

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER GARANTIS DES COLONIES FRANÇAISES

Une création d'Henri Joret,
fondateur de la [Société des Ponts et travaux en fer](#)

18 août 1881 : Concession du Saïgon-Mytho à M. Joret, représentant de la Compagnie des chemins de fer garantis des colonies françaises

Hippolyte BOBIN, secrétaire général, puis administrateur

Né à Paris IV^e, le 27 sept. 1839.
Fils de Louis Hippolyte Bobin et de Dorothee Augustine Caudrelier.
Marié à Marie Rouret y Manegat.

Ingénieur ECP (promo 1861).
Dessinateur, conducteur de travaux, chef de section aux Ch. de fer du Nord et à ceux de l'Ouest (nov. 1861-nov. 1865).
Secrétaire technique (2 nov. 1865), puis chef du service central de la construction (1^{er} janvier 1867) et ingénieur en chef de la division construction (1^{er} janvier 1875) de la Compagnie des Charentes, liquidée le 1^{er} juillet 1881.
Secrétaire général de la Compagnie des chemins de fer garantis des colonies françaises (1^{er} sept. 1881). Simultanément :
— étudie et installe en qualité d'ingénieur en chef les travaux de percement de l'isthme de Corinthe (1882) ;
— deux missions en vue de l'établissement d'un canal de grande navigation à travers la péninsule malaise (1882-1883) ;
— étudie un chemin de fer en Perse reliant la mer Caspienne au golfe Persique (1.800 km)(1883) ;
— étudie un port pour Pondichéry ;
— ingénieur en chef du service central, puis directeur adjoint de la Compagnie des chemins de fer du Sud de la France (1885-1893). Arrêté et acquitté dans cette affaire (jan.-septembre 1895).

Chevalier de la Légion d'honneur du 14 jan. 1887.
Décédé à Paris XVII^e, le 26 juin 1922.

Compagnie des chemins de fer garantis des colonies françaises
(*Le Capitaliste*, 8 février 1882)

Les actionnaires de cette société, réunis en assemblée générale le 23 janvier, ont, sur la proposition du conseil d'administration, décidé la conversion des titres nominatifs en titres au porteur.

(*Le Journal des chemins de fer*, 3 juillet 1882)

La Chambre syndicale des agents de change publie les avis suivants

À partir du lundi 29 mai, présent mois, les actions de la Compagnie des chemins de fer garantis des colonies françaises seront admises aux négociations de la Bourse, au comptant.

4.657 actions de 500 francs, émises au pair, et remboursables à 600 francs par tirages au sort annuels, libérées de 250 francs et au porteur.

Époques de jouissances 1^{er} janvier et 1^{er} juillet.

Jouissance courante : 15 novembre 1881.

Compagnie des chemins de fer garantis des colonies françaises
(*Le Capitaliste*, 27 décembre 1882)

Paiement des coupons : 4, rue de la Bourse (MM. Kohn-Reinach & Cie).

Annuaire de la Compagnie des agents de change, 1883, p. 670 :

Compagnie des chemins de fer garantis des colonies françaises

Conseil : J. de Reinach¹, président ; H. Durrieu², L. Thelier³.

¹ Jacques de Reinach : président de la Société des chemins de fer du Sud de la France, formant équipe avec Bobin.

² Henri Durrieu (1821-1890) : président du Crédit industriel et commercial et des Chemins de fer de l'Est-Algérien. Voir [encadré](#).

³ Léon Thelier (1842-1910) : administrateur du Crédit industriel et commercial (C.I.C.) (1883) — en remplacement de son père Auguste —, des Chemins de fer portugais et des Chemins de fer garantis des colonies françaises (Saïgon-Mytho). Oncle d'Henri Thelier, président du C.I.C., son représentant à la Banque de l'Indochine, des Charbonnages du Tonkin...



Coll. Olivier Galand

COMPAGNIE
DES

CHEMINS DE FER GARANTIS DES COLONIES FRANÇAISES

Société anonyme constituée définitivement le 15 novembre 1881, par acte passé
devant M^e Morel d'Arleux, notaire à Paris.

Décret du 24 août 1881 — Concession : 99 ans

OBLIGATION ABONNEMENT SEINE
2/10 EN SUS
5 c. POUR 100 fr.

Capital social : 2.378.500 francs
divisé en 4.757 actions de 500 francs chacune

Émission de 8.936 obligations de 500 fr., autorisé par dépêche ministérielle en date du 8 novembre
1883

remboursables en 99 ans par tirages annuels et produisant un intérêt de 15 francs

OBLIGATION DE CINQ CENTS FRANCS AU PORTEUR
garantie de la colonie

Le porteur a droit :

- 1° À un intérêt annuel de 15 fr., payable par semestre, les 15 avril et 15 octobre de chaque année ;
- 2° Au remboursement du capital de 500 fr. par voie de tirage au sort, d'après le tableau d'amortissement d'autre part.

Paris, le 1^{er} mai 1884

Par délégation du conseil : ?
Un administrateur : Germain Petit
Paris. — Imp. E. Douste, 16, rue Croix-des-Petits-Champs

1885 (25 juillet) : INAUGURATION DE LA LIGNE

Marc Meuleau,
Des pionniers en Extrême-Orient.
Histoire de la Banque de l'Indochine 1875-1975,
Fayard, 1990)

[174] Sa méfiance [de la Banque de l'Indochine] à l'égard des grands équipements commandés par le gouvernement colonial provient de plusieurs échecs coûteux. Un moment engagée dans la [Compagnie des chemins de fer de Saïgon à Mytho](#), elle en ressort après que Michelot ⁴ a constaté un déficit chronique proche de 500.000 francs (malgré une subvention de l'administration coloniale de 285.775 francs) et les défauts de sa réalisation : « La voie est évidemment mal faite et le matériel mauvais [...], les prochaines pluies emporteront tout le ballast en sable⁵ . »

Annuaire de la Compagnie des agents de change, 1888, p. 720 :
Compagnie des chemins de fer garantis des colonies françaises
Conseil : J. de Reinach, président ; H. Durrieu, L. Thelier, F. Frédureau ⁶.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER GARANTIS DES COLONIES FRANÇAISES (*Le Figaro*, 19 juin 1886)

Le 15 avril, il y a deux mois environ, un coupon semestriel de 7 50 a été détaché des obligations des chemins de fer garantis des Colonies françaises.

Le lendemain, le prix coté était de 330 fr. ; il y a une semaine, il a monté à 348 fr. aujourd'hui la cote porte le cours de 352 50, en amélioration de 22 50, sur l'estimation inscrite officiellement après le détachement du coupon.

D'où provient ce mouvement qui n'est encore qu'à son début ? Pourquoi croyons-nous et affirmons-nous que les prix actuels devront s'améliorer dans une large mesure ?

Parce que les capitalistes commencent à apprécier plus justement la solidité parfaite du titre et la confiance qu'il impose. Parce que cette obligation est la seule inscrite à la « cote officielle avec la mention exceptionnelle Obligation des Chemins de fer garantis des Colonies françaises.

⁴ Lucien Michelot (1846-1916) : directeur de l'agence du Comptoir d'escompte de Paris, puis de la Banque de l'Indochine à Saïgon, inspecteur général de cette banque (1888-1910). Voir [encadré](#).

⁵ Lettre de Saïgon à Administration Centrale [AC], 18 décembre 1885.

⁶ Jean-Baptiste-Ferdinand Frédureau (Nantes, 1838-Paris IX^e, 17 septembre 1895) : marié au Palais (Morbihan), en 1868, avec Athalie Marie Hérouard. Quatre enfants, dont Ferdinand (1872-1949), ci-dessous. Ingénieur de l'École des mines de Paris (1859), associé de Frédureau et H. de Chavannes, cabinet d'affaires à Paris (dissolution en 1870), fondateur des *Annales industrielles* (1869), administrateur des Hauts fourneaux et laminoirs d'Haumont (1878), liquidateur de la Société ardoisière de l'Ouest à Renazé (1885) et des deux entreprises de percement de l'isthme de Corinthe : Association des constructeurs et Société de Travaux maritimes et Constructions (1891).

Nous avons dit à cette même place que le cours actuel des obligations Chemins de fer garantis, quoiqu'en légère, amélioration, est encore très loin du prix des obligations de chemins français moins bien garantis ou pas garantis du tout. Ne les voyons-nous pas cotées à 360, 370, 380, 390, 395, et même 400 fr. ? Cette cotation sera certainement atteinte une date beaucoup plus rapprochée qu'on ne le pense par les obligations des Chemins de fer garantis des Colonies françaises.

TRAVAUX PUBLICS

LES VOIES DE COMMUNICATION EN COCHINCHINE (*Le Génie civil*, 7 août 1886)



Construction du pont métallique de Binh-Dien, sur l'arroyo de Ben-Luc, en Cochinchine.
(3 travées de 21,60 m. et 4 travées de rive de 8,10 m.
(gravure de F. Pégard, d'après une photographie)

Chemins de fer. — Nous avons déjà vu que deux opinions bien tranchées s'étaient trouvées en présence au sujet de l'établissement des chemins de fer en Cochinchine. Le conseil colonial, le gouverneur, l'ingénieur en chef des travaux publics, la population française essentiellement composée de fonctionnaires, s'étaient montrés partisans enthousiastes des voies ferrées et demandaient la construction immédiate d'un chemin de fer de Saïgon au Cambodge, ou, tout au moins, du premier tronçon de cette voie comprise entre Saïgon et Vinh-Long, sur une longueur de 150 kilomètres environ. D'autres, en petit nombre, et particulièrement M. l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées Combier, regardaient les voies ferrées comme des travaux de luxe pour ce pays et demandaient qu'avant de se lancer dans de pareils travaux dont la dépense ne leur paraissait pas justifiée par les services qu'ils pourraient rendre au commerce et à l'industrie, on s'occupât sérieusement de l'amélioration des voies navigables. « C'est à titre de travaux de luxe que j'avais cru pouvoir préconiser, de vive voix, l'essai d'un chemin de fer de Saïgon à Mytho. J'espérais que cette transaction rallierait les esprits.

M. le gouverneur semblait partager cette opinion, par une autre raison que moi. Il espérait sans doute, en engageant la question, rendre le prolongement du chemin de fer nécessaire ; je comptais que cet essai dégoûterait de la fantaisie de le poursuivre plus loin ⁷. »

Le premier projet d'un chemin de fer qui relierait Saïgon à Pnom-Penh, capitale du Cambodge, en passant par Tayninh, date de 1874.

« La facilité des communications dans le nord de la colonie, l'existence d'une route de 100 kilomètres, sans obstacle sérieux, entre Saïgon et Tayninh, devaient naturellement diriger les recherches vers le Nord. » On connaissait fort peu alors la région comprise entre la frontière nord de Cochinchine (au delà de Tayninh) et Pnom-Penh, et ce fut seulement en 1880, qu'à la suite d'une reconnaissance effectuée dans cette direction, on reconnut la possibilité de l'établissement d'une voie ferrée. Mais sur les bords du Mékong, entre Péam-Pkai-Mérech et Loveaem, sur un parcours de 90 kilomètres, on aurait rencontré de grandes difficultés : La hauteur moyenne des eaux débordées, dit la Commission, oblige à tenir les rails à 1 mètre au moins au-dessus des terres environnantes ; mais, tandis que dans la première partie du parcours la présence de l'eau à la surface du sol n'est due qu'aux pluies torrentielles de l'été, et que, par suite, il ne règne dans le bassin inondé aucun courant assez rapide et assez violent pour dégrader et enlever la voie, il faut, sur les bords du Mékong, protéger la ligne ferrée contre les mouvements impétueux de la masse des eaux entraînées par le fleuve. Une chaussée, quelque résistance qu'elle puisse opposer, ne saurait, à la longue, soutenir des efforts aussi puissants et aussi continus, malgré toutes les issues qui pourraient en atténuer les effets. Nous croyons qu'il sera nécessaire de recourir à la construction sur pilotis, et de maintenir la ligne à 40 ou 50 mètres au moins de la rive. Cette dernière devrait même être consolidée, afin de prévenir les déchirures que provoqueraient les eaux du fleuve. »

Ce tracé présentait, en outre, le grave inconvénient d'être complètement en dehors de la zone commerciale de notre colonie ; il ne pouvait guère se défendre qu'en invoquant son importance politique pour l'avenir. Il fut abandonné pour le tracé passant par Mytho, Vinh-Long, Sadec, Long-Xuyên et Chaudoc. « Là est véritablement la vie commerciale de la colonie, là est le tracé rationnel, logique, d'une voie de transport perfectionnée. »

Le projet de M. l'ingénieur Thévenet ⁸ comprenait une première section de Saïgon à Vinh-Long, avec embranchement sur Traon, et une seconde section de Vinh-Long à Pnom-Penh. Il fut approuvé par le conseil colonial, qui, votant la construction immédiate de la partie comprise entre Saïgon et Vinh-Long, ajournant la construction de toutes les autres lignes, décidait que l'entreprise ferait l'objet d'une concession directe et non d'une adjudication, et, enfin, donnait mandat à l'administration locale pour traiter avec une maison française donnant des garanties suffisantes.

Mais pour les travaux dont l'exécution comporte, comme ceux des chemins de fer, une garantie pécuniaire, les résolutions du conseil colonial sont subordonnées à l'assentiment du pouvoir métropolitain, et le Ministre de la marine peut ordonner de surseoir à l'exécution des décisions de ce Conseil pour les travaux dont les projets lui paraîtraient devoir nécessiter un complément d'études. Or, le Conseil des travaux de la marine, en octobre 1881, après avoir examiné la question et entendu l'avis du Gouverneur de la colonie, qui avait exposé les considérations suivantes : « Mytho étant le centre d'une contrée fertile qui, sur une étendue de 8 à 10 000 kilomètres carrés, renferme une population d'une extrême densité, et étant le point où converge toute la navigation fluviale du Mékong, il paraît rationnel, dans l'intérêt du commerce et dans celui de notre domination, de relier par des voies de communication rapides cette ville à

⁷ Rapport de M. Combier. — Saïgon, 30 janvier 1881.

⁸ Jean-Marie Thévenet (Thévenet Le Boul)(1843-1906) : polytechnicien, ingénieur des ponts et chaussées, directeur des travaux publics de la Cochinchine (1878-1881). Voir [encadré](#).

Saïgon, qui est la capitale et le seul port maritime de la colonie. Il y aurait donc lieu de construire cette ligne, alors même que ses produits ne seraient pas rémunérateurs. En décidant le prolongement de cette ligne jusqu'à Vinh-Long, le conseil colonial a voulu surtout affirmer, par un commencement d'exécution, la grande idée de l'extension de la voie ferrée par Phnom-Penh vers le Laos et les sources du fleuve Rouge », concluait à l'ajournement de la concession pour la partie comprise entre Mytho et Vinh-long, et approuvait seulement l'établissement d'une voie ferrée de Saïgon à Mytho. Il faisait remarquer « qu'alors même qu'il aurait été reconnu qu'il est utile et nécessaire, dans l'intérêt de la colonie, que Saïgon soit relié à la partie supérieure du Mékong par une voie ferrée, il resterait encore à rechercher quelle serait la meilleure direction à donner à cette voie de pénétration vers le Cambodge et le Yunnan, et cette question ne peut être résolue que par des études comparatives des diverses directions susceptibles d'être adoptées, études qui n'ont pas été faites, du moins ne l'ont été que par des reconnaissances trop rapides et trop sommaires pour fournir, particulièrement au point de vue technique, des éléments suffisants d'appréciation. »

Pour la section de Saïgon à Mytho, la question est tout autre, disait-il. « Les conditions techniques de son exécution sont définies par son profil en long, et les projets des ouvrages d'art les plus importants de son parcours, notamment ceux des ponts des Vaïcos, sont joints au dossier. Ces ouvrages, qui sont en cours d'exécution, seront probablement terminés à la fin de 1881 ou dans les premiers mois de 1882. Les autres travaux se poursuivent par les soins du service des Ponts et Chaussées de la colonie, en sorte que, pour cette section, le concessionnaire n'aurait finalement à sa charge, avec l'exploitation de la ligne, que les travaux d'établissement de la voie, les gares et stations, et le matériel d'exploitation, c'est-à-dire des travaux dont la nature ne comporte, pour ainsi dire, ni études sur le terrain, ni dépenses qui ne puissent être exactement prévues et évaluées à l'avance. Il s'agirait donc, en définitive, pour cette section, de la concession d'un chemin de fer sur route dont la longueur serait relativement restreinte (70 kilomètres), et dont les dépenses de premier établissement ne dépasseraient certainement pas la somme de 3 500 000 francs.

Dans de telles conditions, la concession au moyen d'un concours ouvert, sur un cahier des charges et une convention dont toutes les clauses auraient été déterminées à l'avance, serait sans aucun inconvénient préférable, au point de vue des intérêts de la colonie, à un traité direct, sous la réserve, bien entendu, de n'appeler à ce concours que des soumissionnaires ayant fait preuve de capacité et d'expérience, et présentant de sérieuses garanties de solvabilité. On y ajouterait, au besoin, l'obligation de remplir toutes conditions de nationalité que l'on croirait utile d'exiger. »

Une commission spéciale instituée par décision ministérielle du 30 juin 1881, pour recevoir les demandes et examiner les titres des concurrents à la concession et à l'exploitation du chemin de fer à construire entre Saïgon et Mytho, se réunit le 8 août suivant et l'adjudication fut faite au profit de M. Joret, ingénieur-constructeur, agissant au nom d'une société anonyme. Cette concession ne devait être définitive qu'après ratification par les autorités de la colonie. Aussi, le 18 août 1881, une convention intervenait entre le Gouverneur de la Cochinchine et M. Joret, par laquelle ce dernier s'engageait à exécuter le chemin de fer ci-dessus ; et en outre à constituer, dans un délai de trois mois après la date de l'approbation de la Convention, une Compagnie pour la construction et l'exploitation de cette ligne. La durée de la concession était fixée à 99 ans. De plus, le Gouverneur garantissait, au nom du Conseil colonial, pendant la durée de la concession, par kilomètre exploité de la ligne de Saïgon à Mytho, un revenu minimum net annuel de 3 852 fr. 50 c., lequel représente 5 fr. 75 c. par cent francs de capital de premier établissement, évalué à forfait à 67.000 francs. La Compagnie était tenue de constituer, pour l'exécution des premiers travaux, l'achat du matériel et les approvisionnements, un capital-actions égal au moins à la moitié du montant des dépenses de premier établissement ; et pour le surplus des dépenses, elle était autorisée

à émettre des obligations. Enfin, le gouverneur de la colonie se réservait la faculté d'ouvrir un concours pour la concession de toute nouvelle ligne à établir dans le prolongement du chemin de fer de Saïgon à Mytho ; mais un droit de préférence devait alors être accordé à la Compagnie concessionnaire de ce chemin de fer et la concession de la nouvelle ligne devait lui être réservée, à l'exclusion de tout autre concurrent, si elle jugeait à propos d'user de ce droit de préférence, aux conditions de la soumission reconnue la plus avantageuse pour la colonie. De son côté, le concessionnaire s'engageait à construire et à exploiter, aux conditions de la présente convention et du cahier des charges qui y était annexé, toutes les voies ferrées sur routes que la colonie jugerait à propos de faire établir dans le prolongement de la ligne de Saïgon à Mytho, mais à la condition expresse que les routes sur lesquelles devraient être placées les nouvelles voies auraient été construites au préalable par la colonie, avec tous les ouvrages d'art à établir à la traversée des cours d'eau. Il était entendu que tous les matériaux de construction destinés à l'exécution des travaux, ainsi que tous les objets du matériel fixe roulant, seraient exemptés des frais de douane et d'octroi de mer.

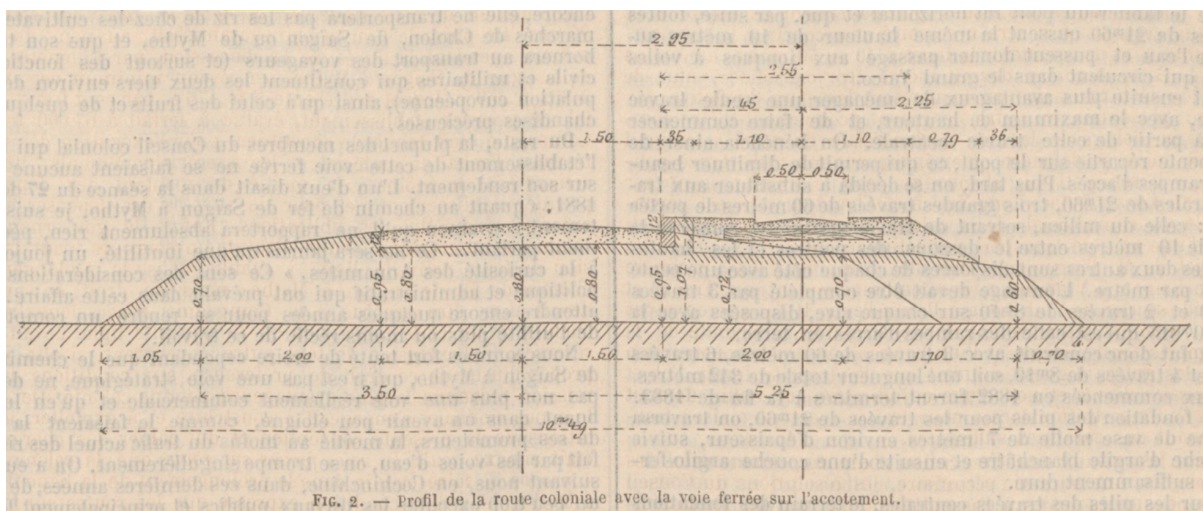
Le service des Ponts et chaussées de la colonie s'était occupé déjà de la construction de la route de Saïgon à Mytho et il résulte des marchés par adjudication passés avec divers entrepreneurs que les dépenses :

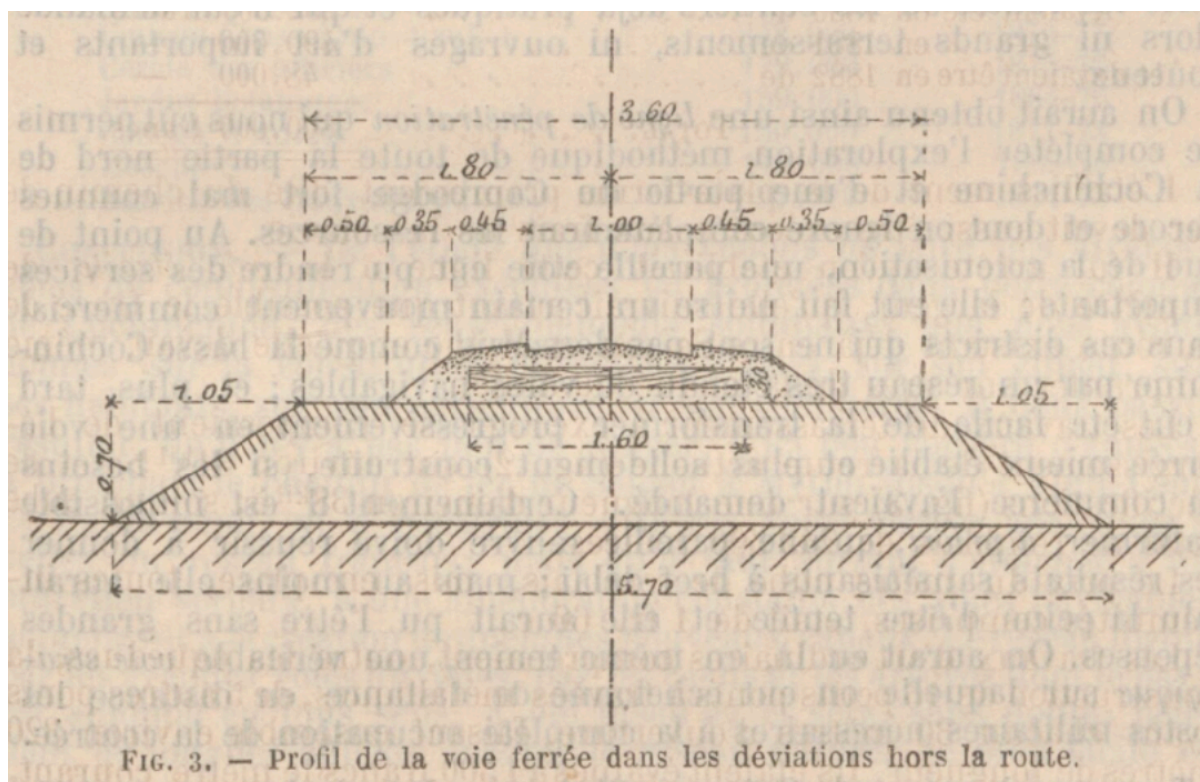
Avaient été en 1880 de	262.000 francs.
en 1881 de	490.000 francs
et devaient être en 1882 de	48.000 francs
TOTAL	800.000 francs.

L'établissement de la plate-forme proprement dite du chemin de fer devait aussi être exécutée aux frais de la colonie.

Il fut arrêté qu'on établirait cette ligne à la voie étroite de 1 mètre de largeur, qu'elle suivrait autant que possible le tracé de la route existant déjà entre Saïgon et Mytho et qu'elle devait même emprunter sur près de la moitié du trajet.

Les travaux de terrassement à exécuter se composaient de l'élargissement de la route actuelle (fig. 2) sur environ 31,5 km, et de rectifications (fig. 3) sur une longueur d'environ 38,5 km ; soit un cube total de remblais de 245.500 mètres.





Le prix du mètre cube de remblais, mis en place, toutes indemnités comprises, était de 1 fr. 60 c.

Les travaux d'art ordinaires comprenaient, outre les aqueducs, la [construction de 16 petits ponts à travées métalliques](#), de [5 autres ponts ayant chacun 30 mètres d'ouverture](#), faisant ensemble environ 320 mètres de longueur. Ils étaient évalués à 1.500 francs le mètre courant.

Mais la route de Saïgon à Mytho rencontrait sur son parcours trois grands cours d'eau : l'arroyo de Ben-Luc, à Binh-Dien ; le Vaïco occidental, à Ben-Luc, et le Vaïco oriental, à Tan-An. Elle devait les franchir au moyen de grands ponts métalliques. La dépense de construction de ces trois ponts avait d'abord été évaluée à 1440 000 francs dans l'avant-projet et portée ensuite à 2800000 francs à la suite d'études nouvelles.

Enfin, une des questions techniques les plus importantes à résoudre était le mode de construction des rampes d'accès à ces ponts, qui atteignaient des hauteurs de 6 mètres et de 10 mètres.

Le sol étant sans consistance et marécageux sur plusieurs centaines de mètres aux abords de ces cours d'eau ; devait-on faire des rampes en terre ou adopter des rampes métalliques?

Le projet primitif comportait des rampes d'accès à 0 m. 015, toutes en terres prises dans les rizières voisines, et la dépense était ainsi évaluée :

1° Pont de Binh-Dien, 37.500 mètres cubes par rampe ou 75.000 mètres cubes pour les deux, à 4 francs le mètre-cube	300.000 francs.
2° Pont de Ben-Luc, 150.000 mètres cubes par rampe ou 300.000 mètres cubes pour les deux, à 5 francs le mètre cube (Cette augmentation de 1 franc par mètre cube devant compenser le tassement occasionné par la plus grande hauteur des rampes.)	1.500.000 francs

3° Pont de Tan-An ; rampes pareilles à celles du pont de Binh-Dien	300.000 francs
Total	2.100.000 francs.

Mais les rampes en terre argileuse laissant des doutes sur leur tenue, l'Administration, après de nombreux tâtonnements et de longues hésitations, se décida à mettre en adjudication la construction de ces rampes d'accès, en mentionnant que l'adjudicataire serait libre de proposer pour les rampes une *combinaison quelconque* des trois solutions adoptées en principe par le service des travaux publics et qu'il aurait à indiquer uniquement les prix de base des matériaux employés dans le projet qu'il adopterait. Les trois solutions indiquées par l'Administration étaient :

1° Rampes en terre prise aux abords, avec talus à 3/2, pour les trois ponts, jusqu'à 4 mètres de hauteur, et rampes en sable des giongs les plus voisins, à la suite. (L'adjudicataire pourra présenter un prix spécial pour chaque pont et pour chaque mètre de hauteur des remblais.)

2° Rampes en terre jusqu'à 4 mètres de hauteur de remblai ; tabliers métalliques sur piliers en maçonnerie, à la suite des rampes en terre pour les trois ponts. Les fondations de ces piliers comprendront une couche de béton de 0 m. 60 d'épaisseur reposant sur des pieux moisés de 10 mètres de profondeur environ. Les ponts métalliques reposeront sur la maçonnerie de briques par l'intermédiaire de tablettes en granit d'environ 0 m. 45 d'épaisseur. Les piles seront espacées de 8 mètres d'axe en axe ; une pile de 4 mètres de hauteur cubant 24 mètres cubes et ce cube augmentant de 0 mc 720 d'une pile à l'autre.

3° Rampes en terre jusqu'à 4 mètres de hauteur, et rampes entièrement métalliques à la suite. Tabliers semblables à ceux de la deuxième solution ; pieux à vis en fonte ou colonnes en fonte sur pieux en bois ordinaires ou à vis.

Dans sa séance du 6 janvier 1882, le conseil colonial, voulant pousser rapidement les travaux d'infrastructure de la ligne qu'il devait construire par ses propres moyens, décida « qu'il autorisait l'administration à chercher un entrepreneur qui se charge d'exécuter en deux ans, conformément aux projets à dresser par les ingénieurs du service des Ponts et chaussées et d'après la série des prix à arrêter par eux, tous les travaux d'infrastructure de la ligne de Saïgon à Mytho, autres que les grands ponts précédemment adjugés à M. Eiffel ; mais à la condition de n'être soldé des *trois millions*, montant de la dépense acceptée par le Conseil, que par des paiements échelonnés sur les trois exercices 1882-1883-1884. »

À la suite de ce vote, un marché à forfait était signé le 18 mars 1882 entre le Gouverneur et un entrepreneur général pour l'exécution de tous les travaux nécessaires à l'achèvement de l'infrastructure du chemin de fer, moins les trois grands ponts. Cet entrepreneur s'engageait à exécuter à ses risques et périls l'infrastructure moyennant le prix à forfait de *cinq cent mille piastres*⁹, et les travaux devaient être entièrement terminés avant le 31 décembre 1883.

Cet entrepreneur a eu à exécuter les rampes d'accès. Elles ont été faites avec des terres argileuses prises aux environs des ponts pour la partie s'élevant jusqu'à près de 4 mètres de hauteur, puis en terres sablonneuses provenant des giongs les plus voisins. Mais à peine ces remblais ont-ils atteint en cours d'exécution quelques mètres de

⁹ La piastre mexicaine est la monnaie principale d'argent dont on se sert en Cochinchine ; c'est la seule qui ait le cours légal. Le budget de la colonie est établi en piastres, et tous les employés sont payés en cette monnaie. Seulement le cours officiel de la piastre est légèrement variable et s'est constamment abaissé depuis une dizaine d'années. Il était en 1876 de 5 fr. 35, il n'est plus aujourd'hui que de 4 fr. 40. Au commencement de chaque trimestre, un avis inséré par le Gouverneur au journal officiel de la colonie fixe, sur les propositions de la Chambre de commerce, le cours légal de la piastre pendant le trimestre suivant.

hauteur, que le sol, de nature molle et inconsistante, a fui sous leur poids et des tassements considérables ont eu lieu ; ce qu'il était, du reste, facile de prévoir. Le cube de terre employé pour faire ces remblais a été énorme et la durée d'exécution deux fois plus longue qu'on ne l'avait supposé. La ligne, qui devait être terminée en 1883, n'a pu, à cause de ces rampes d'accès, être ouverte à l'exploitation que le 18 juillet 1885, et encore, avec un transbordement nécessité par la rampe d'accès du Ben-Luc qui est inachevée. De plus, la consolidation de ces remblais semble fort douteuse et nous pensons, suivant l'expression de M. Combiér, qu'elle est destinée à donner de la tablature aux ingénieurs de l'entretien. Il eut été préférable évidemment d'adopter des rampes métalliques et on sera probablement obligé d'arriver à cette solution pour la partie la plus haute de ces rampes ; c'est même ce qui se fait déjà au Ben-Luc.

La construction des trois grands ponts métalliques avait été confiée à la [maison G. Eiffel, de Levallois-Perret](#), à la suite d'un marché de gré à gré intervenu le 12 mai 1880 avec le Gouverneur stipulant au nom de l'État. L'article principal de ce marché portait : « le prix du kilogramme de métal, mis en place définitive, toutes fournitures et main-d'œuvre comprises, est fixé à 1 fr. 04 pour les pieux à vis ; 0 fr. 68 pour tous les fers autres que ceux qui constituent les tiges de pieux à vis ; 0 fr. 51 pour la fonte. »

Le projet primitif portait que ces ponts à piles et à travées métalliques auraient respectivement entre culées les ouvertures suivantes :

- 1° Le pont de Binh-Dien sur l'arroyo de Ben-Luc, 62 m 80 ;
- 2° Le pont du Vaïco oriental à Ben-Luc, 216 mètres ;
- 3° Le pont du Vaïco occidental à Tan-An, 324 mètres.

Le tablier devait être horizontal pour les trois ponts et la longueur des travées était uniformément fixée à 21 m. 60 d'axe en axe des piles métalliques qui devaient être constituées d'une palée de six pieux à vis, s'élevant jusqu'au niveau des hautes eaux, et d'une charpente métallique en tronc de pyramide dressée sur la tête de ces pieux et formant la pile apparente sur laquelle repose le pont. Les pieux à vis devaient avoir un diamètre de tige de 0 m 25 et cette tige devait être constituée par un cylindre creux en tôle rivée de 0 m 012 d'épaisseur. La rivure devait être effectuée sur un couvre-joint intérieur, de façon que les deux bords de la tôle, constituant la tige du pieu, fussent rapprochés sans saillie de l'un sur l'autre.

La vis devait être en fonte et son aile la plus large avoir un diamètre de 0 m. 80. Les pieux à vis devaient être arasés à 0 m. 50 au-dessus des plus hautes eaux, et réunis deux à deux à leurs têtes par des fers à T. En outre, un contreventement diagonal devait être établi entre les pieux d'une même palée, entre le niveau des hautes eaux et celui de l'étiage.

Mais de nombreuses modifications furent faites à ce projet. D'abord, lorsque ces ponts durent servir au passage de la voie ferrée sur la route, et surtout en cours d'exécution, lorsqu'on se rendit bien compte de la difficulté des fondations sous une grande profondeur d'eau, alors qu'on n'avait à sa disposition aucune des ressources du matériel employé en France pour des travaux de ce genre.

Le pont de Binh-Dien, commencé le premier, a été construit avec 3 travées de 21 m. 60 et 4 travées de rive de 8 m. 10, soit une longueur totale de 97 m. 20. Les fondations ont été faites dans un terrain vaseux où les pieux à vis se sont enfoncés jusqu'à des profondeurs de 20 et 22 mètres. La hauteur de la partie inférieure du tablier au-dessus des hautes marées est de 6 mètres.

Les deux petites travées de rive de chaque côté ont dû être ajoutées parce qu'on reconnut, en cours d'exécution, que les extrémités des travées de 21 m. 60 se trouvant à l'aplomb des berges, il serait impossible d'exécuter la rampe dans ces conditions. De plus, la longueur de 22 mètres que la mauvaise nature du sol a obligé de donner aux pieux des palées, enlevait à l'ouvrage une grande partie de sa stabilité, et, pour

remédier à cet inconvénient, il fallut ajouter pour chaque pile en rivière un accorage servant en même temps de défense pour ces piles contre le choc des bateaux.

Cet ouvrage a été terminé en mars 1883. La gravure que nous en donnons (fig. 1) a été faite d'après une photographie prise sur place.

Pour le pont de Ben-Luc, le projet primitif avait été établi de manière que le tablier du pont fût horizontal et que, par suite, toutes les travées de 21 m. 60 eussent la même hauteur de 10 mètres au-dessus de l'eau et pussent donner passage aux jonques à voiles chinoises qui circulent dans le grand Vaïco.

Il parut ensuite plus avantageux de ménager une seule travée marinière, avec le maximum de hauteur, et de faire commencer la pente à partir de cette travée centrale. On bénéficia ainsi de toute la pente répartie sur le pont, ce qui permit de diminuer beaucoup les rampes d'accès. Plus tard, on se décida à substituer aux travées centrales de 21 m. 60, trois grandes travées de 60 mètres de portée chacune : celle du milieu, servant de travée marinière, conserve la hauteur de 10 mètres entre le dessous des poutres et les hautes eaux, et les deux autres sont disposées de chaque côté avec une pente de 0,0075 par mètre. L'ouvrage devait être complété par 3 travées de 21 m. 60 et 2 travées de 8 m. 10 sur chaque rive, disposées avec la pente de 0 m. 015 qui est celle des rampes d'accès en terre.

Le pont fut donc construit avec 3 travées de 60 mètres, 6 travées de 21 m. 60 et 4 travées de 8 m. 10, soit une longueur totale de 342 mètres. Les travaux, commencés en 1882, furent terminés à la fin de 1883.

Dans la fondation des piles pour les travées de 21 m. 60, on traversa une couche de vase molle de 7 mètres environ d'épaisseur, suivie d'une couche d'argile blanchâtre et ensuite d'une couche argilo-ferrugineuse suffisamment dure.

Mais pour les piles des travées centrales, le terrain des fondations était constitué par une faible couche de gros gravier suivie immédiatement d'une couche d'argile très compacte mélangée de rognons ferrugineux de plus en plus nombreux qui passait insensiblement à la couche bien connue en Cochinchine sous le nom de pierre de Bien-Hoâ. Les vis en fonte ne purent s'enfoncer qu'avec les plus grands efforts et les pieux cassèrent dès qu'on arriva à la couche de Bien-hoâ. Aussi pour consolider les palées centrales, il fut décidé qu'après le vissage des pieux, elles seraient enfermées dans un encaissement de béton. De plus, on avait exécuté un contreventement et un accorage pour ces piles. Le montage des travées centrales eut lieu au moyen d'un pont de service en bois dont l'établissement fut assez difficile, car il n'y avait pas moins de 12 mètres de profondeur d'eau à marée haute.

Le pont était complètement achevé, lorsque les remblais (environ 9 mètres de hauteur) des rampes d'accès provoquèrent un mouvement du sol aux abords et produisirent dans les berges des glissements compromettants pour les palées de rive. On se décida alors à prolonger le pont par l'adjonction de quatre nouvelles travées de 1 m. 80 chacune. Aujourd'hui, ce travail n'est pas encore terminé.

Le pont de Tan-An présente une grande travée centrale de 80 mètres, prolongée à chaque extrémité par une poutre demi-parabolique de 22 m. 15, plus 4 travées de 21 m. 60 et 4 travées de 8 m. 10, soit une longueur totale de 243 m. 10.

La travée de 80 mètres a été substituée aux 4 travées centrales de 21 m. 60 que comportait le projet primitif, afin de supprimer les palées centrales dont les pieux auraient été presque impossibles à visser à cause de la très grande profondeur du Vaïco, profondeur qui atteignait au milieu 22 mètres en hautes eaux. Les prolongements de 22 m. 15 donnent, au raccordement des grandes poutres de la travée de 80 mètres avec les petits tabliers de 21 m. 60, un aspect très satisfaisant, par suite de la courbure des membrures supérieures des culasses, et ils ont surtout pour effet de consolider très efficacement les palées de la travée de 80 mètres.

On a employé un système de montage analogue à celui qui a été employé au pont de Porto (Portugal), et au pont de Cubzac sur la Dordogne. Il consiste à monter les pièces en porte-à-faux au moyen de bigues qui sont portées par la construction elle-même. On part des deux côtés, pour venir faire la jonction au milieu. L'emploi de ce système est des plus sûrs : ce qui peut arriver de pire, c'est qu'une pièce tombe à l'eau ; mais on n'a pas à redouter un désastre comme il peut s'en produire lorsqu'on flotte une travée tout entière.

Pour le profil en long de la voie, on a conservé l'horizontalité sur le tablier de 80 mètres, et puis une pente de 0 m. 015 de chaque côté pour les autres travées.

La ligne de Saïgon à Mytho a une longueur de 71 kilomètres.

Elle a été ouverte à l'exploitation le 18 juillet 1885.

Les travaux de terrassement auraient dû être terminés le 31 décembre 1883 ; mais les rampes d'accès des grands ponts dont nous avons parlé ont été longues et difficiles à exécuter. Elles ont occasionné un retard de plus de dix-huit mois à l'ouverture de la ligne et nécessité un transbordement des voyageurs et des marchandises à Ben-Luc pour le passage du Vaïco oriental, qui dure encore aujourd'hui.

Actuellement, le trajet de Saïgon à Mytho se fait en 3 heures 50 minutes (avec transbordement au Ben-Luc). Il y a deux trains par jour dans chaque sens. Le nombre des stations intermédiaires est de 6.

Le poids des rails est de 20 kilogrammes le mètre courant. Le poids des locomotives est de 20 tonnes.

Le transbordement qu'on est obligé de subir pour la traversée du Vaïco oriental fait perdre beaucoup de temps aux voyageurs, puisque pour franchir la distance entre les stations de Ben-Luc et de Tan-An, qui n'est que de 15 kilomètres, il faut 1 heure 22 minutes.

La durée du parcours entier étant de 3 h. 50 minutes pour 71 kilomètres, cela représente une vitesse moyenne effective de 18 kilomètres et demi à l'heure seulement ; ce qui est bien peu pour une voie ferrée essentiellement destinée aux voyageurs.

L'exploitation ne datant que de quelques mois, il est impossible aujourd'hui de juger quelle pourra être la recette kilométrique moyenne de cette ligne ; mais il est probable que, de longtemps encore, elle ne transportera pas les riz de chez les cultivateurs aux marchés de Cholon, de Saïgon ou de Mytho, et que son trafic se bornera au transport des voyageurs (et surtout des fonctionnaires civils et militaires qui constituent les deux tiers environ de la population européenne), ainsi qu'à celui des fruits et de quelques marchandises précieuses.

Du reste, la plupart des membres du conseil colonial qui ont voté l'établissement de cette voie ferrée ne se faisaient aucune illusion sur son rendement. L'un d'eux disait dans la séance du 27 décembre 1881 : « Quant au chemin de fer de Saïgon à Mytho, je suis parfaitement convaincu qu'il ne rapportera absolument rien, pécuniairement parlant. Ce ne sera jamais qu'une inutilité, un joujou offert à la curiosité des Annamites. » Ce sont des considérations d'ordre politique et administratif qui ont prévalu dans cette affaire. Il faut attendre encore quelques années pour se rendre un compte exact de l'utilité plus ou moins réelle de ce travail.

Nous sommes fort tenté de croire cependant que le chemin de fer de Saïgon à Mytho, qui n'est pas une voie stratégique, ne deviendra pas non plus une voie réellement commerciale et qu'en lui attribuant, dans un avenir peu éloigné, comme le faisaient la plupart de ses promoteurs, la moitié au moins du trafic actuel des riz qui se fait par les voies d'eau, on se trompe singulièrement. On a eu le tort, suivant nous, en Cochinchine, dans ces dernières années, de vouloir un peu trop exécuter les travaux publics et principalement les voies de communication, [comme si on était en France](#). On a trop souvent employé des systèmes, des types usités dans la métropole et qui n'ont aucunement leur raison d'être dans ce pays.

Peut-être eût-il mieux valu, puisque l'administration coloniale voulait, à tort ou à raison, faire immédiatement exécuter des chemins de fer, lancer une voie ferrée provisoire dans le nord par Tay-ninh et Preyvang pour aboutir à Pnom-Penh. Seulement il aurait fallu se contenter d'une voie étroite de 0 m. 50 à 0 m. 60 de largeur (système Decauville ou tout autre analogue) qu'on aurait pu poser rapidement et économiquement, en suivant autant que possible les routes ou les sentiers déjà pratiqués et qui n'eût demandé alors ni grands terrassements, ni ouvrages d'art importants et coûteux.

On aurait obtenu ainsi une *ligne de pénétration* qui nous eût permis de compléter l'exploration méthodique de toute la partie nord de la Cochinchine et d'une partie du Cambodge fort mal connues encore et dont on ignore complètement les ressources. Au point de vue de la colonisation, une pareille voie eût pu rendre des services importants ; elle eût fait naître un certain mouvement commercial dans ces districts qui ne sont pas desservis comme la basse Cochinchine par un réseau très étendu de voies navigables ; et plus tard, il eût été facile de la transformer progressivement en une voie ferrée mieux établie et plus solidement construite, si les besoins du commerce l'avaient demandé. Certainement il est impossible d'affirmer, *a priori*, qu'une pareille œuvre doive réussir à donner des résultats satisfaisants à bref délai ; mais au moins elle aurait valu la peine d'être tentée et elle aurait pu l'être sans grandes dépenses. On aurait eu là, en même temps, une véritable voie stratégique sur laquelle on eût échelonné de distance en distance les postes militaires nécessaires à la complète occupation de la contrée.

.....
 En terminant cette étude, il nous paraît utile de donner à nos lecteurs le tableau comparatif des dépenses annuelles (en nombres ronds de francs), faites de 1864 à 1884 en Cochinchine, pour les travaux neufs ou d'entretien exécutés par le service des Travaux publics comprenant la section des Ponts et Chaussées et la section des Bâtiments civils.

La dépense totale est de près de 65 millions.

Années	Dépenses en travaux publics		
	Ponts et chaussées	Bâtiments civils	Totales
1865.	2.542.000	344.000	2.886.000
1865	730.000	1.181.000	1.911.000
1866	1.057.000	1.208.000	2.265.000
1867	501.000	821.000	1.325.0011
1868	500.000	1.865.000	2.365.000
1869	1.043.000	1.597.000	2.640.0110
1870	631 000	1.087.000	1.718.000
1871	705.000	1.845.000	2.550.000
1872	1.792.000	2.581.000	4.373.000
1873	1.850.000	2.800.000	4.650.000

1874	1.150.000	1.137.000	2.287.000
1875	1.137.000	2.253.000	3.390.000
1876	2.146.000	1.733.000	3.879.000
1877	1.717.000	1.431.000	3.148.000
1878	1.371.000	1.598.000	2.969.000
1879	1.471.000	1.856.000	3.327.000
1880	—	—	1.059.000
1881	—	—	1.194.000
1882	—	—	5.937.000
1883	—	—	5.536.000
1884	—	—	5.255.000

Ajoutons-y, comme renseignements présentant un certain intérêt, les prix de revient des bâtiments les plus importants construits à Saïgon.

Désignation des bâtiments	Coût total en francs	Années de leur construction
Palais du Gouvernement	4.718.000	1867-74
Cathédrale	2.618.000	1877-80
Prison centrale	405.000	1864-66
Palais de justice	320.000	1866-68
Direction de l'intérieur	310.000	1869-72
Hôpital de Cho-Quan	300.000	1864-79
Collège Chasseloup-Laubat	222.000	1875-77
Cercle des officiers	179.000	1875-76
Jardin botanique	159.000	1864-76
Collège d'Adran	150.000	1871-73
Évêché	110.000	1869-70
Service des Travaux publics	97.000	1874-75

CONCLUSION. — De l'étude que nous venons de faire des diverses voies de communication exécutées ou projetées dans notre colonie de Cochinchine, des renseignements sommaires que nous avons donnés sur la constitution physique du pays, sur son climat, sur ses habitants, sur son agriculture et son commerce, il nous paraît résulter qu'il n'y a pas lieu de songer, d'ici bon nombre d'années, à prolonger le chemin de fer de Saïgon à Mytho jusqu'à Vinh-Long et Pnom-penh, ni à construire

d'autres voies ferrées analogues à celles du réseau français ; mais qu'il faut surtout s'attacher à un entretien sérieux, à une amélioration constante des voies navigables actuelles et à la création de quelques nouveaux canaux. Le réseau formé par les grandes voies fluviales, par les rachs et les arroyos dont le pays est sillonné en tous sens, a été jusqu'ici et sera, sans doute, pendant de longues années encore, le réseau naturel, le plus facile et le plus économique pour les voies de transport. Les chemins de fer proprement dits pourront venir ensuite, à leur tour, à leur heure, lorsque l'agriculture se sera développée par la culture de nouveaux produits autres que le riz, lorsque le commerce d'exportation aura progressé et que l'immigration européenne aura amené dans ce pays un nombre suffisant d'hommes et de capitaux.

R. GENTILINI,
ingénieur civil,
ancien élève de l'École des Ponts et Chaussées.

AG, 31 mai 1887
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 31 mai 1887)

Compagnie des Chemins de fer garantis des colonies françaises. Au siège, 42, rue de la Chaussée-d'Antin, Paris.

PROMOTION DU 14-JUILLET 1888 DANS L'ORDRE ROYAL DU CAMBODGE
(*Journal officiel de la Cochinchine française*, 12 juillet 1888)
(*L'Avenir du Tonkin*, 14 juillet 1888)

COMMANDEURS

Le baron J. de Reinach, président du conseil d'administration du chemin de fer de Saïgon-Mytho.

OFFICIERS

Bobin, secrétaire général de la compagnie du chemin de fer Saïgon-Mytho.

CHEMIN DE FER DE SAÏGON À MYTHO (COCHINCHINE.)

La Compagnie des Chemins de fer garantis des Colonies françaises a été créée en 1881 pour la construction et l'exploitation de la ligne de Saïgon à Mytho, concédée le 8 août 1880 à M. Henri Joret.

Cette ligne, la première qui ait été construite en Cochinchine, a une longueur de 71 kilomètres ; elle a son point de départ à la rencontre du boulevard de Canton et du quai du commerce à Saïgon ; elle se termine à Mytho sur les bords du Mékong et de l'arroyo de la Poste.

Cette ligne dessert sur son parcours la grande ville chinoise de Cholon, comptant 80.000 habitants et située à 5 kilomètres de Saïgon. Phu-Lam, Binh-Dien, où l'on franchit l'arroyo de Ben-Luc par un pont de 62 m. 80 ; Goden, Ben-Luc où l'on franchit le Vaïco-Oriental par un pont de 324 mètres ; Tan-An, où l'on passe sur le Vaïco-Occidental au moyen d'un pont de 216 mètres de longueur.

L'entreprise de tous les travaux a été confiée à la Société des Ponts et travaux en fer, dont le directeur, M. Mauguin ¹⁰, a donné la direction à Saïgon à M. Édouard Morandière.

La ligne s'étendait sur une longueur de 71 kilomètres.

L'infrastructure comprenait tous les terrassements et les ouvrages d'art, à l'exception des trois ponts de Binh-Dien, Ben-Luc et Tan-An.

L'entreprise rencontra de grandes difficultés dans l'exécution des terrassements, la nature argileuse des terrains n'offrant aucune résistance sur les rives des Vaïcos.

L'administration qui avait fait les projets avait prévu que les remblais s'enfonceraient dans le sol d'une quantité égale à celle qui se trouverait au-dessus du sol.

En exécution, l'entreprise dût élever, aux abords des trois grands ponts des rampes en terre variant entre 6, 7 et 10 mètres de hauteur au-dessus du terrain naturel ; les difficultés furent donc considérables puisque les cubes de terre apportée aux remblais ont, sur certains points, dépassé de 50 % le cube apparent.

La ligne est à la voie d'un mètre d'écartement entre les rails ; en deux endroits seulement, aux entrées des gares de Tan-An et de Mytho, on rencontre des rayons de 250 mètres.

Les plus fortes rampes ne dépassent pas 15 millimètres ; et elles n'existent, du reste, qu'à l'approche des ponts dont les tabliers métalliques sont placés à une hauteur assez grande, au-dessus de l'étiage pour permettre la navigation en tout temps.

La ligne de Saïgon à Mytho ne présente aucune difficulté de traction soit en plan soit en profil.

La station de Saïgon est en pleine ville, elle contient des bâtiments ordinaires pour le service des voyageurs et des marchandises, les dépôts et remises du matériel, les ateliers de réparation et magasins.

Les autres stations de la ligne sont, en dehors de Saïgon, Cholon, Phu-Lam, Binh-Dien, Ben-Luc, Tan-An, Tan-Hiep, Mytho.

La voie est en rails du type Vignole, en acier du poids de 20 kg. le mètre courant. Ces rails sont posés avec éclissage en porte à faux et fixés par des tire-fonds goudronnés sur des traverses en bois de gô, bois du pays d'essence résineuse et très dur.

Les bâtiments sont en maçonnerie avec charpente en fer ou en bois et avec larges vérandahs.

Pour le matériel roulant, la Compagnie a adopté un type de locomotive à trois essieux et à six roues couplées, pesant 13 tonnes et demi à vide, ce qui est suffisant pour répondre aux besoins de la traction.

Les voitures à voyageurs comprennent deux classes, ces voitures à circulation centrale, ont un double plafond, elles sont à terrasse et ont un triple système de vitres, de stores et de persiennes, ce qui permet aux voyageurs de s'abriter du soleil, de la pluie et de la poussière.

Ces voitures sont construites en bois de teck vernis, les peintures résistant peu au soleil et à l'humidité de la Cochinchine.

Un coupé à quatre places existe dans chaque voiture de 1^{re} classe ; chaque fourgon à bagages contient un compartiment spécial pour la poste.

Les wagons sont de trois sortes : plats, tombereaux et couverts.

Le matériel roulant complet se compose de :

6 locomotives ;

4 voitures de 1^{re} classe ;

12 voitures de 2^e classe ;

4 fourgons avec compartiment pour la poste.

¹⁰ Pierre-Étienne Mauguin (1835-1894) : ingénieur E.C.P. Il effectue toute sa carrière chez Joret et lui succède en 1883 comme président de la Société des ponts et travaux en fer. Voir [encadré](#).

60 wagons des 3 types désignés précédemment.

Le Chemin de fer de Saïgon à Mytho est en exploitation depuis le 25 juillet 1885. Le service des voyageurs y est très actif et tout fait espérer que cette ligne donnera d'excellents résultats dans un avenir prochain.
(*Annales industrielles*, 3 février 1889)

LIGNE DE SAÏGON A MYTHO

La ligne de Saïgon à Mytho est la plus ancienne des voies ferrées de l'Indo-Chine. Elle devait constituer l'amorce d'un réseau cochinchinois et fut concédée par un arrêté du 18 août 1881 à M. Joret, représentant de la Compagnie des Chemins de fer garantis des colonies françaises, pour une durée de 99 ans avec garantie d'intérêts. Déclarée d'utilité publique le 30 octobre 1882, elle fut ouverte à l'exploitation trois ans plus tard, le 20 juillet 1885, après de nombreux incidents et de sérieux mécomptes.

La garantie d'intérêt, tout d'abord fixée à 3.852 fr. par kilomètre, fut portée à 4.025 fr. par décret du 27 novembre 1883.

La ligne fut exploitée jusqu'en 1888 par la compagnie concessionnaire. Il avait été tout d'abord convenu, à défaut de base certaine permettant d'évaluer les charges de l'exploitation, qu'après une expérience de deux ans faite au compte de la colonie, un tarif forfaitaire serait fixé. Devant les prétentions exagérées de la compagnie à ce sujet et les résultats déplorable de l'exploitation, la convention fut résiliée moyennant le versement annuel au concessionnaire d'une somme de 315.775 fr. pour garantie d'intérêts et indemnité de résiliation.

(*Revue générale des chemins de fer et des tramways*, juillet 1909)

1888 (1^{er} octobre) :

EXPLOITATION REPRISE PAR LE CONSEIL COLONIAL DE COCHINCHINE ¹¹

Chemins de fer garantis des colonies françaises
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 21 novembre 1888)

Depuis le 1^{er} octobre dernier, l'exploitation du chemin de fer de Saïgon à Mytho a cessé d'appartenir à la Compagnie, le gouvernement de la colonie cochinchinoise ayant voulu, lui aussi, posséder un chemin de fer officiel. Les obligataires et les actionnaires de la Compagnie n'ont pas lieu de se plaindre de cette situation nouvelle, qui fait de la Compagnie une rentière, recevant désormais, du ministère de la marine, une annuité fixe et n'ayant plus de comptes d'aucune sorte à fournir pour établir son droit à la garantie. Dorénavant, quels que soient les résultats de l'exploitation de la ligne, la Compagnie percevra régulièrement du gouvernement une annuité suffisante pour faire le service des obligations et des actions émises. Si les produits de la ligne progressent et si les dépenses diminuent, tant mieux pour la Cochinchine ; si, au contraire, l'exploitation officielle donne lieu à des mécomptes, la Compagnie y sera étrangère et désintéressée. Telles sont les bases du *modus vivendi* établi entre le gouvernement et la Compagnie depuis le 1^{er} octobre 1888.

¹¹ Le rachat de la ligne, la reconstitution de la voie et de l'infrastructure furent assurées par le directeur des travaux publics de la Cochinchine, Georges Gubiand. Voir [encadré](#).

(Revue universelle des chemins de fer).

1889 (JUILLET) : EXPLOITATION CONCÉDÉE À LA SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DES TRAMWAYS À VAPEUR DE COCHINCHINE

[Compagnie des tramways de Cochinchine](#)
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 21 décembre 1889)

La Compagnie des tramways de Cochinchine, vient, à la suite d'une adjudication, d'obtenir l'exploitation du chemin de fer de Saïgon à Mytho, concédé à la Compagnie des chemins de fer garantis des Colonies françaises, chemin qui avait été administré en régie par le conseil colonial de la Cochinchine.

JURISPRUDENCE TRIBUNAL CIVIL DE LA SEINE (1^{re} chambre.)
Présidence de M. AUBÉPIN
Audience du 4 juillet, 1890
Affaire de l'[Assurance financière](#)
(*L'Argus des assurances*, 13 juillet 1890)

[...] Attendu qu'aux termes d'accords intervenus entre lui et le Crédit industriel et commercial dans le courant de 1884, Boulan [directeur véreux de l'Assurance financière] avait acheté de cet établissement financier [8.936 obligations des Chemins de fer des colonies françaises, dites obligations de Saïgon à Mytho](#) au prix de 305 francs l'une, soit au total 2.725.480 francs, sur lesquels 900.000 francs devaient être versés comptant et le surplus à des échéances déterminées ;

Que 2.900 obligations étaient mises à la disposition de Boulan contre le paiement des premiers 900.000 francs et que le Crédit industriel conservait le reste à titre de nantissement ;

Attendu que Boulan a versé au Crédit industriel 910.000 francs les 6 et 26 juin 1884 et qu'il a dû recevoir en retour 2.950 titres ;

Que cependant, d'après les livres de l'Assurance financière au 31 décembre 1884, les 8.936 titres étaient aux mains du Crédit industriel et alimentaient une opération engagée par Boulan avec un sieur Francq ;

Qu'à la même époque et d'après les énonciations du bilan présenté à l'assemblée générale du 2 février 1885, les 8.936 titres figuraient au portefeuille pour 3.170.842 fr. 66 c, sous la mention « obligations des Chemins de fer des colonies » ;

Qu'en réalité, Boulan n'a payé que 910.000 francs qu'il a prélevés sur le produit des dernières rentes aliénées, et non 3.170.348 fr. 66 c, et que les obligations qui étaient présentées comme entrées dans la caisse sociale, ne s'y trouvaient même pas pour partie ;

Qu'enfin le résultat de l'opération a été désastreux pour la société qui a perdu les 910.000 francs payés en 1884 sans recevoir aucune contre-valeur ;

Attendu que l'opération dont s'agit a été, dès l'origine, portée à la connaissance du conseil ;

Qu'à la séance du 22 avril 1884, Boulan l'avait informé de son projet d'entrer en relations pour cette affaire avec le Crédit industriel et s'était engagé à le tenir au courant ;

Que, non seulement l'engagement n'a jamais été tenu, et le directeur n'a jamais soumis au conseil le traité intervenu entre lui et le Crédit industriel, comme les statuts

l'y obligeaient formellement, mais qu'il n'apparaît pas qu'on l'ait jamais interpellé à ce sujet ;

Que cependant les investigations du conseil étaient d'autant plus faciles, qu'un de ses membres [Gabriel Benoît-Champy] était en même temps administrateur du Crédit industriel et devait aisément connaître, par ce dernier établissement, la marche et les résultats de l'opération [...]

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER GARANTIS DES COLONIES FRANÇAISES
(Cote de la Bourse et de la banque, 28 juin 1892)
(Le Journal des finances, 7 juillet 1892)

Les actionnaires de la Compagnie de Chemins de fer garantis des colonies françaises, se sont réunis le 25 juin dernier en assemblée générale ordinaire. Ils ont entendu la lecture du rapport du conseil et de celui des commissaires des comptes pour l'exercice 1891 et voté les résolutions suivantes :

- 1° Approbation du bilan et des comptes dans toutes leurs dispositions ;
 - 2° Nomination de M. Brueyre ¹², comme administrateur en remplacement de M. Thelier, démissionnaire ;
 - 3° Réélection pour 4 ans de M. H. Bobin, administrateur sortant ;
 - 4° Nomination de MM. J. Marçais ¹³ et G. Chabert ¹⁴ aux fonctions de commissaires des comptes pour l'exercice 1892.
-

PANAMA
ARRESTATIONS ET PERQUISITIONS
(La Lanterne, 18 décembre 1892)

Aux chemins de fer du Sud

M. Lejeune, du quartier de la Sorbonne, s'est rendu, 66, rue de la Chaussée-d'Antin, au siège de la Société des chemins de fer français du Sud. Cette société louait au baron de Reinach un bureau, qu'il occupait comme directeur de la Compagnie des chemins de fer garantis des Colonies françaises en Indo-Chine. Les scellés ont, d'ailleurs, été apposés sur les papiers réunis dans ce bureau, et M. Lejeune ne s'est préoccupé que de retrouver, sur les livres de la Société des chemins de fer français du Sud, trace de certaines opérations. Rappelons que M. Schmitz, rue d'Anjou, qui encaissa un des chèques de 20.000 francs saisis à la banque Thierrée, était un employé de la Société des chemins de fer français du Sud.

¹² Benjamin Auguste Ludovic (« Loys ») Brueyre (Paris, 10 novembre 1835-Paris VIII^e, 17 novembre 1908) : chef de division à l'administration générale de l'Assistance publique. Il intervient dans différentes affaires liées à la Société des ponts et travaux en fer : commissaire des comptes des Chemins de fer de l'Est-Algérien et des Chemins de fer du Sud de la France, fossoyeur de la Société internationale du canal maritime de Corinthe, administrateur des Chemins de fer garantis des colonies françaises (Saïgon-Mytho).

¹³ Joseph Jean Marçais (Bouère, Mayenne, 1819-Paris XVIII^e, 23 décembre 1892. Obsèques civiles) : ingénieur civil des mines, commissaire des comptes de la Société de construction de la Villette, des Chemins de fer de l'Hérault et du journal *La Justice*, de Clemenceau (1882). Administrateur de la Société française des explosifs (1884)(siège à Paris, usine à Arendouck, Belgique) et de l'éphémère Société de colonisation par voies ferrées (1886).

¹⁴ Gabriel Chabert (1857-1914) : déjà vu comme commissaire des comptes, puis administrateur de la [Compagnie française des mines du Laurium](#).

Frère cadet de Léon Chabert (Cie française des moteurs à gaz, Panama...) et d'Albert Chabert qui fit carrière au Crédit industriel et commercial (CIC), fut administrateur des Chemins de fer de l'Est-Algérien et président de l'Omnium lyonnais (1904-1907). Voir [encadré](#).

Annuaire de la Compagnie des agents de change, 1893, p. 747 :
Compagnie des chemins de fer garantis des colonies françaises
Conseil : H. Bobin, Brueyre, F. Frédureau.

CHEMINS DE FER GARANTIS DES COLONIES FRANÇAISES
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 28 mars 1893)

Les actionnaires de la Compagnie des chemins de fer garantis des Colonies françaises se sont réunis hier, 27 mars, en assemblée générale extraordinaire. On sait que l'ordre du jour comportait deux propositions : modification des statuts et nomination de commissaires. Les actionnaires ont estimé qu'il n'y avait pas lieu de maintenir la première de ces propositions, elle a donc été annulée et les statuts sont maintenus sans changement. ,

Il a ensuite été procédé à la nomination de deux commissaires ; ce sont MM. Grou et Voisard. Ces deux résolutions ont été adoptées à l'unanimité.

Convocations en assemblées générales
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 26 avril 1893)

27 mai, 11 h. matin. — Compagnie des Chemins de fer garantis des Colonies françaises. — À la Société des Ponts et Travaux en fer, 80, rue Taitbout, Paris. — *Petites Affiches*, 26.

CHEMINS DE FER GARANTIS DES COLONIES FRANÇAISES
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 30 mai 1893)

Les actionnaires de la Compagnie des chemins de fer garantis des colonies françaises ont tenu leur assemblée annuelle samedi dernier, 27 mai. Après avoir entendu la lecture des rapports du conseil et des commissaires ils ont, à l'unanimité, voté les résolutions suivantes :

1° Approbation des comptes de 1892 tels qu'ils sont présentés, y compris l'intérêt fixe de 30 fr. attribué aux actions, sur lesquels 15 fr. ayant été payés au 1^{er} janvier dernier, le solde de 15 fr. sera mis en paiement à partir du 1^{er} juillet prochain ;

2° Réélection de M. Frédureau, administrateur sortant ;

3° Réélection des commissaires des comptes, MM. Voisard et Grou, pour l'exercice 1893.

Compagnie des Chemins de fer garantis des Colonies françaises
Transfèrement du siège social
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 12 juillet 1893)

Conformément à la décision du conseil d'administration, en date du 7 avril 1893, le siège social de la Compagnie des Chemins de fer garantis des Colonies françaises sera transféré le 15 juillet 1893, 95, rue Taitbout.

CONSEIL COLONIAL

18. — Achèvement des travaux de consolidation des ponts du chemin de fer de Saigon-Mytho et construction du pont à Binh-dien.

(Journal officiel de l'Indo-Chine française, 9 janvier 1896)

(DOSSIER n° 118, 2^e BUREAU.)

Rapport de l'ingénieur, chef du service des ponts et chaussées

Dans sa séance du 3 janvier 1895, le conseil colonial a adopté le renforcement des ponts du chemin de fer et la construction d'un nouveau pont à Binh-dien, ainsi que l'établissement de la déviation nécessaire pour le passage de la voie sur le nouveau pont. Le crédit voté pour ces travaux était de 120.600 piastres, à répartir par moitié sur les exercices 1895 et 1896. Un crédit de 60.300 piastres fut, en conséquence, inscrit au budget l'exercice courant.

Dans la même séance, le conseil colonial autorisa l'Administration à traiter de gré à gré, pour le renforcement des ponts et la construction du nouveau pont de Binh-dien, avec la [Société de constructions de Levallois-Perret](#), et un marché de gré à gré fut, en conséquence, passé avec M. Denis, ingénieur, représentant cette société, qui s'engageait à exécuter tous les travaux dans un délai de douze mois et moyennant un forfait de 205.856 francs et 20.100 piastres. Le marché fut approuvé le 4 mars 1895 et notifié à M. Denis le 9 du même mois. Les travaux immédiatement entrepris sont aujourd'hui en pleine activité : les piles et les culées du pont de Binh-dien sont terminées ; les parties métalliques sont en exécution en France dans les ateliers de la société, une partie des renforcements vient d'arriver et tout fait prévoir que le délai fixé ne sera pas dépassé.

D'un autre côté, la Société générale des tramways à vapeur de Cochinchine a été invitée, le 25 avril 1895, à mettre en service, dans le délai d'un an, suivant les clauses de l'acte additionnel du 20 juin 1893, le nouveau matériel de machines et de voitures devant assurer un service rapide entre Saïgon et Mytho. Le délai de trois années, prévu pour la mise en service de ce nouveau matériel, ne sera donc pas dépassé et il est permis d'espérer que, vers le milieu de l'année prochaine, le service rapide sur le chemin de fer sera en plein fonctionnement.

Il est donc nécessaire de prévoir au budget pour 1896 la seconde moitié du crédit de 120.600 piastres, et nous avons, en conséquence, inscrit au projet de budget la seconde annuité de 60.300 piastres pour l'achèvement les travaux.

Saïgon, le 5 novembre 1895.

CHANAVAT.

Vu et présenté :

Pour le Directeur des travaux publics, empêché :

L'ingénieur, chef du service des ponts et chaussées,

CHANAVAT.

Vu et soumis au Conseil colonial :

Le Lieutenant-Gouverneur,

G. DUCOS.

.....
Adopté.

Annuaire de la Compagnie des agents de change, 1898, p. 845 :
Compagnie des chemins de fer garantis des colonies françaises
Conseil : Brueyre, président ; R. de Mas Latrie ¹⁵, Marsaux ¹⁶, Rivière, Petit.

Annuaire de la Compagnie des agents de change, 1903, p. 1013 :
Compagnie des chemins de fer garantis des colonies françaises
Conseil : Brueyre, président ; de Mas Latrie, Marsaux, Rivière, G. Petit.
Commissaires des comptes. — MM. Grou, Voisard.

Annuaire de la Compagnie des agents de change, 1908, p. 888 :
Compagnie des chemins de fer garantis des colonies françaises
Conseil : Brueyre, président ; A. Rivière, G. Petit, George Smith¹⁷.
Commissaires des comptes. — MM. Grou, Voisard.

¹⁵ René-Marie-Louis de Mas Latrie (Paris, 23 septembre 1844-Paris VII^e, 1^{er} avril 1904) : fils de Louis de Mas Latrie (1815-1897), diplomate, historien, membre de l'Institut, et de Pauline Rendu. Chevalier de la Légion d'honneur comme chef au ministère de l'instruction publique (*JORF*, 2 janvier 1898), commissaire des comptes des Chemins de fer de l'Est-Algérien, des Tramways de Paris et du département de la Seine, de la Cie générale de traction, des Tramways de la Rive gauche de Paris et des Produits de la Sangha Lipa-Ouessou.

¹⁶ Anatole Marsaux (1845-1906) : ingénieur E.C.P., administrateur délégué de la Société des ponts et travaux en fer. Voir [encadré](#).

¹⁷ Auguste George Smith (Saint-Jean-Saint-Germain, Indre-et-Loire, 27 février 1852-Paris VIII^e, 16 janvier 1928) : fils de Georges Michel Smith et de Félix Eugénie Melin. Membre du cercle de l'Union artistique (1912), collaborateur de *Finance-Univers*, journal financier.

Germain PETIT, président (1898)

Ingénieur E.C.P.
Président de la Société des travaux en fer. Voir [encadré](#).

Annuaire Desfossés, 1912, p. 285 :

Compagnie des chemins de fer garantis des colonies françaises
Conseil : G. Petit, A. Rivière, G. Smith, G. Durrieu ¹⁸, Ch. Gollier ¹⁹.

CHEMINS DE FER GARANTIS DES COLONIES FRANÇAISES
(*Le Journal des chemins de fer*, 11 octobre 1913)

Réunis en assemblée ordinaire, les actionnaires de cette Société ont approuvé les comptes de l'exercice 1912 qui leur étaient soumis.

Depuis la reprise, par traite du 14 avril 1888, du chemin de fer Saïgon-Mytho, pour la construction et l'exploitation duquel la Compagnie avait été 034181411146, le Gouvernement de la Cochinchine verse l'annuité nécessaire au service de l'intérêt à 6 %, des actions et à leur amortissement à 600 fr., de même qu'à l'intérêt à 3 % des obligations et à leur amortissement au pair de 500 fr. invariablement. depuis ce rachat le dividende reste donc fixé à 30 fr. par action.

L'action de la Compagnie peut donc être assimilée à un titre de rente, par les garanties même qu'elle présente. Elle s'est traitée dernièrement à 623 et rapporte ainsi 4,37 % net au porteur, mais comporte, à ce cours, l'aléa d'une perte de 23 fr. en cas de remboursement Quant à l'obligation 3 %, elle doit être, « a fortiori », assimilée aux valeurs garanties par l'État français. Dans les environs de 355, son cours actuel, elle est recommandable, remarque faite toutefois que l'époque du remboursement est éloignée et que son marché est fort étroit.

Annuaire Desfossés, 1914, p. 319-320 :

Compagnie des chemins de fer garantis des colonies françaises
Conseil : G. Petit, A. Rivière, G. Smith, P. Durrieu, Ch. Gollier.

Annuaire Desfossés, 1917, p. 281 :

Compagnie des chemins de fer garantis des colonies françaises
Conseil : G. Petit, A. Rivière, G. Smith, P. Durrieu, Ch. Gollier.

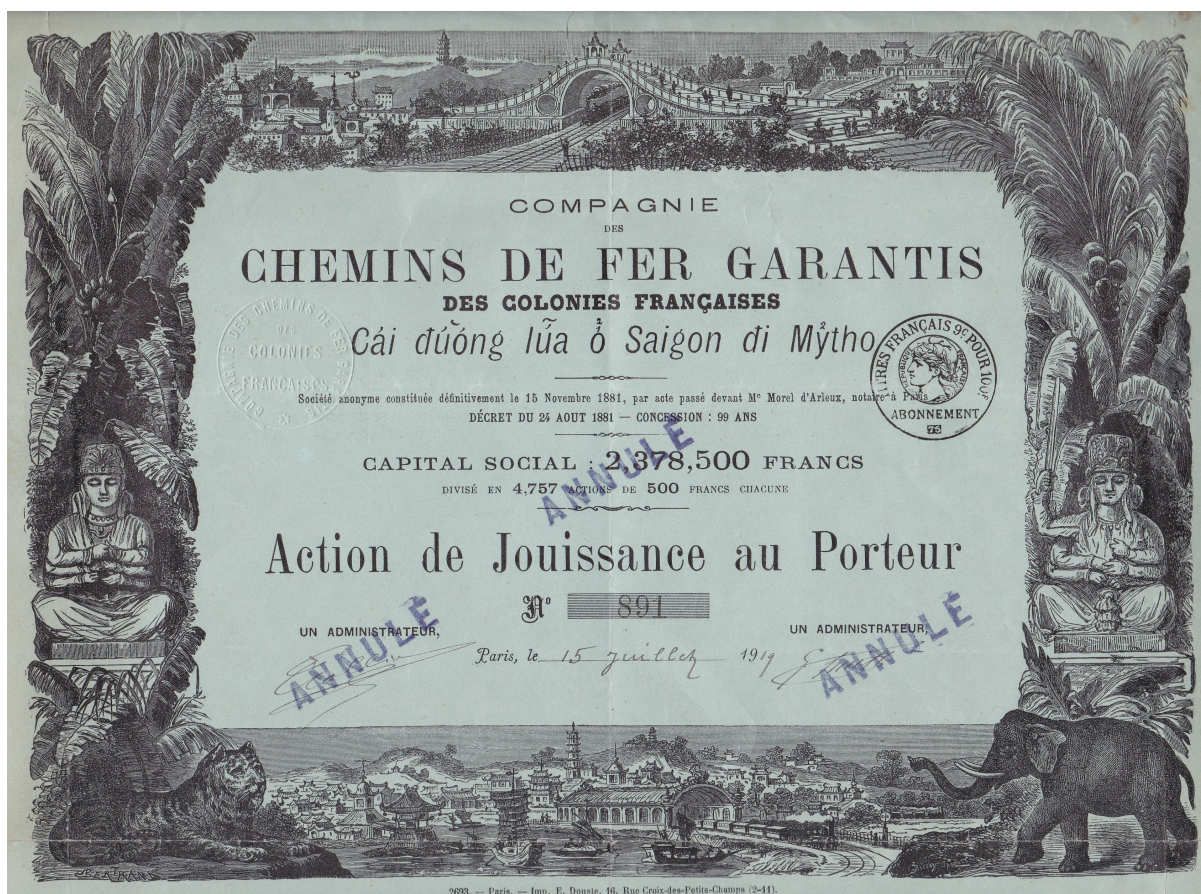
¹⁸ Plus vraisemblablement Paul Durrieu (1855-1925) : fils d'Henri (ci-dessus). Conservateur du musée du Louvre, officier de la Légion d'honneur. Administrateur de la Compagnie des mines d'Aguilas et des Chemins de fer de l'Est-Algérien.

¹⁹ Charles Gollier : administrateur-directeur, puis président de la Société des ponts et travaux en fer, de Montataire. Son représentant au conseil de la Compagnie des chemins de fer d'intérêt local de l'Hérault. Membre de la Société des ingénieurs civils de France (1904).

CHEMINS DE FER GARANTIS DES COLONIES FRANÇAISES
(Cote de la Bourse et de la banque, 12 juin 1917)

L'assemblée de la Compagnie des Chemins de fer garantis des Colonies françaises a approuvé les comptes de l'exercice 1916 qui font ressortir un bénéfice disponible de 2.567 fr. 83 contre 2.231 fr. 21 en 1915. Comme précédemment, ce bénéfice a été porté en amortissement du compte de premier établissement.

Le paiement de la garantie d'intérêt ayant été régulièrement fait à la société par les soins du ministère des Colonies, le conseil a pu distribuer, le 15 janvier 1916, 15 fr. par action et le 15 juillet 1916 la même somme de 15 fr., ce qui porte le revenu total de 1916 à 30 fr., égal à celui de 1915.



Coll. Olivier Galand

COMPAGNIE
DES

CHEMINS DE FER GARANTIS DES COLONIES FRANÇAISES

Société anonyme constituée définitivement le 15 novembre 1881, par acte passé
devant M^e Morel d'Arleux, notaire à Paris.

Décret du 24 août 1881 — Concession : 99 ans

TITRES FRANÇAIS 9 c. POUR 100 FR.
ABONNEMENT
75 c

Capital social : 2.378.500 francs
divisé en 4.757 actions de 500 francs chacune

ACTION DE JOUISSANCE AU PORTEUR

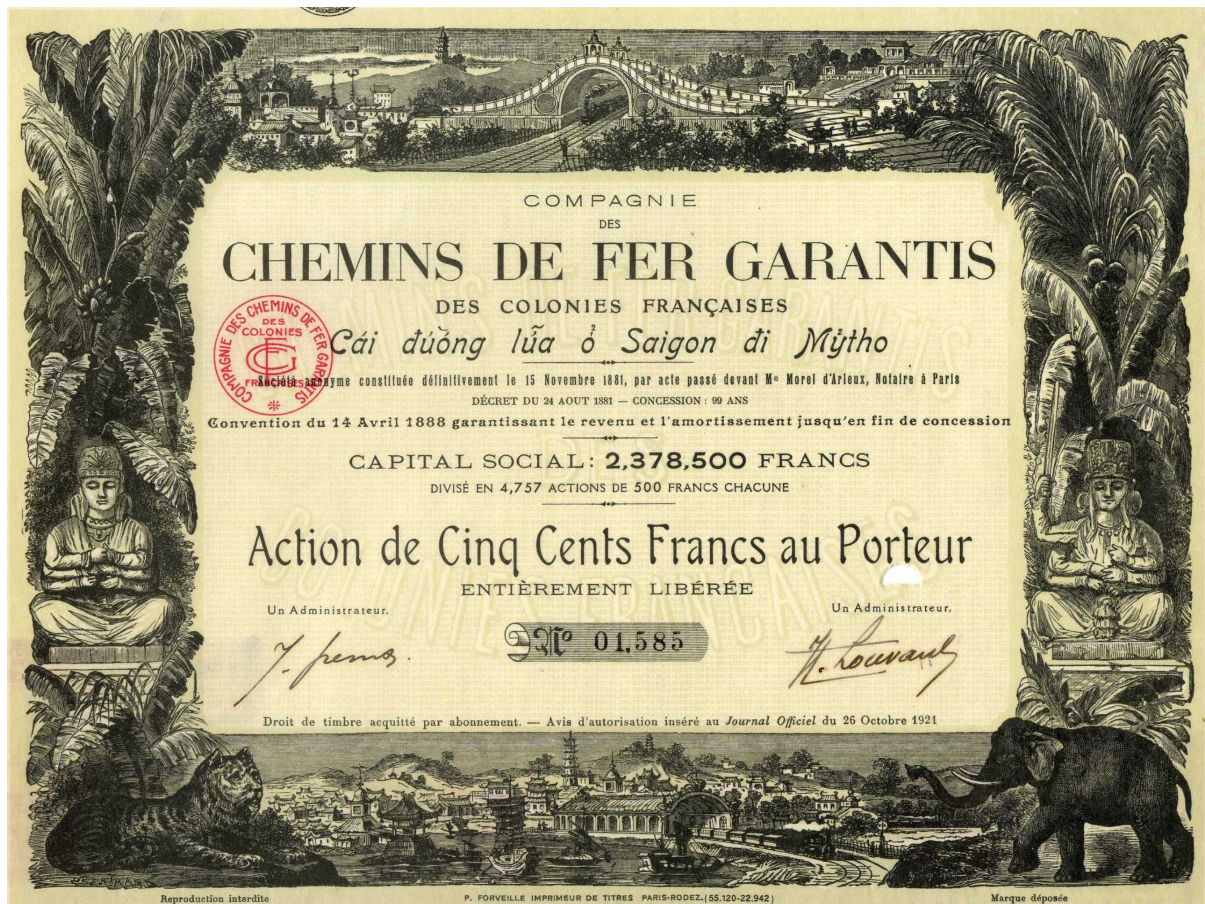
Paris, le 10 juillet 1919

Un administrateur : ?

Un administrateur : ?

Paris. — Imp. E. Douste, 16, rue Croix-des-Petits-Champs (2-11)

Annuaire Desfossés, 1920, p. 288-289 [saisi main] :
Compagnie des chemins de fer garantis des colonies françaises
Conseil : G. Petit, A. Rivière, G. Smith, P. Durrieu, Ch. Gollier.



Coll. Serge Volper

COMPAGNIE
DES

CHEMINS DE FER GARANTIS DES COLONIES FRANÇAISES

Société anonyme constituée définitivement le 15 novembre 1881, par acte passé
devant M^e Morel d'Arleux, notaire à Paris.

Décret du 24 août 1881 — Concession : 99 ans

Convention du 14 avril 1888 garantissant le revenu et l'amortissement jusqu'en fin de concession

ACTION DE CENT FRANCS AU PORTEUR
entièrement libérée

Un administrateur (à gauche) :
Un administrateur (à droite) : Henri Louvard

Droit de timbre acquitté par abonnement

Avis d'autorisation inséré au *Journal officiel*
du 26 octobre 1921

P. Forveille imprimeur de titres Paris-Rodez

AEC 1922-689 — Cie des chemins de fer garantis des colonies françaises, 93, rue Taitbout, PARIS (9^e).

Capital. — Sté an., f. le 15 novembre 1881, 2.378.000 fr. en 4.757 act. de 500 fr. lib. remb. à 600 fr. La société a émis 8.936 oblig. de 500 fr. lib. — Divid. des 5 derniers exerc. 30 fr.

Objet. — Concessionnaire de la ligne de Saïgon à Mytho (Cochinchine), d'une longueur de 71 kilomètres. — L'exploit. a été reprise par le gouvern. de la Cochinchine le 1^{er} oct. 1888 moyennant une annuité suffisante pour assurer, pendant la durée de la concession, le service de l'intérêt à 6 p. 100 des actions et leur amort. à 600 fr., de l'intérêt à 3 p. 100 an oblig. et leur amort. à 500 fr.

Conseil. — MM. G. Petit, A. Rivière, G. Smith, P[aul] Durrieu, Ch. Gollier.

Annuaire Desfossés, 1923, p. 329 :

Compagnie des chemins de fer garantis des colonies françaises
Conseil : A. Rivière, G. Petit, G. Smith, P. Durrieu, G. Gollier.

Annuaire Desfossés, 1925, p. 363-364 :

Compagnie des chemins de fer garantis des colonies françaises
Conseil : G. Petit, A. Rivière, G. Smith, P. Durrieu, G. Gollier.

AEC 1926/819 — Compagnie des chemins de fer garantis des colonies françaises, 93, rue Taitbout, PARIS (9^e).

Capital. — Société anon., fondée le 15 novembre 1881, 2.378.000 fr. en 1.757 actions de 500 fr. libérées, remboursées à 600 fr. La société a émis 8.936 obligations de 500 fr. — Dividendes des 5 derniers exercices : 30 fr.

Objet. — Concessionnaire de la ligne de Saïgon à Mytho (Cochinchine), d'une longueur de 71 kilomètres. — L'exploitation de cette ligne a été reprise par le Gouvernement de la Cochinchine le 1^{er} octobre 1888, moyennant une annuité suffisante pour assurer pendant la durée de la concession, le service de l'intérêt à 6 p. 100 des actions et leur amort. à 600 fr., de l'intérêt à 3 p. 100 aux obligations et leur amort. à 500 fr.

Conseil. — MM. Albert Rivière, présid. ; George Smith, Paul Durrieu, Charles Grollier, administrateurs.

Annuaire Desfossés, 1927, p. 294 :
Compagnie des chemins de fer garantis des colonies françaises
Conseil : A. Rivière, G. Petit, G. Smith, P. Durrieu, G. Gollier.

Annuaire Desfossés, 1929, p. 314 [saisi main] :
Compagnie des chemins de fer garantis des colonies françaises
Conseil : C. Gollier, H. Louvard, Ch. Prudon²⁰, P. de Charnacé²¹, F. Frédureau²².

Annuaire Desfossés, 1931, p. 329-330 [saisi main] :
Compagnie des chemins de fer garantis des colonies françaises
Conseil : C. Gollier, H. Louvard, Ch. Prudon, P. de Charnacé, F. Frédureau.

Annuaire Desfossés, 1933, p. 343 :
Compagnie des chemins de fer garantis des colonies françaises
Conseil : C. Gollier, H. Louvard, Ch. Prudon, P. de Charnacé, F. Frédureau.

CHEMINS DE FER GARANTIS DES COLONIES FRANÇAISES
(*Le Journal des débats*, 5 mars 1933)

Les comptes de l'exercice 1932 présentent un solde créditeur de 15.000 francs égal à celui de 1931. Le conseil proposera à l'assemblée ordinaire du 7 avril, le maintien du dividende à 30 fr. brut par action. L'acompte habituel de 15 fr. a été mis en paiement le 15 janvier.

(*Cote de la Bourse et de la banque*, 6 avril 1935)

Approbation des comptes 1934. — Dividende voté : 30 fr. brut.

Chemins de fer garantis des colonies françaises
(*La Correspondance d'Orient*, décembre 1933)

L'acompte habituel de 15 francs brut par action sera mis en paiement au mois de janvier. Cette action est en fait une obligation puisque le gouvernement cochinchinois exploite la ligne, assurant par une annuité le paiement régulier d'un dividende de 30 francs par action, soit 6 % sur le nominal de 500 francs. Le remboursement complet du capital doit être terminé en 1980 à fin de concession ; s'il avait lieu par tirages, il serait

²⁰ Prudon : ingénieur, administrateur de la Société des Ponts et travaux en fer.

²¹ Paul Gautier de Charnacé (1888-1976) : gendre de Paul Durrieu (ci-dessus). Conseiller à la Cour des comptes. Liquidateur des Chemins de fer de l'Est-Algérien.

²² *Ferdinand* Stéphane Frédureau (Paris IX^e, 20 mai 1872-Paris XVII^e, 23 décembre 1949) : fils de Jean-Baptiste Ferdinand Frédureau (ci-dessus). Ingénieur civil, président de la Société des ponts et travaux en fer. Voir [encadré](#).

effectué sur la base de 600 francs par action, mais comme il a lieu pratiquement par rachats en Bourse, cette prime de remboursement ne joue pas.

Annuaire Desfossés, 1937, p. 372 :

Compagnie des chemins de fer garantis des colonies françaises

Conseil : C. Gollier, pdt ; H. Louvard, P. de Charnacé, F. Frédureau, J. Gresset.

Commissaires des comptes : M. Bieuville.

Henri LOUVARD, président

Né à Paris V^e, le 7 avril 1879.

Fils d'Émile Louvard, chef du service architecture du département de la Seine, administrateur de la Société de chalets, kiosques et constructions mobiles (1912), chevalier de la Légion d'honneur, et de Jeanne Henriette Henrion.

Marié à Paris VIII^e, le 8 octobre 1904, avec Adeline Germaine Petit, fille de Germain Petit, président de la Société des ponts et travaux en fer (ci-dessus).

Ingénieur ECP.

administrateur de la Société des ponts et travaux en fer,
des Chemins de fer d'intérêt local du département de l'Hérault,
du Garage Rennequin, à Paris,
et des Mines de sel gemme et Salines des Aulnois.

Membre du conseil de surveillance de la [Compagnie centrale d'éclairage par le gaz \(Gaz Lebon\)](#)(1937) :

Officier de la Légion d'honneur.

Décédé à Paris, le 2 juin 1943.

AEC 1937/991 — Cie des chemins de fer garantis des colonies françaises,
93, rue Taitbout, PARIS (9^e).

Capital. — Société anon., fondée le 15 novembre 1881, 2.378.500 fr. en 4.757 actions de 500 fr. libérées, remboursées à 600 fr. La société a émis 8.936 obligations de 500 fr. — Dividendes des 5 derniers exercices : 30 fr.

Objet. — Concessionnaire de la ligne de Saïgon à Mytho (Cochinchine), d'une longueur de 71 kilomètres. — L'exploitation de cette ligne a été reprise par le Gouvernement de la Cochinchine le 1^{er} octobre 1888, moyennant une annuité suffisante pour assurer pendant la durée de la concession, le service de l'intérêt à 6 p. 100 des actions et leur amort. à 600 fr., de l'intérêt à 3 p. 100 aux obligations et leur amort. à 500 fr.

Conseil. — MM. H. Louvard, présid. ; P. de Charnacé, F. Frédureau, A. Rivière, administrateurs.

Annuaire Desfossés, 1940, p. 473 :

Compagnie des chemins de fer garantis des colonies françaises

Conseil : H. Louvard, pdt ; P. de Charnacé ; F. Frédureau ; J. Gresset.

Commissaires des comptes : M. Bieuville.

Annuaire Desfossés, 1945, p. 495 :

Compagnie des chemins de fer garantis des colonies françaises

Conseil : F. Frédureau, J. Gresset, de Charnacé, H. Pochon.

Commissaires des comptes : M. Bieuville.

Informations d'Outre-Mer
(*Climats*, 27 juin 1946)

Chemins de fer garantis des colonies Françaises. — Un troisième remboursement partiel de 6 fr net par action de capital sera effectué à partir du 15 juillet.

Annuaire Desfossés, 1948, p. 528 :

Compagnie des chemins de fer garantis des colonies françaises

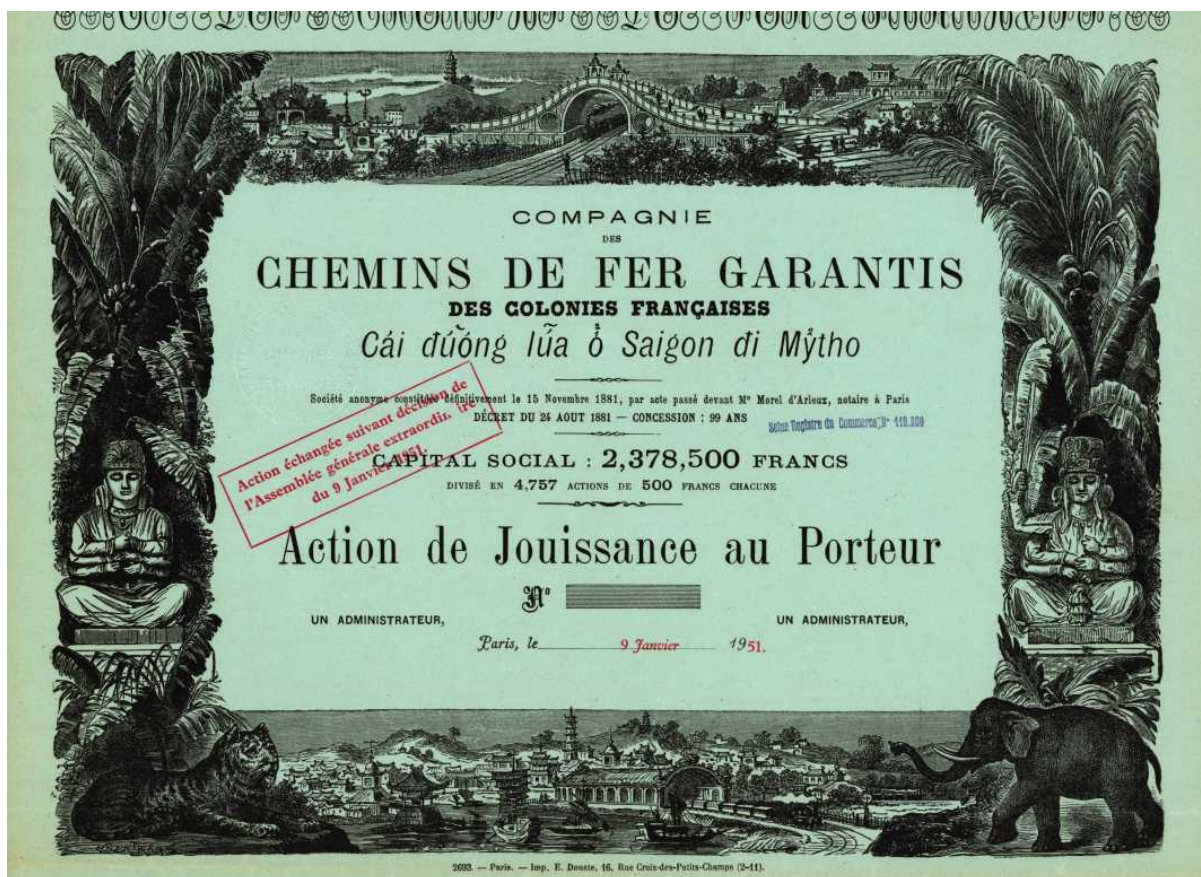
Conseil : F. Fredureau, J. Gresset, de Charnacé, H. Pochon.

Commissaires aux comptes : M. Bieuville. Suppléant : A. Février.

DEUILS
(*Le Figaro*, 29 décembre 1949)

Les conseils d'administration de la Société des Ponts et travaux en fer, de la Compagnie des Chemins de fer d'intérêt local de l'Hérault, de la Compagnie des Chemins de fer garantis des Colonies françaises ont le regret de faire part du décès de leur président, M. Ferdinand FRÉDUREAU, survenu le 23 décembre. Les obsèques ont été célébrées dans l'intimité.

93, rue Taitbout, Paris.



Coll. Peter Seidel

COMPAGNIE
DES CHEMINS DE FER GARANTIS
DES COLONIES FRANÇAISES

S.A. constituée définitivement le 15 novembre 1881, par acte passé devant
M^e Morel d'Arleux, notaire à Paris
Décret du 24 août 1881 — Concession : 99 ans
Registre du commerce de la Seine : n°110.000

Action échangée suivant décision de
l'assemblée générale extraordinaire
du 9 janvier 1951

Capital social : 2.378.500 francs
divisé en 4.757 actions de 500 francs chacune

Un administrateur :

Un administrateur :

Paris, le 9 janvier 1951

Imprimeur E. Do... , 16, rue Croix-des-Petits-Champs, Paris

Annuaire Desfossés, 1953, p. 362 :

Compagnie des chemins de fer garantis des colonies françaises

Liquidateurs : de Charnacé, pdt ; J. Gresset, A. Pesme.

Commissaires aux comptes : M. Bieuville. Suppléant : A. Février.

