea sa crémaillère et le train gravit les premières pentes.

Que se passa-t-il alors ? On ne le sait encore mais la rame de voyageurs redescendit la pente à une allure folle.

Aux dires d'un voyageur, il était 5 h. 30 du matin, le train avait gravi environ 1 kilomètre 500 de la crémaillère lorsque, dans une forte rampe, la locomotive cala.

La rame s'arrêta un court instant, fit deux mètres en avant pour s'arrêter de nouveau et au moment où elle s'apprêtait à repartir les occupants la sentirent glisser en arrière.

Ceux qui se rendirent compte du danger, surtout des militaires de 3e classe et des voyageurs annamites de 4e classe, sautèrent sur le ballast ou dans la brousse voisine avant que la rame ait pris trop d'élan.

Des militaires, qui auraient tout aussi bien pu sauter du train et essayer de se sauver, se dévouèrent, notamment le caporal-chef Césaralle et le caporal Moneyron, pour aller serrer les freins à main des deux wagons de voyageurs. Effectivement, quand le train, dans une courbe, ralentit assez fortement sa descente, les voyageurs eurent l'impression que la rame allait cesser sa course folle et que les militaires allaient réussir à la bloquer.

Hélas ! leurs efforts furent vains.

Dans la forte descente qui dévale sur la gare de Krongpha, la rame reprit sa descente vertigineuse.

C'est ce qui se produisit.

À 500 mètres de la gare de Krongpha, c'est-à-dire à 250 mètres environ du pied de la descente, le wagon de queue, c'est-à-dire le wagon de 1re et 2e classe dans lequel se trouvaient la plupart des voyageurs français, versa.

## Les secours

Les rares voyageurs se trouvant dans le train et sortis à peu près indemnes de l'accident, aidés par ceux qui avaient pu, sans mal, sauter en cours de route, organisèrent les premiers secours. Ils dégagèrent les blessés, puis des coolies montèrent de Krongpha et les aidèrent dans leur tâche.

Phanrang et Dalat furent alertés. De Saïgon, un convoi d'ambulances automobiles, avec du personnel infirmier et le médecin commandant Rouquet, partirent sur les lieux.

L'avion sanitaire fut dépêché à Dran, tandis que le Dr Roques, descendu de Dalat à Saïgon, repartit dès son retour ici.

Tant bien que mal, les blessés légers et les rescapés installèrent les blessés plus graves aux abords d'une source, ce qui permit de laver les plaies.

Dans l'après-midi, les secours arrivèrent et l'évacuation s'organisa.

Les deux blessés les plus graves : Mme Lecat et le capiraine Brunterch, du R. T. A., furent ramenés de suite à Saïgon par avion sanitaire.

Les autres blessés, moins grièvement atteints, furent dirigés sur› l'hôpital de Phanrang.

Les blessés légers comme Me Gamory Dubourdeau furent autorisés à poursuivre leur route et regagnèrent Dalat où ils arrivèrent dans la soirée vers 18 heures.

Le décompte fait, on constata qu'il y avait 11 morts et une vingtaine de blessés dont 6 furent ramenés à Saïgon par l'accéléré qui arriva hier à 13 heures.

Ici, l'évacuation sur l'hôpital Grall fut assuré par les ambulances régionales et le Service d'Hygiène.

M. le gouverneur général se fit représenter à l'arrivée à Saïgon du train transportant les victimes de l'accident.

M. Bussière, administrateur de la Région Saïgon-Cholon, se trouvait également là.

## Les victimes

Sur les 11 morts, quatre sont français.

Ce sont:

Mme Féraud, épouse d'un adjudant chef de l'infanterie coloniale.

Enfant Féraud

Enfant Le Postellec qui voyageait avec sa mère et son père, vérificateur des Douanes et Régies.

Soldat Rock.

Les autres morts sont des Annamites dont on n'a pu encore relever les noms. Parmi eux se trouvent le mécanicien et le chauffeur du train qui, courageusement, restèrent à

leur poste, actionnant constamment le sifflet de la locomotive pour alerter les voyageurs et la gare de Krongpha.

Parmi les blessés, outre. Mme Lecat et le capitaine Brunterch ramenés par avion, les six blessés que ramena l'accéléré d'ber sont :

Mme Le Postellec et sa fille, Mme Raymondet, M Bazillic, inspecteur de la Sûreté à Kampot, caporal-chef Cesaralle, caporal Moneyron.

D'après les nouvelles que nous avons prises des blessés à l'hôpital Grall hier soir, les médecins espèrent que tous s'en tireront.

Les blessés légers, comme nous l'avons. dit, ont pu poursuivre leurs voyages. Certains, comme M. J. Chanjou ou M. Le Pichon, de la Garde indigène, ne furent que légèrement contusionnés ; d'autres comme M. Beauvoir, légèrement blessés, regagnèrent leur destination.

Une commission d'enquête est désignée

Une commission technique d'en-quête, composée de MM. Guyot, Geais, Ganot, Laurette, tous ingénieurs des chemins de fer, a été désignée pour déterminer les causes de cette catastrophe.

La voie ayant été dégagée, la circulation normale a été reprise hier matin à 7 heures.

Signalons que, par suite du retard de l'accéléré venant d'Hanoï, aucun voyageur du Nord ne se trouvait dans la rame accidentée. Voilà des retardataires qui peuvent bénir leur retard.

---

Déraillement
(*L'Écho annamite*, 18 mai 1942)

Un grave accident de chemin de fer s'est produit, le seize mai, vers cinq heures et demie du matin, sur la ligne à crémaillère de Dalat, où la rame montante est partie en dérive, pour une cause encore déterminée, et a ensuite déraillé.

On déplore onze morts et une quarantaine de blessés.

Les cadavres des victimes on: été transférés à Saïgon le dimanche dix sept.

Les blessés reçurent les premiers soins à l'hôpital de Phan-Rang (Sud-Annam), d'où six d'entre eux furent dirigés également sur Saïgon : Mme Lecat et le capitaine Brenterch, par avion sanitaire ; Mme Le Postallec, M. Brazillo (?), le caporal, chef S?zaro et le soldat Moneron, par le train régulier arrivé dans la capitale cochinchinoise le dimanche dix sept mai, vers treize heures.

Ces derniers furent reçus à la gare de Saïgon, par des auto-ambulances et un contingent de médecins civils et militaires.

M. Bussière, administrateur de la région de Saïgon Cholon, avait tenu à se rendre à la gare pour assister à l'arrivée du douloureux convoi, qu'accueillirent aussi de nombreuses personnalités locales, au milieu d'une énorme affluence de Français et d'Annamites.

L'amiral Decoux, arrivé dans nos murs, avait envoyé un de se proches collaborateurs prendre des nouvelles des blessés et présenter les condoléance du gouvernement général aux famille éprouvées par la terrible catastrophe.

Parmi les morts, on cite les noms de : Mme Féraud, femme d'un adjudant chef , le soldats Rock, du onzième régiment d'infanterie coloniale ; deux enfants européens, l'un fils de Mme Féraud, l'autre de Mme Le Postellec (toutes deux sus-nommées)

Les sept défunts annamites se trouvaient être, pour la plupart, des employés du chemin de fer du Langbian notamment le mécanicien et le chauffeur de la locomotive sinistrée lesquels étaient restés vaillamment à leur poste dangereux, alors qu'ils eussent pu le quitter et se sauver devant l'imminence du péril.

À la liste de ces martyrs du devoir, l'*Impartial* ajoute M. Chi, gendre de feu le doc phu Hai de Gocong.

Nous nous inclinons avec émotion devant les onze cercueils.

---

Après l'accident de Krongpha

Les obsèques des victimes
(*La Dépêche d'Indochine*, 19 mai 1942)

Les obsèques des victimes de l'accident survenu le 16 courant sur la ligne de Dalat ont eu lieu hier matin à 10 heures en présence des hautes autorités civiles et militaires et d'une nombreuse assistance.

M. le gouverneur de la Cochinchine représentait M. le gouverneur général de l'Indochine.

Les renseignements publiés ont déjà signalé l'activité et le dévouement du personnel du Service de Santé du Gouvernement de la Cochinchine et de la Région Saïgon-Cholon. Il convient de rendre aussi hommage à la collaboration spontanée apportée par la Direction du Service de Santé de la Division Cochinchine-Cambodge, qui n'a pas manqué d'apporter toute son aide en la circonstance.

Dès qu'il eut connaissance de l'accident, le médecin colonel Labernadie, directeur du Service de Santé militaire, se rendit par la route sur les lieux, accompagné du médecin commandant Rouquet, du 11e R.I.C., et de 2 infirmiers de ce régiment. Le convoi comprenait 2 ambulances légères, 1 ambulance lourde, 1 camion lourd transportant le personnel et le matériel.

Parti de Saïgon dans l'après-midi du samedi, le convoi arrivait à destination dans la nuit et participait immédiatement aux secours.

Ainsi qu'il a déjà été dit, le médecin colonel Roques, médecin chef de l'hôpital Grall, revenant à Saïgon par avion, ramena deux blessés, tandis que le médecin commandant Rouquet accompagnait par le train d'autres blessés civils et militaires, et que le médecin colonel Labernadie ramenait le convoi par la route, transportant deux autres blessés civils.

En parfaite collaboration, l'un avec l'autre, et avec un égal dévouement, les deux services de santé civil et militaire ont ainsi apporté leurs secours aux victimes dans les moindres délais et les meilleures conditions d'organisa-tion.

*
* *

Un autre blessé a été ramené à l'hôpital Grall, c'est M. le résident-adjoint de Phanthiet qui a une fracture du bras et qui fut ramené en automobile.

---

Après l'accident de chemin de fer de Krong Pha

La liste des victimes
(*L'Écho annamite*, 20 mai 1942)

Décédés européens

1° Mme Feraud, 35 ans, femme adjudant Feraud, 11e R. I. C. à Saïgon.

2° Mlle Feraud, 9 ans, fille adjudant Feraud, 11e R. I. C. à Saïgon.

3° M. Lepostellec, 3 ans demi, fils de M. Lepostellec, vérificateur D. et R., Saïgon.
4° Roch, Joseph, 1re classe Mle 1.391, 11e R. I. C.. à Saïgon.
Les quatre corps ont été dirigés sur Saïgon par train du 15-16 mai 1942.

Blessés européens

1° Caporal Casarale, Louis, 11e R. I. C. Saïgon. Fracture clavicule, plaie main gauche et front. Évacué sur Saïgon par train Un du 15-17 mai 1942.
2° Monneron. Jean, 2e classe 11e R. I. C. Saïgon. Plaie contuse genou et jambe droite. Évacué sur Saïgon par train Un du 15-17 mai 1942.
3° Perretti Séverin. 2e classe 11e R. I. C. Saïgon. Plaie contuse tête. Évacué sur Dalat.
4° Sergent-chef Labot Charles, bataillon de l'Air 212 Biênhoà, avec sa femme et ses deux enfants. Pas grave. Évacués sur Dalat.
5° Mlle Olympiade, Maurice, justice de paix de Saïgon (maîtresse répétitrice Lycée Yersin*, Dalat). Plaie à la jambe. Évacuée sur Dalat.
6° Mlle Claude Renard, Lycée Yersin*, Dalat. Contusions légères. Évacuée sur Dalat.
7° Mlle Blaquière, Lycée Yersin*, Dalat. Blessures légères. Évacué sur Dalat.
8° Mlle [Félicie] Vacher, 49, rue Vassoigne, Saïgon. Plaie contuse cuisse. Évacuée sur Dalat.
9° M. Beauvois*, entrepreneur Dalat. Blessé léger. Évacué sur Dalat.
10° Capitaine Brunterc'h, évacué par avion à Saïgon.
11° M. Gamory Dubourdeau*, 42, rue Thévenet Saïgon. Blessé léger. Évacué sur Dalat.
12° M. Bazillio, inspecteur principal Sûreté Pnompenh. Pas grave, Évacué sur Saïgon par train Un du 15-17 mai 1942.
13° Mme Lepostellec, femme vérificateur D. et R. Saïgon. Fracture avant-bras gauche et plaie contuse tête. Évacuée sur Saïgon par train Un du 15-17 mai 1942.
14° Mlle Lepostellec, fille vérificateur D. et R. Saïgon. Contusion pas grave. Évacuée sur Saïgon par train Un du 15/17 mai 194 t.
15° Mme Lecat, plantation Michelin Dautieng*, évacuée par avion à Saïgon le 17 mai 1942
16° Mme Remondet, Saïgon. Plaies contuses superficielles tête et main gauche. Évacuée sur Saïgon par train Un du 15-17 Mai 1932.
17° Adjudant Feraud, 11e R. I. C. Saïgon et deux filles. Pas graves. Évacués sur Saïgon.
18° Mme Le Coz, femme, maréchal des logis chef 5e R. A. C. à Dalat. Contusions légères.
19° Mlle Fajolle, fille, dame-comptable, direction C.F.I. Hanoï. Contusions légères. A. rejoint Dalat.

Décédés indochinois

1° Van vinh Chan, 34 ans, coiffeur, village My Huong, inhumé à Phanrang.
2° Luu van Chi dit Tri, 48 ans. Propriétaire à Gocong. Dépouille dirigée sur Saïgon par la famille.
3° Hoang van Khoi, boy couchette no 59 C.F.I. inhumé à Phanrang.
4° Un enfant inconnu, inhumé à Phanrang.
5° Nguyen Thien, inhumé à Phanrang.
6° Nguyen dinh Hue, Tuyhoa, inhumé à Phanrang.
7° Le-cacth Dien, homme d'équipe Krongpha, inhumé à Phanrang.

« Ces renseignements ont été communiqués par l'administration des chemins de fer.

Blessés Indochinois

1° Nguyen Tao Garde frein. Fracture bras droit et plaies contuses main et jambe gauche.

2° Nguyen Du, mécanicien, Entrerays. Brûlures.

3° Pham van Sanh, Garde frein Dalat. Fracture jambe gauche et plaie contuse poignet gauche. Hospitalisé à Phanrang.

4° Truong van Anh, chef de train Nhatrang. Contusions multiples légères. Évacué à Nhatrang.

5° Dang, Chef mécanicien Entrerays.

6° Don, Garde indochinois, Mle 473 Dalat. Fracture jambe gauche et plaie contuse front et pied droit.

7° Truong - Khué, Convoyeur P.T.T., contusions multiples.

8° Ngo-My, Manœuvre CEI. Fracture en bras. Contusion cuir chevelu.

9° Nguyen Tâi, Chauffeur, Entrerays CFI Contusion cuir chevelu — Fracture omoplate.

10° Luong tha h Binh. Mécanicien C F.I. Contusion pied, genou, coude. Arip

---

Nouvelles brèves
(*L'Écho annamite*, 22 juin1942)

Il est expressément rappelé que les transports de briques, tuiles, etc., ne seront plus admis, à partir du 1er juillet 1912, sur la ligne à crémaillère Krongpha-Dalat afin de réserver le trafic aux transports d'intérêt économique vital. Construisez avec d'autres matériaux (maçonnerie, plots de béton, etc. )

Pour les briques et tuiles qui vous sont nécessaires, passez commande dès maintenant aux Établissements qui sont en train de monter sur. place des briqueteries et tuileries.

Pour tous renseignements, adressez-vous à la Subdivision des Travaux Publics de Dalat.

---

Plus de transport de briques sur Dalat
(*L'Écho annamite*, 10 juillet 1942)

L'Inspecteur général des travaux publics de l'Indochine, directeur des Transports, a l'honneur d'informer le public que les transports de briques sont interdits sur le chemin de fer à crémaillère, entre Krongpha et Dalat, depuis le 1er juillet.

En conséquence, les architectes et les entrepreneurs doivent, à l'avenir, soit procéder à la fabrication de leurs briques sur place, soit les remplacer par des matériaux du pays (bois, agglomérés, etc.).

---

Le gouverneur général à Dalat
(*L'Écho annamite*, 16 septembre 1943)

Dalat. — […] Le gouverneur général est allé ensuite examiner les travaux de la cité des chemins de fer, qui se construit actuellement. MM. Baillon et Lagisquet, ingénieur subdivisionnaire et architecte, chef du service d'urbanisme, d'une part, et MM. Ganot, ingénieur des chemins de fer, et Ponthus, sous-directeur du secteur, d'autre part, l'ont reçu, et lui en ont exposé l'économie générale. […](Ofi)

---

*Jean* Lucien Joseph BOURGOIN,
commandeur de la Légion d'honneur du 10 juillet 1952 (ministère des États associés)

Ancien ingénieur en chef des Travaux publics de l'Annam.
A étudié et construit plusieurs lignes de chemins de fer, et notamment la ligne à crémaillère de Krongpha à Dalat (60 km) et la ligne de Tourane à Nhatrang (600 km) comportant de nombreux tunnels et des ouvrages d'art importants.

---

Saïgon-vietnam.fr
Des études sont en cours en vue d'une réouverture complète de la ligne en 2016, pour un budget prévisionnel de 320 M$.