

## LE CHEMIN DE FER TRANSINDOCHINOIS Hanoï-Saïgon

LA MISSION PAUL BERT

(De notre correspondant spécial)  
(*Le Temps*, 19 juin 1886)

Hué, 11 mai.

Retour par mer à Hué d'une ambassade annamite s'étant rendue à Hanoï.

.....  
Le commandant Lamçon avait offert de lui-même au chef de l'ambassade le partage de sa cabine. L'excellent officier n'a pas cessé d'exécuter ses instructions de la façon la plus fine. Il a beaucoup entretenu ses hôtes de la grandeur de la France, des vastes projets auxquels elle entend associer l'Annam.

Un jour qu'on parlait chemins de fer, le prince a montré les montagnes de la côte du doigt et représenté l'impossibilité de faire passer une voie ferrée à de telles hauteurs. Le commandant a été chercher, en guise de réponse, un vieux numéro de *l'Illustration* et a montré à son interlocuteur les travaux de percement du mont Cenis éclairés à la lumière électrique. Le prince s'est alors écrié d'un ton de conviction : « La France est une grande nation. » Le second ambassadeur, ministre des finances et membre du comat, a demandé d'un ton plaisant qui cachait un fonds de crédulité toute prête :

« Croyez-vous qu'on arrive à trouver en France le moyen de ressusciter les morts ? »  
Et le commandant a repris avec autorité : « Il n'y a que cela qui soit impossible à la France. »

---

HUÉ

(*L'Avenir du Tonkin*, 19 août 1893)

Les études du grand chemin de fer de Hanoï à Hué sont poussées activement ; déjà plus de 400 kilomètres sont relevés. Le tracé suit à peu près la route Mandarine, de façon à longer la côte et à pouvoir arriver à desservir les nombreux petits ports de l'Annam.

La crue exceptionnelle de cette année a permis d'établir sûrement la hauteur que devra atteindre la future voie.

Il est décidé, en principe, que les grands cours d'eau seront franchis au moyen d'énormes bacs qui transporteront trains, voyageurs et marchandises. La question des ponts est écartée, vu la difficulté des travaux d'art et des sommes qu'il y aurait à dépenser.

Il y a lieu d'espérer qu'avec le concours des autorités annamites, on ira plus vite que pont le Decauville de Phu-lang-Thuong et que nous aurons quelque espoir d'assister à l'inauguration de la ligne.

En prenant pour base le temps qu'on a mis pour achever les tronçons existant sur la route de Lang-son, il faudrait, avec la même activité, plus de soixante ans pour poser les rails de Hanoï jusqu'à Huê.

---

CHRONIQUE LOCALE  
(*L'Avenir du Tonkin*, 25 novembre 1893)

Une mission composée de MM. Raveau (de la maison Soupe et Raveau), Bazin, ingénieur de la même maison, Grille et Chapron (de la Cie de Fives-Lille) vient d'arriver en Indochine afin d'étudier différents grands projets de chemin de fer dont il a été fortement question ces temps derniers et qui sont soumis actuellement à l'examen de M. de Lanessan.

La mission, dont M. Raveau est le chef, a été retenue à Saïgon par M. le gouverneur général pour esquisser le projet de ligne destinée à relier Hanoï à Saïgon.

Nous croyons savoir que les travaux commenceront de suite en Cochinchine par le tronçon de Khône, en passant par Thudaumot.

---

CHEMINS DE FER DU TONKIN  
(*L'Avenir du Tonkin*, 3 janvier 1894)

Une des préoccupations principales de M. de Lanessan a toujours été de doter le Tonkin de l'outillage économique qui lui manque, afin de pouvoir exploiter dans des conditions rationnelles les richesses de notre Colonie.

.....  
Avant de quitter le Tonkin, M. le gouverneur général a voulu, dans la mesure du possible, régler l'importante question de la construction du réseau des chemins de fer. et, samedi dernier, les signatures ont été échangées à ce sujet.

Toutefois, ces contrats ne deviendront définitifs que lorsqu'ils auront reçu l'approbation des Chambres ; celles-ci auront à se prononcer sur l'exécution de ces grands travaux et sur les combinaisons financières proposées pour faire face aux dépenses qu'ils occasionneront.

Voici de quelle façon se serait faite la répartition des voies ferrées à construire :

.....  
Quant au réseau de Hanoï à Hué, huit cents kilomètres, il aurait été concédé à M. Vézin, qui aurait dû s'entendre avec la Société de Fives-Lille pour la fourniture du matériel. Comme on le sait déjà, M. de Lanessan s'est arrangé, depuis longtemps, avec la Cour de Hué pour que l'infrastructure de cette ligne soit faite par les soins du gouvernement annamite. La tâche de M. Vézin se bornera, par conséquent, aux maçonneries, ce qui diminue de beaucoup l'importance que l'on serait tenté d'accorder à première vue à ces travaux.

Malgré cela, c'est encore une belle affaire que celle dont il s'agit, et qui procurera au public l'émotion d'un double étonnement ; d'abord celui de voir concéder des travaux aussi importants à un entrepreneur qui a causé déjà tant de difficultés à M. de Lanessan et à la colonie ; puis, celui de l'immense mansuétude de M. le gouverneur général, qui a su oublier, après son retour de Saïgon, les tristes scènes qui avaient précédé son départ. Puisse l'administration supérieure n'avoir pas un jour, elle aussi, la surprise de voir une ligne de chemin de fer se transformer en mine.... mine à procès, s'entend.

---

LA MISSION DEBAY  
(*L'Avenir du Tonkin*, 20 novembre 1895)

Un des organes de la presse parisienne, *le Signal*, nous envoyait dernièrement les lignes ci-dessous, au sujet desquelles nous avons cru devoir nous adresser en Annam afin de compléter nos renseignements et pouvoir juger ainsi l'utilité du but que l'on cherche à atteindre.

Voici donc ce que disait notre confrère :

M. Debay <sup>1</sup>, qui vient de rentrer à Tourane, de retour d'une nouvelle excursion dans la montagne, se propose de repartir sous peu.

Cette fois, il a l'intention de fouiller tout le massif situé entre Tourane et la rivière de Hué, pour chercher à établir, si cela est possible, entre ces deux villes, des communications plus pratiques que la route qui sert actuellement, et qui est longue et dangereuse.

Cette question a déjà été soulevée fort souvent. Malgré cela, malgré les recherches nombreuses qui ont été faites, la montagne est restée inexplorée presque complètement. En effet, à 20 kilomètres de Tourane, commence la partie inconnue.

M. Debay ne se dissimule pas les difficultés incalculables qu'il va rencontrer, il n'ose même pas espérer obtenir du premier coup un résultat satisfaisant, car le massif, qui est très compact, contient des cols ayant jusqu'à 4 et 500 mètres d'altitude.

Néanmoins, il fera tous ses efforts pour trouver de longues pentes, accessibles aux porteurs et aux caravanes, par des routes aisées. Son ambition serait même d'établir le tracé d'un chemin de fer de 102 kilomètres, reliant Hué à Tourane,

Une foie établie, cette voie ferrée permettrait de faire renaître le commerce de ces deux villes, qui fut autrefois si florissant. En effet, de Tourane se faisait une exportation considérable de coton pour la Chine. Les difficultés de transport ont fait que ce commerce est tombé complètement.

Quant à Hué, ville très importante aujourd'hui, la création de ce moyen de transport ne pourrait qu'être excellent à ses intérêts.

Nous ne pouvons donc que faire des vœux pour voir la tentative de M. Debay réussir et apporter à notre colonie d'outre-mer un regain de prospérité.

Spaddy.

La tâche imposée à M. Debay était d'y trouver un passage dans le massif montagneux qui sépare Tourane de Hué, à une altitude aussi peu élevée que possible, afin de pouvoir y établir une route et un chemin de fer, ce qui permettrait de délaissier le col des Nuages si fastidieux à traverser.

Ceux qui avaient dicté les bases du problème à résoudre s'imaginaient donner ainsi, par la suite, un regain d'activité commerciale et agricole à la capitale de l'Annam et à ses environs et une communication facile avec le port de mer le plus fréquenté du pays.

Un des colons de Tourane bien connu au Tonkin, M. Leroy, avait déjà fait des recherches de ce genre et obtenu des résultats assez satisfaisants.

M. Debay suivit cet itinéraire, mais il s'aperçut bientôt que le tracé trouvé par M. Leroy ne répondait aucunement, comme altitude, aux conditions qu'il s'était préfixées. Il crut donc devoir essayer d'atteindre, en partant de Tourane, et par de longues et insensibles pentes, le plateau doit descendent les affluents de la rivière de Hué et de se rendre ensuite à Hué par cette rivière.

---

<sup>1</sup> Victor Adrien Debay : lieutenant d'infanterie de marine, chevalier de la Légion d'honneur (*JORF*, 13 juillet 1909, p. 4803).

M. Debay parcourut pendant 35 jours tout le massif qui entourait les sources des deux rivières qui se jettent dans la rade et dans la rivière de Tourane, le Song-tay-Loan et le Song-cu-Dé, et il finit, enfin, par découvrir un passage relativement facile aux sources du Ta-nop, un des torrents qui se jette dans le Song-cu-Dé. Là, il trouva un col qui n'avait que 250 mètres d'altitude environ.

Par ce col, on pourrait établir une route qui joindrait Hué à Tourane en longeant le Song-Cu-Dé, le Dang lak, le Ta nap où l'on arriverait au point culminant, puis sur le versant de Hué on suivrait le Khé Boumang, le Khé Bakay et la rivière de Hué. Cet itinéraire se prêterait assez bien à l'établissement d'une voie ferrée.

Du reste, l'explorateur ne s'était pas borné à faire de simples recherches, mais il avait voulu donner de suite corps à la route dont il projetait l'établissement. Avec l'aide des Moïs de ces parages, il parvint à établir un chemin de 25 kilomètres de longueur que M. le résident supérieur Brière, et le résident de Fai-foo purent parcourir à cheval, ce qui démontre que l'installation d'une grande voie serait chose relativement facile.

Car la route, en partant de Tourane, longerait la rive droite du Song-cu-Dé jusqu'au village Moï de Naba ; aucune difficulté ne se présenterait pour l'atteindre. Puis, arrivée là, elle traverserait le Song Cong sur un pont de trente mètres d'ouverture, et suivrait ensuite, quelquefois en corniche, la rive droite du Song-Dombak et du Ta Nap jusqu'au point supérieur du Col. Ensuite, elle descendrait le long du Khé Boumang, qu'elle serait obligée de traverser plusieurs fois à cause du lacet que forme son cours ; ceci ne présenterait pas de difficultés bien grandes, le Khé Boumang n'ayant pas plus de six à huit mètres de largeur. Arrivée au Khé Bocang, elle suivrait sa rive droite jusqu'à Huong-Binh sur la rivière de Hué, qu'elle n'aurait plus qu'à longer jusqu'à son passage dans la capitale.

Toutefois M. Debay n'a pas parcouru cette dernière partie entre Huong-binh et Hué; les indigènes lui ont bien dit qu'il y rencontrerait des difficultés, mais comme Huong-binh ne se trouve qu'à une altitude de 40 mètres, il estime qu'elles ne sauraient être comparées à celles que l'on rencontre dans la traversée du col des Nuages.

La voie préconisée aurait l'avantage de passer en plaine pendant la majeure partie de son parcours. Certes, il y aurait certains points qui demanderaient des travaux assez considérables. Le sol est pourtant assez facile à travailler, car il est composé d'un mélange de calcaires peu compacts, de schistes et de granits. Ces derniers pourtant ne se rencontrent que sur certains points assez éloignés les uns des autres.

Toutes les pentes que la route aurait à parcourir le long des petites vallées du Ta-nap et du Khé Boumang seraient faciles à surmonter et, partant de Tourane, le col découvert pourrait être atteint facilement en une suite de pentes douces par une voie ferrée. De l'autre côté, sur le versant de Hué, la rivière descend de hauteurs qui se dressent au sud et elle passe au niveau du col. Ensuite, sur une étendue de 4 à 500 mètres environ. le long de la rivière et près de son confluent, la voie devrait passer en corniche par des pentes moins douces. Mais là encore le sol serait facile à travailler. Puis plus bas, le long du Khé Borangon aurait à faire jouer la mine pour faire sauter quelques massifs rocheux.

La route suivrait ensuite des plaines très fertiles et elle aurait, à peu de chose près, la même longueur que celle qui passe par le col des Nuages.

Si on établissait cette route, le défrichage et la culture assainiraient la contrée ; de riches villages annamites s'y créeraient, comme cela a déjà eu lieu sur le Song-cu-Dé inférieur. Elle traverserait aussi des forêts aux riches essences dont l'exploitation deviendrait facile et donnerait de beaux résultats.

Jusqu'ici, les renseignements qui nous sont donnés confirment l'opinion que nous avons toujours émise sur ce que présentait d'insensé ce projet d'un chemin de fer entre Hué et Tourane. À quoi servirait-il ? Uniquement à transporter les petits légumes que l'on cultiverait dans la plaine entre le col et Hué, et les *grosses* légumes administratives que leurs occupations appelleraient dans la capitale du royaume.

Il nous semble qu'une route serait largement suffisante pour assurer ces trafics.  
VIDEO

---

Rapport de Camille Krantz,  
au nom de la commission du budget de l'assemblée nationale,  
sur le projet d'emprunt de 80 MF du protectorat de l'Annam-Tonkin  
(27 décembre 1895)

[55] Le Protectorat avait proposé de classer de première urgence, en outre de la ligne d'Hanoï à Na-cham, deux autres lignes évaluées ensemble à 19 millions. L'une, de Tourane à Hué, assurerait en toute saison l'accès de la capitale de l'Annam ; aujourd'hui, en effet, le port de Thuan-an, qui dessert Hué, n'étant abordable que pendant la moitié, de l'année, de septembre à mai, on ne peut gagner la capitale de l'Annam qu'en s'y rendant à cheval ou en chaise à porteurs par la seule route du col des Nuages, qu'on met deux ou trois jours à parcourir. L'autre ligne, de Hanoï à Nam-dinh, relierait [56] deux grands centres de la partie la plus riche du Delta, et serait l'amorce d'une ligne d'Hanoï à Hué, qu'il conviendra peut-être de construire un jour afin d'établir un lien complet entre toutes reparties du Protectorat.

Il eût été imprudent, d'engager à la fois toutes ces entreprises avant d'avoir pu se rendre compte, par l'expérience, des services réels que les chemins de fer peuvent rendre au Tonkin, des recettes qu'ils sont susceptibles de donner, et aussi des dépenses d'exploitation. Le gouvernement a donc sagement agi en ajournant ces différents projets, dont l'exécution paraissait prématurée.

---

Indemnités  
(*Bulletin officiel de l'Annam et du Tonkin*, juin 1896)

29 juin 1896. — Gouverneur général de l'Indo-Chine.

Une indemnité journalière de dix francs, est accordée à M. le lieutenant d'infanterie de marine Debay, pendant la durée de sa mission topographique en Annam.

Cette dépense est imputable au budget local de l'Annam, chapitre XVI, article 1<sup>er</sup>, § 3 « Indemnités de route et de séjour. »

---

N<sup>o</sup> 698. — ARRÊTÉ adjoignant M. le lieutenant Debay à la mission topographique en Annam en vue des études de chemins de fer  
(*Bulletin officiel de l'Annam et du Tonkin*, janvier 1897)

Du 2 juillet 1897

Le Gouverneur général de l'Indo-Chine,

Vu le décret du 21 avril 1891 ;

Vu les arrêtés des 15, 16 et 20 juin 1897, relatifs à l'envoi d'une mission topographique en Annam,

ARRÊTE :

Article premier. — Le lieutenant Debay est adjoint à la mission topographique envoyée en Annam, en vue des études de chemins de fer et est spécialement chargé de l'étude de la ligne de Huê-Tourane.

Art. 2. — Il sera fait application à M. le lieutenant Debay des dispositions des arrêtés des 45, 16 et 20 juin 1891.

Art. 3. — M. le général commandant en chef les troupes de l'Indo-Chine et MM. les résidents supérieurs en Annam et au Tonkin sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Hanoï, le 2 juillet 1897.

Pour le Gouverneur général absent et par délégation :

Le Résident supérieur au Tonkin,

J. FOURÈS.

Par le Gouverneur général :

Le Général de division commandant en chef les troupes de l'Indo-Chine

BICHOT.

Le Résident supérieur au Tonkin,

J. FOURÈS.

---

*(L'Avenir du Tonkin, 5 mars 1898)*

M. Bailly et Boyer, les ingénieurs chargés de l'étude des chemins de fer, sont arrivés à Hué et en sont repartis de suite pour Tourane.

Le capitaine Bernard <sup>2</sup>, qui leur avait été adjoint, se trouvant souffrant, est resté à Hué.

---

N° 534. — ARRÊTÉ adjoignant le lieutenant Géraud au capitaine Bernard chargé des études en vue de l'établissement de la voie ferrée entre Hué et Tourane et lui allouant les indemnités de route et de séjour prévues par le décret du 3 juillet 1897.

*(Bulletin officiel de l'Annam et du Tonkin, 1898, p. 666)*

Du 3 mai 1898

Le Gouverneur général de l'Indo-Chine,

Vu le décret du 21 avril 1891,

ARRÊTE :

Article premier. — Le lieutenant Géraud <sup>3</sup>, de l'artillerie de marine, est adjoint au capitaine Bernard, chargé de continuer les études commencées par le lieutenant Debay, en vue de l'établissement d'une voie ferrée entre Hué et Tourane.

Art. 2. — Cet officier aura droit, pendant la durée de sa mission, aux indemnités de rente et de séjour prévues par le décret du 3 juillet 1897.

Le montant de ces indemnités, ainsi que les frais de transport nécessités par cette mission, seront imputés au budget ordinaire du Protectorat de l'Annam et du Tonkin, chapitre XVII, article 9 de la 2<sup>e</sup> section.

Art. 3. — Le Général de division commandant en chef les troupes de l'Indo-Chine et le Résident supérieur de l'Annam sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Saïgon, le 3 mai 1898.

PAUL DOUMER.

Par le Gouverneur général

---

<sup>2</sup> Fernand Bernard (1866-1961) : polytechnicien, futur patron des Messageries fluviales de Cochinchine.

<sup>3</sup> Léon Géraud (1873-1954) : polytechnicien, Gouverneur des États français de l'Océanie (6 juillet 1912-sept. 1913), [reconverti dans les affaires](#).

Le Général de division commandant en chef les troupes de l'Indo-Chine,  
BICHOT,

Le Résident supérieur de l'Annam,  
BOULLOCHE.

---

NOMINATION  
(*L'Avenir du Tonkin*, 21 mai 1898)

M. le lieutenant Géraud, de l'artillerie de marine, est adjoint au capitaine Bernard, chargé de continuer les études commencées par le lieutenant Liebay [Debay], en vue de l'établissement d'une voie ferrée entre Hué et Tourane.

---

LES GRANDS TRAVAUX PROJETÉS  
(*L'Avenir du Tonkin*, 7 janvier 1899, p. 1, col. 2-4)

.....  
Parmi les lignes projetées, nous remarquons celle allant de Tourane à Hué. La nature du sol, la hauteur de la chaîne Annamitique qu'il faudra traverser, entourent l'établissement de cette voie de grandes difficultés qui ne seront surmontées qu'au prix de dépenses considérables. Entre Hue et Tourane, le commerce est à peu près nul, du moins actuellement. Il n'en est pas de même au point de vue stratégique. À l'heure actuelle, Hué est absolument isolé, car les moyens de communication sont difficiles, que l'on emploie la voie fluviale ou la route. Au point de vue stratégique, la voie projetée aura une importance capitale, car elle permettra, le cas échéant, de diriger sur la capitale les troupes nécessaires pour réprimer une révolte, empêcher un coup de main, seconde édition de l'affaire du 5 juillet 1885. Bien que nous n'ayons pas à redouter un pareil événement, la Cour vivant en excellentes relations avec M. le résident supérieur, on ne saurait prendre trop de précautions, dans une ville où vivent encore tant d'ennemis irréconciliables, des gens qui nous détestent et qui voient que notre prise de possession n'a plus rien de provisoire. Il est évident qu'au titre commercial, la ligne projetée n'aurait qu'une utilité assez restreinte, si elle ne devait pas être prolongée jusque dans le Laos, c'est-à-dire jusqu'à Ai-Lao, point que les Annamites ont baptisé, avec tant de raison, la porte du Laos. Notre commerce aurait ainsi un débouché assuré dans la vallée du Mékong. Par la construction de cette voie ferrée, nous pourrions offrir aux richesses inconnues du Haut et du Bas-Laos un écoulement rapide et largement rémunérateur.

D'ailleurs la création de cette voie de communication a été depuis longtemps entrevue comme un des meilleurs moyens d'asseoir notre influence dans la vallée du Mékong et de tirer parti de nos possessions laotiennes, pour lesquelles nous avons consenti de si grands sacrifices en argent et en sang, plus précieux, de nos soldats.

C'est là la route préconisée par tous ceux qui ont parcouru et exploré la région. N'est-ce pas celle que voulaient voir construire MM. les capitaines Malglaive et Cupet ? N'est-ce pas la voie entrevue, dans un avenir plus ou moins lointain, par le prince Henri d'Orléans ? D'ailleurs nous préférons céder la parole au courageux explorateur. Il s'exprime ainsi dans sa magnifique étude *Autour du Tonkin* : « Pour établir d'une manière utile notre influence politique et commerciale dans le Laos, il faut que nous profitions des avantages considérables que nous donne le voisinage des côtes d'Annam.

Dans ce but, nous devons, le plus tôt possible, mettre sérieusement à l'étude la construction d'une route carrossable, en attendant la pose des rails, qui reliera la côte au point le plus rapproché où commence la navigation sur un des affluents du Mékong.

La tête de ligne sur le littoral devra en même temps offrir un abri aux navires de commerce : Tourane, d'un côté, avec sa magnifique baie et, qui plus est, avec ses charbonnages, Ai-Lao, de l'autre, avec le Tchepou à ses pieds. Voilà, ce nous semble, où il faudra chercher la solution du problème. À quand les études ?

À quand les ingénieurs ? Que ceux qui conseillent d'attendre jettent un coup d'œil sur l'autre rive du Mekong.

Qu'ils regardent les Anglais et les Allemands établir les terrassements de la voie de Korat et qu'ils comprennent alors que nous ne pouvons pas perdre de temps, de peur de rappeler, une fois de plus, à nos voisins asiatiques la fable du lièvre et de la tortue !

Si les charbonnages de Ngan-son [Nông-Son] sont du nouveau exploités sérieusement, Tourane prendra une grande importance. Les navires du plus fort tonnage viendront y faire escale, y prendre le charbon, y charger les produits apportés du Laos par le chemin de fer français. De même que le trafic du Yunnan et de la Chine méridionale nous appartiendra, de même celui du Haut et du Bas-Laos sera entre nos mains si nous savons nous hâter et exécuter ce magnifique projet. Nous ne devons pas nous laisser arrêter par les difficultés que présente son exécution, car l'avenir commercial de l'Annam, de Tourane est en jeu. La voie de Tourane au Laos a donc une importance capitale ; nous étudierons ainsi successivement chacune des lignes dont la construction a été approuvée par le Parlement.

---

#### DE HANOÏ À NAM-DINH (*L'Avenir du Tonkin*, 15 janvier 1899, p. 1, col. 2-3)

Dans un de nos derniers articles, nous avons montré que la ligne ferrée allant de Tourane à Hué ne pourrait avoir une réelle importance commerciale qu'autant qu'elle serait prolongée jusqu'aux portes du Laos. Le trafic entre Tourane et la capitale de l'Annam n'est pas assez grand pour justifier, à lui seul, la construction d'une ligne aussi coûteuse. Il faut donc que tout le commerce de la vallée du Mékong puisse être drainé vers Tourane, port rendu accessible à tous les navires de commerce qui viendront y prendre tout le charbon qui leur sera nécessaire. D'ailleurs, dans la loi de finances votée par le Parlement, la ligne projetée va de Tourane au Laos.

Parmi les autres voies dont la construction sera exécutée sur les fonds provenant de l'emprunt de 270 millions, dont 50 souscrits tout de suite, nous trouvons la ligne devant relier Hanoï à l'Annam, en passant par Nam-Dinh. Cette voie n'est pas d'une urgence absolue, car ces deux points sont desservis par chaloupes et la navigation fluviale ne présente pas de grandes difficultés. C'est ce que le gouvernement a compris lorsqu'il a décidé que les grands travaux commenceraient d'abord par la construction de la voie ferrée allant du golfe du Tonkin au Yunnan, traversant tout le Tonkin et constituant une voie de pénétration en Chine destinée à y asseoir notre influence économique.

Néanmoins, le chemin de fer de Hanoï à Nam-dinh peut-être considéré comme une ligne dont l'exploitation donnera de jolis bénéfices. Ce sera un chemin de fer de grand rapport, celui dont les recettes serviront à payer une bonne partie des intérêts aux porteurs d'obligations de l'emprunt de 1899.

Pour s'en rendre compte, il n'y a qu'à considérer le mouvement des voyageurs indigènes, soit par la route, soit par les chaloupes chinoises quittant chaque soir Hanoï ou Nam-dinh. Les Annamites se déplaceront plus facilement encore, le trafic entre Nam-dinh et le reste du Tonkin augmentera lorsqu'il y aura des départs de train réguliers, et surtout lorsqu'un indigène pourra se rendre de Hanoï à Nam-dinh, faire ses affaires, et



revenir à Hanoï dans la même journée. À l'époque des récoltes, l'exportation des riz prendra une plus grande importance. Il est évident que cette ligne donnera les plus belles recettes de tout le réseau ferré du Tonkin, en attendant que la grande ligne devant rejoindre la capitale du Tonkin à Saïgon, en traversant tout l'Annam, soit terminée. C'est une magnifique conception dont la réalisation demandera une longue période d'études et surtout de construction. Nous voudrions bien la voir achevée ; mais nous craignons fort que ce bonheur ne soit réservé qu'à nos petits-neveux.

D'ailleurs, d'ici là, que d'inventions nouvelles, peut-être le chemin de fer sera-t-il déjà range parmi les vieilles lunes, l'électricité aura conquis le monde entier, le plus lourd que l'air aura triomphé, les voyages se feront en ballons dirigeables ! Mais imposons silence à notre imagination et revenons à la question.

La ligne Hanoï-Nam-dinh a été longtemps étudiée. Les profils en long et en travers sont levés par les équipes du conducteur du service des Travaux publics qui ont même atteint le Nghé-an. Le tracé de cette ligne ne doit pas avoir subi de grandes modifications et le projet doit être celui de 1895.

Pour la pose des rails, la route de 11 mètres construite d'après les ordres de M. de Lanessan était naturellement indiquée. Il est probable que la voie ferrée empruntera la moitié de la chaussée et que le reste sera réservé aux voitures ou aux piétons avec passages à niveau, barrières, le cas échéant. La distance entre Hanoï et Nam-dinh par le chemin de fer sera de 88 kilomètres.

La ligne ferrée partira bien entendu de la gare centrale de Hanoï, sur la rive droite, non loin de l'hippodrome de la Société des Courses. Elle comptera plusieurs stations : Cau-diên, Phu-thuong-Tin, Phu-xuyên, Dong-van et atteindra Phu-ly. De là, un embranchement se dirigera directement sur Nam-dinh en passant par Binh-luc et Dong-xa. Une simple remarque à ce sujet : Ne serait-il pas plus logique de faire de Phu-ly la tête de ligne de l'Annam et de ne garder le tronçon de Phu-ly à Nam-dinh que comme ligne secondaire ? Certes, cette ligne secondaire aura une grande importance à cause du commerce des régions qu'elle traversera ; mais il ne faut pas oublier que Phu ly est desservi par le fleuve et que là pourrait être le dépôt des locomotives, des wagons nécessaires à la grande ligne. Le matériel venant de Haïphong pourrait être débarqué sur [... mots illisibles ... ] le canal tend à s'ensabler de plus en plus et où les opérations de déchargement du matériel lourd présenteront de sérieuses difficultés.

Si l'on en juge, ainsi que nous le disions plus haut, par les voyages si nombreux qu'effectuent non seulement les correspondances fluviales, mais encore les chaloupes chinoises qui la fréquentent, on peut affirmer que cette ligne sera d'un rapport considérable et que les bénéfices atteindront rapidement le maximum des prévisions. Les dépenses seront couvertes dans un laps de temps relativement fort restreint et les recettes suivront une progression croissante au fur et à mesure que la ligne augmentera d'étendue, qu'elle s'étendra au loin vers la Cochinchine.

Le nombre assez considérable d'ouvrages d'art, ponts, ponceaux, aqueducs, etc., la nature des travaux spéciaux à exécuter dans la plaine de Phu-xuyên, pour lesquels il a été prévu, si toutefois nos renseignements sont exacts, plus d'un million de francs, rendent dispendieuse la construction de cette ligne. Cependant, les dépenses d'infrastructures sont bien diminuées, car le tracé emprunte sur toute sa longueur la route de 11 mètres construite du reste dans ce but. D'ailleurs, les recettes viendront compenser ces dépenses et la voie ferrée de Nam-dinh doit être construite une des premières, car cette ligne servira, grâce aux grands bénéfices que le Protectorat en retirera, à combler les déficits que l'exploitation des autres lignes ne manquera pas de provoquer.

Avec la main-d'œuvre diogène, si abondante dans toute cette région, les travaux de terrassement et infrastructure seront rapidement exécutés et le Protectorat pourra, s'il veut en tirer un bénéfice immédiat, exploiter au fur et à mesure de l'avancement des

travaux en se servant de ponts à Phu-ly par exemple, en attendant que le pont sur le Day soit terminé.

Cette ligne a été étudiée sérieusement par le service des travaux publics qui a produit dans un court espace de temps une somme de travail considérable et il est à désirer, pour le budget total, que la ligne de Hanoï à Nam-dinh soit mise en exploitation le plus tôt possible.

---

LE CHEMIN DE FER D'HANOI  
(Paris, 1<sup>er</sup> novembre 1899)

Le « Journal des débats » a reçu, de Hanoï, la nouvelle que les travaux d'infrastructure et des bâtiments du chemin de fer de Hanoï à Nam-Dinh, dont l'adjudication n'avait pu avoir lieu, on s'en souvient, le 28 juillet dernier, faute de soumissionnaires, viennent d'être concédés à MM. Vergrière, Schiess et Balliste, entrepreneurs au Tonkin, moyennant un rabais de 5 p. 100 sur les prix du devis. [...]

---

(Journal officiel de la République française, 15 février 1900)

Par décision du ministre de la marine du 14 février 1900, un témoignage officiel de satisfaction a été accordé à M. Debay (Victor-Adrien), capitaine au 4<sup>e</sup> rég. de tirailleurs tonkinois, en récompense de l'intelligence et du zèle qu'il a montrés au cours de plusieurs explorations en Annam, et notamment pendant l'étude du tracé du chemin de fer entre Tourane et Hué.

---

Hanoï  
(L'Avenir du Tonkin, 16 mars 1900)

Une commission comprenant :

MM. le directeur des Travaux publics du Tonkin, président ;

Un délégué de la Direction des Affaires civiles ;

Le chef d'escadron Gosselin chargé des études de la ligne de Haïphong à Hanoï et à Lao-kay, section de Viétri à Lao-kay ;

Godard, ingénieur chef de service, chargé du service ordinaire hydraulique et des Mines (1<sup>er</sup> arrondissement) ;

Caboche <sup>4</sup>, ingénieur chef de service, chargé des études et de la construction de la ligne de Hanoï à Nam-dinh et à Vinh ;

Desbos, ingénieur chef de service, chargé des études et de la construction de la ligne de Haïphong à Viétri ;

Borreil <sup>5</sup>, ingénieur chef de service, chargé de la construction de la ligne de Hanoï à la frontière du Quang-si, membres,

---

<sup>4</sup> Étienne *Alexandre* Caboche (Beauvais, 1864-Paris, 1922) : polytechnicien, ingénieur des ponts à Chaussées à Tours (1889), Royan (1890), au Tonkin (1899), au Yunnan (jan.-nov. 1902), à nouveau au Tonkin, en Cochinchine (1906), puis directeur du Chemin de fer franco-éthiopien de Djibouti à Addis-Abeba (1910-1922). Chevalier de la Légion d'honneur (*JORF*, 18 juillet 1903).

<sup>5</sup> Jacques Borreil : né le 4 novembre 1848 à Ille-sur-Têt. Vu précédemment comme responsable de la construction du [Phu-lang-thuong-Langson](#).

s'est réunie hier à 9 heures du matin dans les bureaux de la direction des Travaux publics, pour la réception des projets de fourniture et de pose des tabliers métalliques à exécuter sur la ligne de Hanoï à Vinh (partie comprise entre Hanoï et Ninh-binh).

Deux projets ont été envoyés par la Société des Ponts en fer, représentée par M. Leyret, et par la maison Daydé et Pillé.

Ils seront examinés dans les autres séances de la commission.

---

## CHAMBRE CONSULTATIVE MIXTE DE COMMERCE ET D'AGRICULTURE DE L'ANNAM (L'Avenir du Tonkin, 21 mars 1900)

.....  
En dernier lieu, une question, intéressant l'Annam et en particulier Tourane, a été résolue par une commission composée de M. le gouverneur général, M. le général en chef, M. le résident supérieur de l'Annam, M. le directeur des Travaux publics de l'Indo-Chine et le président de la Chambre : c'est celle du tracé du chemin de fer pour la ligne de Tourane à Hué. Deux tracés étaient en présence : celui passant par le col des Nuages ou un peu en avant du col et celui, dit du capitaine. Debay, passant par l'intérieur. En principe, M. le général en chef, M. le résident supérieur de l'Annam et le président de la Chambre étaient partisans du tracé passant par l'intérieur, M. le général en chef, se plaçant au point de vue stratégique, M. le résident supérieur et le président de la Chambre voyant dans de ce projet l'ouverture d'une région nouvelle réputée très riche par ceux qui l'ont parcourue et l'avantage de contribuer ainsi à sa mise en valeur.

M. le directeur des Travaux publics fait alors l'exposé des différences énormes qu'il y a lieu d'établir entre les deux projets pour leur exécution.

1° Le chemin de fer passant par le col des Nuages et la route Mandarine actuelle pourrait être terminé en trois ans, d'autant plus que par le nouveau tracé que vient de trouver M. le capitaine Mayer, il n'y plus qu'un tunnel de 500 mètres à percer.

L'exécution du tracé du capitaine Debay nécessiterait un grand minimum de six années.

2° Par le tracé du col, on trouvera facilement la main-d'œuvre annamite pour toute la partie qui suit la route Mandarine actuelle. Seule la traversée du col exigera de la main-d'œuvre étrangère, chinoise très probablement.

Pour la tracé Debay, il faudra employer la main-d'œuvre étrangère sur toute sa longueur ou s'exposer à voir périr un nombre très considérable d'Annamites, l'expérience ayant prouvé maintes fois déjà que l'indigène ne peut pas résister dans ces régions montagneuses.

3° La dépense de construction du chemin de fer par le col est évaluée à dix-huit millions ; celle par le tracé Debay dépasse 22 millions, soit donc une économie de 4 millions en faveur du premier.

4° Le régime des eaux de toute la région montagneuse que suit le tracé Debay est complètement inconnu. Il faudrait donc faire étudier sérieusement ce régime sous peine de s'exposer à de cruels déboires.

À la suite de toutes ces explications et pesant toutes ces considérations, la commission s'est ralliée au projet de M. le directeur des Travaux publics

En conséquence, elle a adopté le projet de la ligne passant par le col des Nuages et la route Mandarine.

La Chambre remercie le président de toutes les explications qu'il vient de lui donner et, en présence des détails circonstanciés donnés par lui, approuve à l'unanimité ses résolutions et ses votes.

L'ordre du jour étant épuisé et personne ne demandant la parole, la séance est levée à 11 h. 30.

Le Président,  
J. Lombard.

---

ACTES OFFICIELS  
(*L'Avenir du Tonkin*, 24 mai 1900)

Une caisse de fonds d'avances renouvelable, dont l'encaisse initiale est fixée à trois mille piastres (3.000 \$), est mise à la disposition de M. Blim, ingénieur chef de service des chemins de fer, pour assurer les paiements urgents que nécessiteront les études du tracé du chemin de fer de Saïgon au Khanh-hoa et au Lang-biang.

Les fonds de cette caisse seront prélevés sur les fonds de l'emprunt de 200 millions, et l'emploi en sera justifié dans la forme ordinaire, sauf en ce qui concerne le délai de production des pièces justificatives qui est porté de un mois à trois mois.

\*  
\*   \*   \*

Le projet présenté par la Société des Ponts et travaux en fer <sup>6</sup>, pour la fourniture et la pose des tabliers métalliques de 30 m et au-dessous à exécuter sur la ligne de Hanoï à Nam-dinh et à Vinh (partie comprise entre Hanoï et Nam-dinh), est approuvé.

Le montant des dépenses pour ces travaux est fixé :

Pour les travaux d'entreprise à 224.813 fr. 35

Pour les dépenses en régie sur somme à valoir à 24.186 65

Les dépenses résultant de l'exécution des travaux seront imputées sur les fonds de l'emprunt de 200 millions de francs, autorisé par la loi du 20 décembre 1898 chapitre III, art. 2).

---

CHRONIQUE LOCALE  
(*L'Avenir du Tonkin*, 6 octobre 1900)

Hier matin, à 9 h., a eu lieu à la Direction des Travaux publics à Hanoï l'adjudication sur concours pour la construction de 4 grands ponts métalliques de la ligne de chemin de fer de Hanoï à Ninh-Binh.

L'ouverture des dossiers contenant les projets déposés antérieurement a exprimé les offres de soumission ci-après :

1° La Société des Ponts et travaux en fer. Représentée par M. [Trincavelli](#)  
2.142.132 fr. 51

2° Le Creusot [[Schneider](#)]. Représenté par M. Lanne 2.117.844 fr. 20

3° MM. Daydé et Pillé. Représentés par M. Saint-Fort-Mortier 2.213.465 fr.

4° La société Levallois-Perret 2 717.175 fr. 50

5° La société Fives-Lille 2.568.246 fr 45

6° MM. [Blazeix et Cie](#) (successeur de Le Roy Dap-cau) 2.500.688 fr. 30

---

<sup>6</sup> [Société des Ponts et travaux en fer](#), Paris : ateliers à Montataire (Oise).

La commission d'adjudication était présidée par M. Viart ingénieur, assisté de M. Caboche, ingénieur, Duprat <sup>7</sup>, capitaine du génie et M. Demorgny, délégué de la Résidence supérieure.

Une commission technique va procéder à l'examen des projets et rendra sa décision avant le 23 octobre courant.

---

Hanoï  
(*L'Avenir du Tonkin*, 7 novembre 1900)

La commission prévue par l'article 5 du programme et cahier des charges pour la construction des grands ponts métalliques de la ligne de Hanoï à Vinh est composée comme suit :

MM. le directeur des travaux publics du Tonkin, président ;  
Le chef du 3<sup>e</sup> bureau de la résidence supérieure du Tonkin ;  
Godard, ingénieur chef de service ;  
Wuart, ingénieur chef de service ;  
Caboche, ingénieur chef de service ;  
Desbos, ingénieur chef de service ;  
Duprat, capitaine du Génie.

Cette commission tiendra sa première séance qui sera publique, le 27 septembre 1900 à 9 heures du matin, dans les bureaux de la direction des travaux publics du Tonkin à Hanoï.

Elle se réunira pour les autres séances sur la convocation de son président.

---

CONSEIL SUPÉRIEUR DE L'INDO-CHINE  
(*L'Avenir du Tonkin*, 26 novembre 1900)

Ligne de Hanoï à Ninh-Binh. — Cette ligne comporte un développement de 117 km, 150.

MM. Vergriète et Cie, concessionnaires de l'infrastructure en vertu d'un marché du 4 octobre 1899, devront avoir terminé leurs travaux le 4 avril 1902.

La dépense prévue est de 1.985.079 fr. 85 c.

Les petits ponts métalliques doivent être fournis et mis en place, pour le 12 octobre 1901, par la Société des ponts et travaux en fer, suivant adjudication du 15 mars 1900, et coûteront 250.000 fr.

Le jugement sur le concours ouvert pour la construction des grands ponts métalliques, a été rendu le 19 octobre dernier. La société du Creusot a été déclarée adjudicataire pour un prix d'environ 2 millions 200.000 fr.

La société des Aciéries françaises (Isbergues) fournira les rails en vertu d'une adjudication du 21 août 1900 moyennant une somme de 4.075.000 fr., laquelle

---

<sup>7</sup> René Pascal Duprat (Quinto, Italie, 12 mai 1866-Hanoï, 11 novembre 1902) : fils naturel de Pascal Duprat (1815-1885), publiciste républicain, homme politique, ministre de France au Chili, et de Clémence Royer (1830-1902), connue, entre autres, pour sa traduction et ses commentaires de l'*Origine des espèces* de Darwin. Polytechnicien, capitaine du Génie, affecté en Indochine le 21 janvier 1889, nommé chef de service de l'entretien et de l'exploitation de la ligne de [chemin de fer de Hanoï à la frontière de Chine](#) (juillet 1900). Chevalier de la Légion d'honneur du 9 janvier 1902.

comprend également la fourniture des traverses. L'adjudication du petit matériel de la voie a eu lieu le 1<sup>er</sup> novembre et celle du ballastage le 9 novembre derniers.

Ligne de Saïgon à Tan-linh. — Elle a fait l'objet du décret du 17 juin promulgué par arrêté du 31 juillet dernier, et autorisant la mise à exécution de la ligne. Les adjudications ont été fixées comme il suit :

Infrastructure : 17 novembre 1900

Petits ponts métalliques : 15 décembre 1900

Grands ponts métalliques : 15 décembre 1900

Rails : 17 novembre 1900

Ballastage et pose de voie : 17 décembre 1900

Petit matériel de voie : 17 décembre 1900

Celle concernant les traverses a déjà eu lieu en 2 lots, à la date du 15 septembre dernier. Le 1<sup>er</sup> lot a été adjugé à M. Pelligrini, moyennant 139.000 fr., et le 2<sup>e</sup> à MM. Jourdan et Chalant, pour 136.000 fr.

Les dépenses totales à prévoir sont évaluées à 12.700.000 fr.

La longueur de la ligne est de 132 km.

---

#### DJIRING

(*Annuaire général de l'Indochine française*, 1901, p. 1100-1101)

Travaux publics : Étude du chemin de fer. — 2<sup>e</sup> arrondissement : Hoppe, conducteur de 1<sup>re</sup> cl. — Faure, conducteur auxiliaire de 2<sup>e</sup> classe. — Jaouën<sup>8</sup>, conducteur de 3<sup>e</sup> classe. — Terramorsi (congé), Espéras, commis auxiliaire de 2<sup>e</sup> classe. — Pailleret, Mignucci, Fornier, Van-Thouars, agents temporaires. — 3<sup>e</sup> arrondissement : Thouard, capitaine d'artillerie. — Fontana, Desquieus, conducteur auxiliaire de 4<sup>e</sup> classe. — Cunhac, commis de 4<sup>e</sup> classe (Services civils). — Mourot, commis de 3<sup>e</sup> classe. — Billière, Allemand, Toguetti, Prieur, Bilière, Espéras, commis 4<sup>e</sup> classe. — Appiello, Gebhard, agents temporaires.

1<sup>re</sup> brigade : Péroux, Chassagnette, capitaines. — Marchand, Gauthier, Desallais, Goudalma, Charlet, lieutenants.

---

#### CHRONIQUE LOCALE

(*L'Avenir du Tonkin*, 6 mars 1901)

La commission chargée de procéder aux adjudications des Travaux sur les deux sections de chemin de fer de Viétri à Lao-kay et de Ninh-binh à Giem-quin ; des travaux d'infrastructure et bâtiments, ballastage et pose de voie de la ligne de Hanoï à Nam-dinh et à Vinh (2<sup>e</sup> section de Ninh-binh au Song-mai et 3<sup>e</sup> section de Song-mai à Vinh-Ben-Thuy) est composée comme suit :

MM. de Larminat, directeur des Travaux publics du Tonkin, président ; Giran, administrateur des Services civils, délégué du directeur des Affaires civiles ; Poeymirau, administrateur des Services civils, délégué du Résident supérieur au Tonkin ; Desbos et Caboche, ingénieurs chefs de service.

Cette commission se réunira le 30 mars, à 4 heures du soir, dans les bureaux de la Direction des Travaux publics du Tonkin à Hanoï.

---

<sup>8</sup> Auguste Jaouën : né le 29 avril 1858. En Indochine depuis 1899. Puis en Tunisie (*JORF*, 5 décembre 1915) et au service ordinaire de la Marne jusqu'à sa retraite (1<sup>er</sup> août 1923).

---

ADJUDICATION  
(*L'Avenir du Tonkin*, 1<sup>er</sup> avril 1901)

Samedi dernier a eu lieu l'adjudication des lignes de chemins de fer de Ninh-binh à Vinh (2<sup>e</sup> section) et de Ninh-binh à Vinh (3<sup>e</sup> section).

7 entrepreneurs se sont présentés à Hanoï pour le 1<sup>er</sup> de ces lots — 130 kilomètres — 1.796.043 piastres 65 cents. On a offert :

MM. Chièze et Manard — prix du bordereau

Guillaume frères — 12 % de rabais

Vergriète — 12 % de rabais

Trincavelli et Cie — 14% de rabais

Labeye — 15% de rabais

Daurelle — 17% de rabais

Balliste — 19% de rabais

Ont pris part à l'adjudication ci-dessus à Paris :

MM. Robert avec 10 % de rabais.

Société forestière de l'Annam 17 %

M. Balliste a été déclaré adjudicataire de la deuxième section.

---

SUBSTITUTION D'ADJUDICATAIRES  
(*L'Avenir du Tonkin*, 24 mai 1901)

MM. Balliste et Thomeuf sont substitués aux lieu et place de M. Balliste pour les travaux d'infrastructure, bâtiments, ballastage et pose de voie de la 2<sup>e</sup> section de la ligne de Hanoï à Nam-dinh et à Vinh, comprise entre Ninh-binh et le song Maï aux prix, clauses et conditions auxquels M. Balliste avait été déclaré adjudicataire des dits travaux.

Le cautionnement versé par M. Balliste reste affecté à la garantie de l'exécution de ces travaux par MM. Balliste et Thomeuf.

---

TRAVAUX PUBLICS.  
Travaux de chemins de fer  
(*La Quinzaine coloniale*, 25 mai 1901)

On nous écrit d'Haïphong :

« L'adjudication provisoire des travaux d'infrastructure, ballastage et pose de la voie de la ligne du chemin de fer de Ninh-binh à Vinh, donnés en deux lots, a eu lieu samedi dernier dans l'après-midi. On sait qu'une même adjudication devait se faire à Paris. Tous les principaux entrepreneurs du Tonkin avaient pris part à cette adjudication ; deux maisons ont été exclues du premier lot par la commission, sans qu'aucune raison ait été donnée.

MM. Chièze et Manard, Vergriète, Blazeix et Cie (pour le 2<sup>e</sup> lot seulement), Labeye, Guillaume, Daurelle, Brossard ont fait des offres allant du prix du bordereau à 19 % pour le premier lot et 13 % pour le deuxième : M. Balliste, qui a fait ces deux rabais, avait été déclaré adjudicataire provisoire mais la maison Mange frères (Société forestière de l'Annam) ayant soumissionné à Paris et ayant fait 17 % pour le 2<sup>e</sup> lot, sera

probablement déclarée adjudicataire de celui-ci, le premier demeurant à M. Balliste. Seul, M. Robert, entrepreneur du Tonkin, avait soumissionné à Paris, avec la maison Mange frères [Forestière et commerciale de l'Annam] ; le rabais était de 10 %. »

---

#### CHRONIQUE LOCALE (*L'Avenir du Tonkin*, 13 octobre 1901)

La commission chargée de procéder à l'adjudication sur concours des travaux de construction des grands ponts métalliques de la ligne de chemin de fer de Tourane à Hué est composée comme suit :

MM. Dardenne, directeur des travaux publics du Tonkin, président ; un délégué de la direction des affaires civiles à la désignation du Résident supérieur au Tonkin ; Picarougne, directeur des travaux publics de l'Annam ; Godard, ingénieur chef du service ordinaire et de la navigation (1<sup>er</sup> arrondissement du Tonkin) ; Desbos, ingénieur chef du service de la ligne de Haïphong à Viétri ; Caboche, ingénieur chef du service de la ligne de Hanoï à Vinh.

Cette commission tiendra sa première séance, qui sera publique, le 10 octobre 1901, à 3 heures du soir, à Hanoï, dans les bureaux de la Direction des travaux publics du Tonkin.

Elle se réunira pour les autres séances sur la convocation de son président.

---

#### CHRONIQUE RÉGIONALE HAIPHONG (*L'Avenir du Tonkin*, 26 octobre 1901)

Liste des passagers partis par *Tamise* le 24 octobre 1901 :  
Pour Tourane : ... M. Waligorski <sup>9</sup>, M. Ponard, M. Luigi Paolo, un employé de M. Waligorski...

---

#### Aciéries de Longwy (*Paris-Capital*, 22 janvier 1902)

La société a obtenu la fourniture des rails de la ligne Tourane à Hué.

---

#### NOMINATION (*L'Avenir du Tonkin*, 12 juin 1902)

M. Desbos, directeur des chemins de fer de Hanoï à Vinh, rentre en France et est remplacé dans ses fonctions par M. Borreil.

---

---

<sup>9</sup> [Henri Waligorski](#) (1853-1930) : ancien ingénieur des Batignolles sur le Bône-Guelma. Puis entrepreneur à son compte en Algérie et en Turquie. Adjudicataire du Hué-Tourane (juillet 1901). Marché repris par le groupement Bartissol, Waligorski et Hoffer (1<sup>er</sup> décembre 1902). Plus tard sur la ligne du Yunnan.



Ninh-binh–Thanh hoa  
(*La Dépêche coloniale*, 5 novembre 1902)

Les travaux d'infrastructure de la ligne ferrée comprise entre Ninh-binh et Thanh hoa sont presque terminés. M. Balliste, adjudicataire de cette partie de la grande ligne transindochinoise, a fait preuve de la plus grande activité et d'une grande expérience de ce genre d'entreprises. Il reste encore à faire quelques ouvrages d'art, des petits ponts, mais tout le matériel est prêt.

Quant au ballast, il est déjà approvisionné tout le long de la ligne et dès que le matériel destiné à la pose de la voie et du ballast pourra être dirigé sur ces points, ces travaux seront menés avec rapidité.

Il est évident que la ligne sera terminée bien avant l'époque tout d'abord fixée et tout l'honneur de ces magnifiques résultats en reviendra à M. Balliste et à son personnel. Nous devons également féliciter les ingénieurs conducteurs et surveillants des travaux publics qui se sont réellement surmenés.

---

L'INAUGURATION DE LA LIGNE HANOÏ–NAM-DINH  
par A. Raquez  
(*L'Avenir du Tonkin*, 26 décembre 1902)

Il fait frisquet mais sec lorsque les cent cinquante hauts fonctionnaires et invités montent à 7 h. 45 dans le train qui doit les emporter vers Nam-dinh.

M. le gouverneur général vient d'arriver avec M. le docteur Cognacq, chef adjoint de son cabinet, M. Neton, chef du secrétariat, et deux officiers d'ordonnance. Il a trouvé dans la salle des pas-perdus MM. Broni, de Lamothe, Luce, résidents supérieurs au Tonkin, au Cambodge, en Annam, tout le haut personnel des Travaux publics ayant à sa tête MM. Guillemoto et Dardenne ; MM. Duranton, du secrétariat général ; Assaud, procureur général ; et Michel, avocat général, etc., etc. Presque toute la presse tonkinoise est représentée. Plusieurs confrères parisiens vont, eux aussi, inaugurer. Parmi ces redingotes, une seule robe, M<sup>me</sup> C. Max, critique musical de *La Fronde*, qui vient d'arriver à Hanoï, ainsi que M. Lefeuvre du *Rappel*.

La *Bandà del Pasig* joue déjà dans le train qui s'ébranle. La voie est bonne ; elle sera excellente dans quelques semaines.

Un seul arrêt, à Phu-ly. M. Beau descend et se rend dans une des salles de la gare où M. Lorin, le sympathique administrateur de la province, lui adresse quelques paroles de bienvenue. L'on repart aussitôt.

Sur toute la route, des rizières en grande partie recouvertes d'eau. Tout le monde est aux champs. On laboure soit avec le buffle soit en faisant tirer par deux hommes une herse que guide souvent une femme. À côté, l'on repique. La récolte promet d'être belle.

La ligne traverse de nombreux villages. Le long de la voie, les Annamites, vêtus de la dalmatique rouge avec la gueule du dragon brodée sur la poitrine, tiennent les grands pavillons multicolores des pagodes. Il en est de toutes les formes, de toutes les teintes, de toute valeur, mais tous pittoresques et flottant sous le petit vent qui pique.

De distance en distance, un autel avec les cinq objets, les bougies de cire jaune, les offrandes de fruits et de fleurs, les armes de pagode alignées. Les mandarins et les notables se prosternent et font les grands lais tandis que les guitares, les flûtes, les violons et les clochettes cherchent à se faire entendre malgré le crépitement des pétards. Spectacle peu banal.

Près des centres gardés par la milice, les hommes présentent les armes, les gardes principaux saluent du sabre et les clairons sonnent aux champs.

Dans les cours d'eau nombreux à côté desquels nous roulons de notre bonne petite allure, des pêcheurs en quantité considérable sont accroupis sur des radeaux de bambou. D'immenses armatures étendent leurs bras pour tendre le large filet que plusieurs relèvent en ce moment. Pratique au premier chef ce filet car il soutient en son milieu l'étroit goulot d'une nasse en vannerie. Lorsque le pêcheur lève son appareil, le filet forme entonnoir et le poisson descend fatalement dans la nasse. Il n'en peut plus sortir et la pêche contenue sans effort, tandis que les prisonniers sont tenus au frais dans l'eau même où ils vivaient libres tout à l'heure.

Nam-dinh ! Toutes les troupes de la garnison sont sous les armes. Les fanfares résonnent. La *Marseillaise* est attaquée par la *Banda*. Des pétards encore, encore. C'est très amusant.

Toujours à la fois correct, simple et affable. M. Beau revoit dans la grande salle de la gare les autorités françaises et indigènes que lui présente M. Hauser, l'aimable administrateur de la province.

Les estomacs crient famine. Birot est là, rayonnant. Bon signe. Bien n'est brûlé.

Chacun se place autour de l'immense table en fer à cheval qui s'allonge sous le hall des machines. Les Travaux publics ont bien fait les choses. Jugez-en, ami lecteur, et sentez se dilater vos papilles dégustatives si votre estomac n'est pas fatigué par les banquets successifs de tous ces derniers jours :

Hure de sanglier aux pistaches  
Galantine de paon à la gelées  
Petits pâtes chauds à la Cussy  
Loup de mer à la Moderne  
Filets de bœuf à la Talleyrand  
Foie d'oie confit à la châtelaine  
Petits pois fins à la crème  
Bécasses sur canapé  
Faisans truffés à la Figeac  
Bombe glacée praline  
Mille feuilles aux fruits  
Petits fours assortis  
Vin rosé des Cévennes en carafe  
Moulin Varenne blanc  
Château Margaux — Pomard  
Louis Roederer frappé

Tout est bon. Les foies d'oie et les bécasses remarquables. Bravo Birot !  
Au dessert, un seul discours mais important, celui de M. Guillemoto :

Monsieur le gouverneur général,  
Messieurs,

Le service des Travaux publics vous remercie d'avoir bien voulu honorer cette inauguration de votre présence. Il voit dans cette présence un gage nouveau de l'intérêt que vous portez à notre belle colonie, à son développement économique et à tout ce qui en est, à la fois le moyen et le sûr garant.

Dès demain, la locomotive établira une communication régulière et permanente entre Hanoi, la capitale politique du Tonkin, et Nam-dinh, sa capitale littéraire. Mais ce

n'est là qu'un premier pas et Nam-dinh ne restera pas longtemps tête de ligne ; elle ne l'est même déjà plus puisque [déjà les trains] vont la dépasser de 26 km et iront jusqu'au Day, qu'ils franchiront d'ailleurs dans quelques mois, après l'achèvement du viaduc en construction.

L'inauguration d'aujourd'hui porte à 385 le nombre de kilomètres de voie ferrée, dépendant du réseau nord de l'Indo-Chine entièrement compris dans le Tonkin et actuellement en exploitation ; et dans quelques semaines, ce chiffre sera porté à 450 km, après l'ouverture de la ligne Hanoï-Viétri.

Ces chiffres ont leur éloquence, et ce n'est pourtant qu'un commencement, puisqu'à fin de la l'année où nous nous trouvons, la locomotive atteindra d'une part Yenbay, et, d'un autre côté, pénétrera dans la belle province du Than-hoa.

Ces résultats sont difficiles, quelque désir que nous en ayons eu, à faire figurer dans des salles d'exposition, et notre exposition à nous, la voici ; elle forme comme une annexe de celle qu'en ce moment même, nous admirons à Hanoï. — Nous avons dû laisser à nos entrepreneurs des grands ouvrages d'art, aux fabricants de votre matériel de voie et de notre maternel roulant le soin de vous montrer ce qu'ils ont imaginé d'abord, exécuté ensuite pour nos chemins de fer. Nous avons, en effet, demandé à l'industrie métropolitaine de nous aller à tirer le maximum d'effet utile d'une voie de un mètre. Nos rails, nos traverses, nos locomotives, nos wagons et nos [...] résultat de concours qui par [...]

C'est qu'en effet, on se trouvait ici dans des conditions très spéciales et que celles que nous devons imposer aux concurrents sortaient de l'ordinaire, puisque les lignes que nous construisons sont peut-être destinées à être incorporées un jour dans les grandes voies de circulation qui relieront l'Europe à l'Extrême-Orient et qu'il fallait nécessairement qu'elles fussent établies en conséquence.

Notre industrie nationale s'est tirée à son honneur de la tâche qui lui était dévolue, et, d'autre part, il semble que l'effort que nos travaux ont donné à son activité ait été suffisant, puisque, dans bien des cas, elle s'est trouvée légèrement en retard sur les travaux que nous exécutons ici.

Et pourtant, au moment où nous les commençons, ces travaux, combien de sceptiques ne nous ont-ils pas prédit que l'effort à produire serait au dessus des forces vives disponibles dans l'ensemble de la population qui succomberait sous le poids tout à la fois d'impôts excessifs et de travaux qu'elle ne pourrait exécuter.

Or, ces travaux, joints à ceux de l'Exposition et à ceux, si nombreux, qui sont en voie d'exécution sur toute la surface du pays ont fait jaillir de la terre tonkinoise une armée de travailleurs, terrassiers, maçons, ouvriers de la pierre et ouvriers du fer, menuisiers, charpentiers, peintres, etc. [Et l'habileté de main de la race, en même temps que son intelligence se sont révélées de telle sorte qu'on a vu surgir de véritables artistes dont le talent apparaît surtout dans l'œuvre considérable de l'Exposition.](#)

La population reçoit d'ailleurs en salaires, pendant cette période de travaux, beaucoup plus que les sommes qui peuvent lui être demandées pour faire face aux annuités de nos emprunts des chemins de fer. Vous avez pu remarquer en outre que sur nos lignes en exploitation, [l'Européen n'est employé que pour la direction et la surveillance ; l'indigène est utilisé tant comme chef de gare et chef de train que comme mécanicien, chauffeur, ouvrier de la voie, etc.](#) Le recrutement de ce personnel, des services duquel nous n'avons, d'ailleurs qu'à nous louer, est incessant et rendu facile par les progrès de l'instruction dans le pays. Il ne faut pas oublier que le Tonkin ne suffit pas complètement à assurer la subsistance de son surcroît de population et qu'une des missions que nous devons remplir est de porter remède à ce grave état de choses par une mise en valeur plus complète des ressources du pays et par la création d'industries nouvelles. Or, l'exploitation des chemins de fer est une véritable industrie, très complexe et destinée à employer une armée d'Annamites. Au bout de très peu de temps, chaque kilomètre de chemin de fer mis en exploitation rendra largement à la population, sous

forme de salaires, l'intérêt du capital de premier établissement, et, de son côté, le Trésor encaissera des recettes qui dépasseront de près d'un tiers les dépenses d'exploitation. C'est ainsi que pour l'année 1902, qui vient de finir, les recettes ont atteint une somme d'environ 420.000 \$ pour une dépense qui ne dépasse pas 290.000 \$. Ainsi, sans même tenir compte du développement économique que produit nécessairement la voie ferrée, il est inexact de dire que les chemins de fer de l'Indo-Chine constitueront une charge pour la population. C'est le contraire qui est exact. L'exemple de ce qui se passe dans tous les pays du monde aurait pu rassurer ceux qui avaient des craintes à cet regard, et les résultats dès maintenant acquis sont là pour démontrer que l'Indo-Chine n'entend pas faire exception. Le développement du pays sous l'influence du chemin de fer y est d'ailleurs tel que, dès maintenant, notre matériel se trouve insuffisant pour transporter les bois et les bestiaux en provenance des régions extérieures au Delta et que dessert notre ligne de Langson.

En ce qui est des régions riches et peuplées que traversera la ligne Hanoï–Nam-dinh–Thanh-hoa–Vinh, qui ne voit combien l'activité générale qu'on y remarque déjà sera favorisée et accrue par cette voie de communication rapide qui mettra tous les colons en quête de régions encore libres au pied de ce plateau du Tran-ninh si favorable aux Européens, mais qui apparaissait un peu jusqu'à ce jour comme un éden accessible !

Nos travaux ont également assuré la création d'établissements industriels qui, sans eux, n'auraient pas eu leur raison d'être et qui sont un nouvel élément de prospérité. Il me suffira de citer, parmi beaucoup d'autres, l'usine à ciment de Haïphong, la fabrique de chaux de Hué et l'installation d'explosifs de Hanoï. Nous pouvons, de plus, espérer que des exploitations de mines et des établissements métallurgiques se créeront à brève échéance au Tonkin qui deviendra ainsi la succursale industrielle de la France en Extrême-Orient.

Pour libérer la main-d'œuvre qui nous est nécessaire, et qui est, du reste, la richesse de ce pays, il faut — car tout se tient — que les cultures, et plus particulièrement celle du riz, soient rendues plus intensives et plus régulières, et partant plus profitables. C'est le but des travaux d'irrigation dont vous avez annoncé, M. le gouverneur général, l'intention de poursuivre l'exécution. Ces travaux étaient nécessairement subordonnés à la confection de la carte du Tonkin qui sera l'une des œuvres importantes du service géographique. Les premières données qui nous ont été fournies nous ont déjà rendu possible de dresser un projet, et j'ai la conviction, partagée par M. le résident supérieur au Tonkin, que le budget local pourra assurer l'exécution progressive de ce travail grâce aux excédents de recettes produits par le développement de la richesse publique, conséquence forcée de la création des chemins de fer.

Je serai heureux, Monsieur le gouverneur général, si la fête d'aujourd'hui, qui est la fête du travail fécond en conséquences, peut contribuer à mettre en évidence l'excellence de la grande œuvre à laquelle vous avez promis de vous consacrer pour la mener à bonne fin.

Dos sceptiques, car il y en a toujours, demandent ce que les Européens peuvent bien faire d'utile dans une colonie qui, dès avant leur arrivée, possédait déjà une organisation complète. Le voilà, ce qu'ils y peuvent faire ! Ce» rails, ces locomotives, cette impulsion nouvelle donnée à un pays qui, en raison même de sa civilisation antérieure, est trop sujet à s'hypnotiser dans le passé, est la meilleure réponse qu'on puisse leur faire. Tous ceux qui sont venus à l'Exposition de Hanoï, tous ceux qui assistent à la solennité d'aujourd'hui seront, je pense, convaincus qu'en appliquant dans ce pays les compétences accumulées par notre civilisation scientifique, nous comblons un grand vide de la civilisation indigène, pour le plus grand avantage du progrès et de la prospérité du peuple que nous protégeons.

La Banda del Pasig redonne la *Marseillaise* à vive allure. Les excellents musiciens ont joué pendant le banquet ; ils joueront en visitant -Nam-dinh ; ils joueront encore dans le

train du retour et continueront à jouer de la gare de Hanoï au village Philippin. Vrai ! Ils en ont une santé, les gaillards ! Lelorrain les encourage et les remercie, ils voulaient encore jouer pour le remercier à leur tour...

M. le gouverneur général part en voiture avec le cortège officiel, précédé et suivi d'un peloton de miliciens à cheval. Il visite successivement la manufacture cotonnière, une des pagodes annamites, la distillerie Fontaine, le cathédrale, l'école franco-annamite, l'hôpital indigène et rejoint la gare à trois heures et demie.

La plupart des invités se sont égrené en ville pour admirer la propreté de cette agglomération indigène, l'intensité de sa petite industrie et de sa vie commerciale. Ils ont visité les ateliers des brodeurs et des incrusteurs, fait chanter et danser des filles laides à la lumière du jour mais élégantes du geste de leur main fuselée. M. de Vilmorin rapporte presque un tronc de lim pour sa collection de bois ; tel grave président du... a des thésières dans ses poches, un moins grave fureteur s'amène avec un gong sonore ; presque tous emportent un souvenir de l'inauguration.

En route pour Hanoï !

Encore les drapeaux, les autels, les mandarins qui s'agenouillent mais le calme du soir, mais la demi-lumière rendent infiniment douces les teintes éblouissantes de la matinée. Toute chose a un autre aspect, reposé, calme, un peu fatigué, comme ces milliers d'indigènes qui nous attendent depuis le lever du jour.

Hanoï. Tout le monde descend. Excellente journée à tous égards.

---

#### Primes à l'industrie (*L'Avenir du Tonkin*, 3 février 1903)

À la suite du concours ouvert par l'administration pour la construction d'un pont sur la rivière de Phan-Rang, à Ba-lach, la maison Daydé et Pillé\* vient de remporter un nouveau succès. C'est le projet présenté par elle qui a été adopté par la commission d'examen et qui sera exécuté.

Les primes suivantes ont, en outre, été allouées aux établissements industriels ci-après, qui avaient également présenté des projets :

1° À la Société industrielle de Levallois-Perret, 2.500 fr. ; 2° Aux établissements Schneider et Cie, 1.500 fr. ; 3° À la Société industrielle française d'Extrême-Orient, 1.000 fr.

On sait que dans le cas d'acceptation de la prime, le projet primé devient la propriété de l'Administration.

Le montant des crédits nécessaires pour l'exécution du projet de MM. Daydé et Pillé est évalué à 325.000 francs.

---

#### EN EXTRÊME-ORIENT (De notre correspondant particulier.) (*La Dépêche coloniale*, 20 juin 1903)

Hanoï, 12 mai.

.....  
Puisque nous faisons allusion aux chemins de fer, disons en passant que leur succès parmi la population indigène va sans cesse grandissant et dépasse toutes les prévisions, toutes les espérances.

On a dû plus que doubler le service de la nouvelle ligne du Nam-Dinh.

M. Dussaix <sup>10</sup>, chef de l'exploitation qui a succédé au capitaine Duprat, visite en ce moment la ligne du Ninh-Binh à Thanh-Hoa pour s'assurer s'il est possible de mettre en exploitation dès maintenant un tronçon nouveau.

---

Alfred Raquez, *Entrée gratuite*, Saïgon, fin 1903.

**Variante de l'article publié par l'Avenir du Tonkin du 26 décembre 1902**

[209]

L'INAUGURATION DE LA LIGNE HANOÏ-NAM-DINH

L'INDUSTRIE FRANÇAISE À NAM-DINH

10 janvier 1903

Il fait frisquet mais sec lorsque les cent cinquante hauts fonctionnaires et invités montent à huit heures dans le train qui doit les emporter vers Nam-Dinh.

Parmi ces redingotes, une seule robe, madame Max, critique musical de la *Fronde*, qui vient d'arriver de France.

La *Banda del Pasig* joue déjà dans le train qui s'ébranle.

La voie est bonne ; elle sera excellente dans quelques semaines.

La locomotive glisse à travers les rizières les plus riches du delta tonkinois. Tout le monde est aux champs. On laboure soit avec le buffle, soit en faisant tirer par deux hommes une herse que guide souvent une femme. À côté, l'on repique. La récolte promet d'être belle.

Nombreux sont les villages. Le long de la voie, les Annamites, revêtus de la dalmatique rouge, avec la gueule du dragon brodée sur la poitrine, tiennent les grands pavillons multicolores des pagodes. Il en est de toutes formes, de toutes teintes, de toute valeur, mais tous pittoresques et flottant sous le petit vent qui fait frissonner les riz.

De distance en distance, un autel garni des cinq objets rituels <sup>11</sup>, des bougies de cire jaune, des offrandes de fleurs et de fruits ; des serviteurs tiennent droit les armes des pagodes. Les mandarins et les notables se prosternent et font les grands laï, tandis que les guitares, les flûtes, les violons et les clochettes cherchent à se faire entendre malgré le crépitement des pétards. Spectacle peu banal.

Près des centres gardés par la milice indigène, les hommes présentent les armes, les gardes principaux saluent du sabre et les clairons sonnent aux champs.

Dans les cours d'eau nombreux à côté desquels nous roulons de notre [210] bonne petite allure, des pêcheurs sont accroupis sur des radeaux de bambou. D'immenses armatures allongent leurs bras pour tendre le large filet que plusieurs relèvent en ce moment. Pratique au premier chef, ce filet, car il soutient en son milieu l'étroit goulot d'une nasse en vannerie.

Lorsque le pêcheur lève son appareil, le filet forme entonnoir et le poisson descend fatalement dans la masse. Il n'en peut plus sortir et la pêche continue sans fatigue, tandis que les prisonniers sont tenus au frais dans cette eau même où ils vivaient libres tout à l'heure.

Nam-Dinh !

---

<sup>10</sup> Henri Dussaix (Servoz, Savoie, 26 août 1869-Paris XVI<sup>e</sup>, 15 décembre 1930) : polytechnicien, en Indochine de 1901 à 1912. Directeur de l'Exploitation des chemins de fer. Chevalier de la Légion d'honneur (*JORF*, 4 décembre 1915).

<sup>11</sup> La coupe aux offrandes, les deux brûle-parfums, les deux chandeliers.

Toutes les troupes de la garnison alignent leur double haie. Les fanfares résonnent. *La Marseillaise* est attaquée par la Banda. Des pétards encore, encore, encore. Très amusant.

Toujours à la fois correct, simple et affable, M. Beau reçoit dans la grande salle de la gare les autorités françaises et indigènes que lui présente M. Hauser, le sympathique administrateur de la province.

Les estomacs crient famine. Birot, le maitre-queux hanoïen, est là, rayonnant. Bon signe. Rien n'est brûlé.

Chacun se place autour de l'immense table en fer à cheval qui s'allonge sous le hall des machines. Les Travaux Publics ont bien fait les choses.

Jugez-en, ami lecteur, et sentez se dilater vos papilles dégustatives à la lecture de ce menu colonial ... si peu :

Hure de sanglier aux pistaches  
Galantine de paon à la gelées  
Petits pâtes chauds à la Cussy  
Loup de mer à la Moderne  
Filets de bœuf à la Talleyrand  
Foie d'oie confit à la châtelaine  
Petits pois fins à la crème  
Bécasses sur canapé  
Faisans truffés à la Figeac  
Bombe glacée praline  
Mille feuilles aux fruits  
Petits fours assortis  
Vin rosé des Cévennes en carafe  
Moulin Varenne blanc  
Château Margaux — Pomard  
Louis Roederer frappé

Tout est bon. Les foies d'oie et les bécasses remarquables. Bravo, Birot !

Au dessert, un seul discours mais important : celui de M. Guillemoto, directeur général des Travaux publics, dont nous voulons citer quelques passages, afin de donner une idée de l'œuvre qui s'accomplit :

[211] L'inauguration d'aujourd'hui porte à 385 le nombre de kilomètres de voie ferrée dépendant du réseau nord de l'Indo-Chine, entièrement compris dans le Tonkin et actuellement en exploitation ; dans quelques semaines, ce chiffre sera porté à 450 kilomètres après l'ouverture de la ligne Hanoï-Viétri

Ces chiffres ont leur éloquence et ce n'est pourtant qu'un commencement puisqu'à la fin de l'année où nous nous trouvons, la locomotive atteindra d'une part Yên-Bay et, d'un autre côté, pénétrera dans la belle province du Thanh-Hoa.

... Nous avons demandé à l'industrie métropolitaine de nous aider à tirer le maximum d'effet utile de la voie de un mètre. Nos rails, nos traverses, nos locomotives, nos wagons et nos voitures sont le résultat de concours qui, parfois, ont été très remarquables.

Notre industrie nationale s'est tirée à son honneur de la tâche qui lui était dévolue et, d'autre part, il semble que l'aliment que nos travaux ont donné à son activité ait été suffisant puisque, dans bien des cas, elle s'est trouvée légèrement en retard sur les travaux que nous exécutions ici...

Ces travaux, joints à ceux de l'Exposition et à ceux si nombreux qui sont en voie d'exécution sur toute la surface du pays, ont fait jaillir de la terre tonkinoise une armée de travailleurs, terrassiers, maçons, ouvriers de la pierre et ouvriers du fer, menuisiers,

charpentiers, peintres, etc. Et l'habileté de main de la race, en même temps que son intelligence, se sont révélées de telle sorte qu'on a vu surgir de véritables artistes dont le talent apparaît surtout dans l'œuvre considérable de l'Exposition...

La population reçoit d'ailleurs en salaires pendant cette période de travaux beaucoup plus que les sommes qui peuvent lui être demandées pour faire face aux annuités de nos emprunts de chemin de fer. Vous avez pu remarquer, en outre, que sur nos lignes en exploitation, l'Européen n'est employé que pour la direction et la surveillance ; l'indigène est utilisé tant comme chef de gare et chef de train que comme mécanicien, chauffeur, ouvrier de la voie, etc. Le recrutement de ce personnel des services duquel nous n'avons d'ailleurs qu'à nous louer est incessant et rendu facile par les progrès de l'instruction dans ce pays...

Nos travaux ont également assuré la création d'établissements industriels qui, sans eux, n'auraient pas eu leur raison d'être et qui sont un nouvel élément de prospérité. Il me suffira de citer parmi beaucoup d'autres l'usine à ciment de Haiphong, la fabrique de chaux de Hué et l'installation d'explosifs de Hanoï...

Des sceptiques, car il y en a toujours, demandent ce que les Européens peuvent bien faire d'utile dans une colonie qui, dès avant leur arrivée, possédait déjà une organisation complète. Le voilà, ce qu'ils y peuvent faire ! Ces rails, ces locomotives, cette impulsion nouvelle donnée à un pays qui, en raison même de sa civilisation antérieure, est trop sujet à s'hypnotiser dans le passé est la meilleure réponse qu'on puisse leur faire. Tous ceux qui sont venus à l'Exposition de Hanoï, tous ceux qui assistent à la solennité d'aujourd'hui seront, je pense, convaincus qu'en appliquant dans ce pays les compétences accumulées par notre civilisation scientifique, nous comblons un grand vide de la civilisation indigène, pour le plus grand avantage du progrès et de la prospérité du peuple que nous protégeons.

[212] La *Banda del Pasig* redonne la *Marseillaise* à vive allure. Ces excellents musiciens ont joué pendant le banquet ; ils joueront en visitant Nam-Dinh, ils joueront encore dans le train du retour et continueront à jouer de la gare de Hanoï au village philippin. Vrai ! Ils en ont une santé, les gaillards !

Lelorrain, le délégué des Philippines, les encourage et les remercie. Ils voulaient encore jouer pour le remercier à leur tour.

Le Gouverneur Général part en voiture avec le cortège officiel, précédé et suivi d'un peloton de miliciens à cheval. M. Beau veut visiter les grands établissements industriels que Nam-Dinh a vu s'élever au cours de ces années dernières.

Et d'abord, arrêt à la filature de la Société *Cotonnière du Tonkin*.

.....  
[213] Le cortège officiel se rend ensuite à la Distillerie Fontaine ainsi qu'on l'appelle dans le pays, à la Société française des distilleries de l'Indo-Chine (anciens Établissements A. R. Fontaine et Cie)<sup>12</sup>, ainsi qu'il faut dire pour respecter les firmes et nous sommes partisan du respect.

.....  
[214] Le cortège officiel se rend ensuite à la cathédrale, à l'école franco-annamite, que fréquentent des centaines d'enfants, à l'hôpital indigène et visite l'une des plus importantes pagodes de la grande cité.

[215] Puis, tandis que le Gouverneur Général s'arrête pendant quelques instants à la Résidence, dont la toute charmante madame Hauser fait les honneurs, la plupart des invités s'égaillent dans la ville. Ils admirent l'étonnante propreté de cette agglomération indigène et l'intensité de sa vie commerciale. Ils visitent les ateliers des brodeurs et des incrusteurs, font chanter et danser les filles aux dents laquées et dont les mains fines,

---

<sup>12</sup> Société anonyme au capital de trois millions de francs. — Siège social : rue Berlesey, n° 6, Dijon. — Siège administratif : boulevard Gialong, n° 53, Hanoï.



aux doigts en fuseau, décrivent dans les airs les passes rituelles scrupuleusement réglées, toujours les mêmes depuis des siècles et des siècles.

M. de Vilmorin rapporte presque un tronc de lim pour sa collection de bois ; le grave président du jury, M. Getten, a des théières dans ses poches ; un moins grave fureteur s'amène avec un gong sonore ; presque tous emportent un souvenir de l'inauguration.

En route pour Hanoï !

Encore les drapeaux, les autels, les mandarins qui s'agenouillent mais le calme du soir, mais la demi-lumière rendent infiniment douces les teintes éblouissantes de la matinée. Toute chose a un autre aspect, calme, un peu fatigué, comme ces milliers d'indigènes qui nous attendent depuis le lever du jour.

Hanoï ! Tout le monde descend.

Excellente journée à tous égards.

---

CHEMINS DE FER  
1° ÉTUDES ET TRAVAUX  
(*Annuaire général de l'Indochine française*, 1904, p. 147-157)

1<sup>re</sup> CIRCONSCRIPTION DES ÉTUDES EN TRAVAUX DE CHEMINS DE FER  
Lignes du Nord

M. BORREIL (J.), chev. LH, ingénieur en chef de 2<sup>e</sup> classe, en résidence à Hanoï.  
.....

2<sup>e</sup> ARRONDISSEMENT  
Ligne de Haïphong à Hanoï et à Laokay  
PARTIE COMPRISE ENTRE VIÉTRI ET LAOKAY 225 kilomètres  
.....

[150]  
3<sup>e</sup> ARRONDISSEMENT  
Ligne de Hanoï à Nam-dinh et à Vinh  
PARTIE COMPRISE ENTRE NINH-BINH ET VINH 209 kilomètres.

Bureau de l'ingénieur

MM. Munier (A.), conducteur principal de 2<sup>e</sup> classe, chef du bureau, Thanh-hoa ;  
Jardin (H.), conducteur principal de 2<sup>e</sup> classe, chef de section, Thanh-hoa ;  
Ducom (C.), sous-chef de bureau de 4<sup>e</sup> classe, comptabilité, Thanh-hoa ;  
Dutaud (P.), surveillant de 1<sup>re</sup> classe (c. a.), service d'ordre, Thanh-hoa ;  
NGUYEN-THANH-HUNG, élève-secrétaire de 1<sup>re</sup> classe ;  
LÊ-QUÈ, élève-dessinateur de 1<sup>re</sup> classe.

2<sup>e</sup> SECTION. — 130 km. 550

MM. Teissier (G.), conducteur principal de 2<sup>e</sup> classe, chef de section à Thanh-hoa ;  
Ainaud (C.), commis de 2<sup>e</sup> classe, surveillance des travaux, —  
Raybaut (L.), surveillant de 1<sup>re</sup> classe (c. a.), surveillance des travaux à Thanh-hoa ;  
3 agent journalier.

1<sup>re</sup> SUBDIVISION. — 32 k. 600

MM. Daumet (A.), conducteur de 2<sup>e</sup> classe, chef de subdivision à Ninh-binh ;  
Thieulle (P.), commis de 4<sup>e</sup> classe, surveillance des travaux à Ninh-binh ;  
Catherine (L.), chef de district principal de 2<sup>e</sup> classe, surveillance des travaux, à Ninh-  
binh ;  
Grosdemange (L.), surveillant principal de 2<sup>e</sup> classe (c. a.), surveillance des travaux,  
Cao-vo ;  
Colonna de Léca (P.), surveillant de 3<sup>e</sup> classe (c. a.), surveillance des travaux, Cao-vo ;  
1 agent temporaire ;  
2 agents journaliers.

2<sup>e</sup> SUBDIVISION. — 28 k. 950

MM. Guérin (J.), conducteur de 2<sup>e</sup> classe, chef de subdivision à Han-rong ;  
Castaing (J.), surveillant de 2<sup>e</sup> classe, surveillance des travaux, à Nhatrang ;  
Prompt (J.), surveillant de 3<sup>e</sup> classe (c.a.), surveillance des travaux, Thanh-hoa ;  
1 agent temporaire.

3<sup>e</sup> SUBDIVISION, — 30 kilomètres

MM. Chassain (E.), conducteur de 4<sup>e</sup> classe, chef de subdivision à Thinh-lac ;  
Hideaux (V.), surveillant de 3<sup>e</sup> classe (c. a.), surveillance des travaux, Thinh-lac ;  
2 agents journaliers.

4<sup>e</sup> SUBDIVISION. — 39 kilomètres

MM. Barcelou (P.), conducteur principal de 2<sup>e</sup> classe, chef de subdivision à Thoson ;  
Labataille (J.), surveillant de 3<sup>e</sup> classe (c. a.), surveillance des travaux, Thoson ;  
2 agents temporaires.

3<sup>e</sup> SECTION. — 79 kilomètres

MM. Tabourin (A.), conducteur principal de 2<sup>e</sup> classe, chef de section, à Vinh ;  
Lefebvre (G.), commis de 1<sup>re</sup> classe, surveillance des travaux, à Vinh ;  
Mouné (J.), surveillant de 3<sup>e</sup> classe (c. a.).

5<sup>e</sup> SUBDIVISION. — 14 k. 129

MM. Nabonne (A.), conducteur de 3<sup>e</sup> classe, chef de subdivision à Hoang-Mai ;  
Laville (A.), surveillant de 3<sup>e</sup> classe (c. a.), surveillance des travaux à Giem-quinh ;  
2 agents journaliers.

6<sup>e</sup> SUBDIVISION. — 32 k. 571

MM. Tachet (P.), conducteur de 3<sup>e</sup> classe, chef de subdivision à Phu-dien ;  
Castaigné (L.), surveillant de 2<sup>e</sup> classe (c. a.), surveillance des travaux à Mai-trach ;  
Mével (B.), surveillant de 3<sup>e</sup> classe (c. a.), surveillance des travaux à Yen-ly ;  
4 agents journaliers.

7<sup>e</sup> SUBDIVISION. — 33 k. 415

MM. Bobet (J.), conducteur de 3<sup>e</sup> classe, chef de subdivision à Do-cam ;  
Vandenbergen (A.), surveillant de 3<sup>e</sup> classe (c. a.), surveillance des travaux à Quan-  
toan ;  
Guigon (H.), surveillant de 3<sup>e</sup> classe (c.a.), surveillance des travaux à Vinh ;  
1 agent temporaire.

4<sup>e</sup> ARRONDISSEMENT

Ligue de Hanoï à Nam-dinh et à Vinh

PARTIE COMPRISE ENTRE HANOÏ ET NINH-BINH. — 114 kilomètres

M. Crozat (P.), sous-ingénieur à Hanoï.

Bureau de l'ingénieur

MM. Goguet (V.), conducteur de 2<sup>e</sup> classe, chef du bureau, Hanoï ;  
Joly (A.), commis de 1<sup>re</sup> classe, comptabilité, Hanoï ;  
Collin (J.), commis de 1<sup>re</sup> classe, vérification des métrés, Hanoï ;  
Garnier (M.), surveillant de 3<sup>e</sup> classe (c. a.), service d'ordre, Hanoï ;  
2 agents journaliers.

LE-NINH, secrétaire titulaire de 5<sup>e</sup> cl. ;

DO-VAN-THINH, —

VU-VAN-PHUONG, dessinateur titulaire ;

VU-VAN-NHUONG, dessinateur titulaire de 5<sup>e</sup> classe ;

NGUYÊN-VAN-LUONG, dessinateur titulaire de 5<sup>e</sup> classe ;

BUI-XUAN-HOA, dessinateur titulaire de 5<sup>e</sup> classe ;

NGO-XUAN-QUÊ, élève-dessinateur de 1<sup>re</sup> classe ;

NGUYEN-QUI-NHU, élève-dessinateur de 1<sup>re</sup> classe ;

BUI-HUY-CHUONG, élève-dessinateur de 1<sup>re</sup> classe ;  
NGUYÊN-NGOC-QUÈ, élève-secrétaire de 2<sup>e</sup> classe ;  
DAO-TRI-NGHIA, élève-secrétaire de 2<sup>e</sup> classe ;  
NGUYÊN-VAN-QU, élève-secrétaire de 2<sup>e</sup> classe ;  
PHAN-TRUNG CHAM, élève-secrétaire de 2<sup>e</sup> classe ;  
NGUYÊN-DANG-MINH, élève-dessinateur de 2<sup>e</sup> classe ;  
LÈ-VAN-TUANH, élève-dessinateur de 2<sup>e</sup> classe ;  
NGUYÊN-VAN-VINH, élève-dessinateur de 2<sup>e</sup> classe ;  
NGUYÊN-QUANG-MINH, élève-dessinateur de 2<sup>e</sup> classe ;  
DAO-VAN-MINH, élève-dessinateur de 2<sup>e</sup> classe ;  
TRUONG-MONG-LAN, élève-dessinateur de 2<sup>e</sup> classe ;

#### SERVICE DÉTACHÉ

M. Girard (C.), conservateur, réparateur des instruments de précision, à Hanoï.

#### 2<sup>e</sup> CIRCONSCRIPTION DES ÉTUDES ET TRAVAUX DE CHEMINS DE FER

M. PICAROUGNE (J.-R.), ingénieur en chef de 2<sup>e</sup> classe: en résidence à Hué.

##### Bureau de l'ingénieur en chef

M. Noirot (I.), commis de 4<sup>e</sup> classe, comptabilité ;  
Rolland (G.), commis de 4<sup>e</sup> classe (c.a.), service d'ordre ;  
Augé (P.), commis de 4<sup>e</sup> classe (c.a.), comptabilité ;  
NGUYÊN-VAN-TAO, secrétaire titulaire de 5<sup>e</sup> classe ;  
THAN-BA-VINH, élève-secrétaire de 2<sup>e</sup> classe ;

##### Bureau technique

M. Delpech (C.), commis de 3<sup>e</sup> classe (c.a.), rédaction de projets à Hué.

##### Ligne de Tourane à Hué et Quangtri

M. Moreau (P.)<sup>13</sup>, sous-ingénieur (c.a.), à Tourane.

##### Bureau de l'ingénieur

MM. Guéry (E.), conducteur de 2<sup>e</sup> classe (c.a), régisseur comptable à Tourane ;  
Oursou (P.), conducteur de 3<sup>e</sup> classe, chef du bureau, à Tourane ;  
Silvestre (A.), commis de 3<sup>e</sup> classe, rédaction de projets, à Tourane ;  
Armanet (R.), commis de 4<sup>e</sup> classe (c.a.), garde magasin, à Tourane ;  
1 agent temporaire ;  
1 agent journalier ;

NGUYÊN-VAN-CIAU, secrétaire titulaire de 4<sup>e</sup> classe ;  
NGUYÊN-SANH-LY, élève-dessinateur de 2<sup>e</sup> classe ;  
NGUYÊN-HUU-HIÊP, élève-dessinateur 2<sup>e</sup> classe ;  
NGUYÊN-DAI-TAN, élève-dessinateur de 2<sup>e</sup> classe ;  
NGUYEN-KHOA-THUAT, élève-secrétaire de 2<sup>e</sup> classe ;  
NGUYEN-KHOA-NGO, élève-dessinateur de 2<sup>e</sup> classe.

---

<sup>13</sup> Pierre-Marie-Augustin Moreau (Nantes, 26 novembre 1865-Die, Drôme, 11 février 1943) : entré dans les TPI le 9 mars 1901. Conducteur auxiliaire de 1<sup>re</sup> classe affecté en Annam, conducteur principal, fons d'ingénieur des chemins de fer à Tourane (1902)... , au Cambodge, attaché à la [mission Candelier](#) (1921-1922), puis ingénieur principal de 1<sup>re</sup> classe en Cochinchine jusqu'à sa retraite le 8 avril 1925.

#### SECTION DE LIEN-CHÉOU

M. Guilhen Puylagarde, conducteur de 2<sup>e</sup> classe (c. a.), chef de section à Lien-chéou ;  
Un agent temporaire.

##### PREMIÈRE SUBDIVISION. — 17 kilomètres

MM. Audefroy (C.), conducteur de 3<sup>e</sup> classe (c. a.), subdivisionnaire, Tourane ;  
Rigal (F.), surveillant de 5<sup>e</sup> classe (c.a.), à Namô ;  
Birault (A.), surveillant de 5<sup>e</sup> classe (c. a.), à Namô ;  
Deux agents journaliers.

##### 2<sup>e</sup> SUBDIVISION. 8k.800

MM. Vilmont (G.), conducteur de 3<sup>e</sup> classe, subdivisionnaire à Nan-chon ;  
Faure (H.), conducteur de 4<sup>e</sup> classe (c. a.), adjoint au subdivisionnaire à Nam-chon ;  
Belot (v.), surveillant de 3<sup>e</sup> classe (c. a.), à Nam-chon ;  
Un agent journalier ;  
Un soldat.

##### 3<sup>e</sup> SUBDIVISION. — 5 k. 200

MM. Folcher (L.), conducteur de 3<sup>e</sup> classe, subdivisionnaire à Nan-chon ;  
Munier (L.), conducteur de 3<sup>e</sup> classe, adjoint au subdivisionnaire, Baïka ;  
Courtaux (H.), conducteur de 4<sup>e</sup> classe (c. a.), adjoint au subdivisionnaire, Nam-chon.

#### SECTION DE CAU-HAI

M. Lacorre (L.), conducteur de 2<sup>e</sup> classe, chef de section à Can-hai.

##### 4<sup>e</sup> SUBDIVISION. — 6 k. 500

M. Lamorre (F.), conducteur de 4<sup>e</sup> classe, subdivisionnaire à Baïka ;  
1 agent temporaire.

##### 5<sup>e</sup> SUBDIVISION. — 18 k. 500

MM. Aubry (G.), commis de 2<sup>e</sup> classe, subdivisionnaire à Hai-mit ;  
Arnaud (F.), commis de 4<sup>e</sup> classe (c. a.), adjoint au subdivisionnaire à Thua-luu ;  
Bouchemousse (L.), surveillant de 2<sup>e</sup> classe (c.a.), à Hai-mit.

##### 6<sup>e</sup> SUBDIVISION. — 24 kilomètres

MM. Boissel (J.), conducteur de 4<sup>e</sup> classe (c. a.), subdivisionnaire à Dabac ;  
Cordonnier (P.), commis de 2<sup>e</sup> classe, adjoint au subdivisionnaire, 2 agents journaliers.

##### 7<sup>e</sup> SUBDIVISION. — 24 k. 078

MM. Archambaud (J.), commis de 1<sup>re</sup> classe, subdivisionnaire à Huong-thuy ;  
Billy (N.), surveillant de 3<sup>e</sup> classe (c. a.), à Hué ;  
1 soldat.

#### ÉTUDES DE LA LIGNE HUÉ-QUANG-TRI

MM. Nordey (L.), conducteur de 4<sup>e</sup> classe (c. a.), opérations, Hué ;  
Dessagne (J.), commis de 2<sup>e</sup> classe (c. a.), études, Hue.

#### SECTION CENTRALE DE HUÉ

N. Réau (J.), conducteur de 3<sup>e</sup> classe, chef de section à Bué.

### ÉTUDES DE BINH-DINH À TOURANE

MN. Mayer (A.), conducteur principal de 2<sup>e</sup> classe (c.a.), à Quinhon ;  
Crépel (D.), conducteur de 3<sup>e</sup> classe (c. a.), à Tourane ;  
Peytavin (B.), conducteur de 3<sup>e</sup> classe (c. a.), à Tourane ;  
Léandri (J.), commis de 3<sup>e</sup> classe, rapport des opérations, Quinhon ;  
Un sous-officier.

#### Ligne de Vinh au Mékong (Mission Billès)

MM. Billès, capitaine d'infanterie coloniale, chef de mission ;  
Le Roux, capitaine d'infanterie coloniale, adjoint au chef de mission ;  
Madec, lieutenant d'artillerie coloniale, adjoint au chef de mission ;  
Raymond, lieutenant d'infanterie coloniale, adjoint au chef de mission ;  
Jourdy, lieutenant d'infanterie coloniale, adjoint au chef de mission ;  
Coronnat, lieutenant d'infanterie coloniale, adjoint au chef de mission ;  
Barbot, soldat.

#### Ligne du Tranninh (Mission Danchaud)

MM. Danchaud, capitaine d'artillerie coloniale, chef de mission ;  
Bouët, capitaine d'artillerie coloniale, adjoint au chef de mission ;  
Perney, lieutenant d'artillerie coloniale, adjoint au chef de mission ;  
Marchant, lieutenant d'infanterie coloniale, adjoint au chef de mission ;  
Laurent, lieutenant d'infanterie coloniale, adjoint au chef de mission ;  
Chenaff, adjudant d'infanterie coloniale, adjoint au chef de mission ;  
Dumond (B.), conducteur de 1<sup>re</sup> classe (c.a.), adjoint au chef de mission ;  
Kerler (J.), conducteur de 1<sup>re</sup> classe ;  
Bardon (F.), conducteur de 3<sup>e</sup> classe ;  
Bessard (C.), commis de 5<sup>e</sup> classe ;  
Sappelt (M.), surveillant de 3<sup>e</sup> classe (c. a.).

### 3<sup>e</sup> CIRCONSCRIPTION DES ÉTUDES ET TRAVAUX DE CHEMINS DE FER

M. JULLIDIÈRE (R.), chev. LH, palmes académiques, ingénieur en chef de 2<sup>e</sup> classe, en résidence à Saïgon ;

#### Bureau de l'Ingénieur en chef

MM. Figeac (V.), conducteur de 1<sup>re</sup> classe, chef de bureau ;  
Mouret (A.), commis de 2<sup>e</sup> classe, comptabilité ;  
de Coppens (C.), commis de 4<sup>e</sup> classe (c. a.), service d'ordre ;  
VO-PHAM-THANH, agent technique de 3<sup>e</sup> classe du 1<sup>er</sup> degré ;

### ARRONDISSEMENT DE SAIGON (TRAVAUX)

M. Conte (L.), ingénieur de 1<sup>re</sup> classe, à Saïgon.

#### Bureau de l'ingénieur

MM. Bérard (J.), conducteur de 3<sup>e</sup> classe, rédaction des projets ;  
Bécharde (J.), commis principal, comptabilité ; rédaction des projets ;  
Maurier (.), commis de 2<sup>e</sup> classe (c. a.), rédaction des projets ;  
Tissot (A.), commis de 2<sup>e</sup> classe (c. a.), comptabilité ;  
Hélary (L.), commis de 3<sup>e</sup> classe (c. a.), comptabilité ;

Lemoine (G.), commis de 4<sup>e</sup> classe (c. a.), rédaction de projets ;  
Lavail (J.), commis de 4<sup>e</sup> classe (c. a.), service d'ordre ;

NGUYÉN-VAN-TRI, agent technique de 2<sup>e</sup> classe du 2<sup>e</sup> degré ;  
LÊ-TAN-LUONG, dessinateur principal de 2<sup>e</sup> classe ;  
LÊ-TRI-THO, dessinateur principal de 4<sup>e</sup> classe ;  
NGUYÊN-PAN-LOI, secrétaire titulaire de 2<sup>e</sup> classe ;  
NGUYÊN-VAN-DIÊU, dessinateur titulaire de 3<sup>e</sup> classe ;  
LE-VAN-DANH, secrétaire titulaire de 4<sup>e</sup> classe.

#### 1<sup>re</sup> SECTION. — Du km 0 au km 35

MM. Drouilh (M.), conducteur principal de 1<sup>re</sup> classe (c. a.), chef de section à Saïgon ;  
Poucet (P.), conducteur de 1<sup>re</sup> classe (c. a.), subdivisionnaire à Saïgon ;  
Bélarly (F.), conducteur de 3<sup>e</sup> classe, subdivisionnaire Biên-hoà ;  
Muller (A.), commis de 1<sup>re</sup> classe (c. a.), subdivisionnaire Biên-hoà ;  
Jaucourt (H.), surveillant de 3<sup>e</sup> classe (c.a.), surveillance des travaux Thu-duc ;  
1 agent temporaire ;  
1 agent journalier.

#### 2<sup>e</sup> SECTION. — Du km 35 au km 79

MM. Zannetti (J.), conducteur de 2<sup>e</sup> classe, chef de section, An-loc ;  
Bourde (J.), conducteur de 4<sup>e</sup> classe, subdivisionnaire, An-loc ;  
Pêcheur (C.), surveillant de 1<sup>re</sup> classe, surveillance des travaux, An-loc ;  
1 agent temporaire ;  
3 agents journaliers.

#### 3<sup>e</sup> SECTION. — Du km 79 au km 114.100

MM. Brondes (J.), conducteur de 2<sup>e</sup> classe, chef de section ;  
Terramorsi (P.), commis de 1<sup>re</sup> classe, subdivisionnaire ;  
Couchot (G.), commis de 2<sup>e</sup> classe ;  
Saussereau (L.), commis de 4<sup>e</sup> classe, service d'ordre et comptabilité ;  
Favereau (J.), surveillant de 3<sup>e</sup> classe (c. a.), surveillance des travaux ;  
Paimparé (H.), surveillant de 3<sup>e</sup> classe (c. a.), régisseur comptable à Biên-hoà ;  
Dubois (J.), surveillant de 3<sup>e</sup> classe (c. a.), adjoint au régisseur comptable.

#### ARRONDISSEMENT DE SAÏGON (ÉTUDES)

MM. Pouyanne (A.), ingénieur de 2<sup>e</sup> classe, à Saïgon ;  
Denain, capitaine d'artillerie coloniale, chef de section à Saïgon ;  
Michel (H.), conducteur principal de 2<sup>e</sup> classe, études sur le terrain, Vinh-long ;  
Saulais (J-B.), conducteur de 1<sup>re</sup> classe (c. a.), études de bureau, Saïgon ;  
Poggi (P.), conducteur de 4<sup>e</sup> classe (c. a.), études de bureau, Saïgon ;  
Dufresne dit Furcy (.), commis principal, études sur le terrain à Vinhlong ;  
Kéruel (A.), commis de 1<sup>re</sup> classe, études de bureau, Saïgon ;  
Priour (T.), commis de 2<sup>e</sup> classe (c. a.), régisseur-comptable, Saïgon ;  
Jaubert (M.), commis de 3<sup>e</sup> classe (c. a.), études au bureau, Saïgon ;  
2 agents temporaires ;  
THAN-DAI-DAO, dessinateur principal de 4<sup>e</sup> classe ;  
VO-VINH-HIÊN, dessinateur titulaire de 3<sup>e</sup> classe.

#### ARRONDISSEMENT DE PHANTIÊT

MM. Boutiq, capitaine d'artillerie coloniale, faisant fonctions d'ingénieur de 2<sup>e</sup> classe, Phantiêt ;

Marchat, capitaine d'artillerie coloniale, sous-chef de section de 1<sup>re</sup> classe, Saïgon ;

Rouayx (J.), conducteur de 2<sup>e</sup> classe (c. a.), chef de bureau, Phantiêt ;

Giraud, lieutenant d'infanterie coloniale, sous-chef de section de 1<sup>re</sup> classe, Phantiêt ;

Despaux (P.), commis de 2<sup>e</sup> classe, faisant fonctions de conducteur, Phantiêt ;

Ricaud (L.), commis de 3<sup>e</sup> classe (c. a.), Phantiêt ;

Lombard (H.), commis de 3<sup>e</sup> classe (c. a.), Phantiêt ;

Guy (H.), surveillant de 3<sup>e</sup> classe (c. a.), régisseur-comptable, Phantiêt ;

Valliccioni, caporal, régisseur-comptable,

Section de Phanry. — (Du km 219 au km 268)

MM. Babillot (A.) conducteur de 2<sup>e</sup> classe (c. a.), chef de section, Phantiêt ;

Calvet, maréchal des logis, opérateur,

Sous-section du haut Song-luys. — Du km 219 au km 230

MM. Falsimagne (P.), conducteur de 4<sup>e</sup> classe (c. a.), opérateur, Phantiêt ;

Fauquet (A.), commis de 2<sup>e</sup> classe (c. a.), opérateur, Phantiêt ;

1 agent temporaire :

1 soldat.

Sous-section du Song-Luys. — Du km 230 au km 268.

MM. Potet, lieutenant d'infanterie coloniale, sous-chef de section, Phantiêt ;

Mandon (M.), commis de 3<sup>e</sup> classe (c. a.), opérateur,

Lanneau (R.), commis de 3<sup>e</sup> classe (c. a.), régisseur comptable, Phantiêt ;

1 agent temporaire.

Section de Vinh-hoa. — Du km 268 au km 285.

MM. Vermande (F.), conducteur de 3<sup>e</sup> classe, chef de section, Phantiêt ;

Méloy (P.), commis de 3<sup>e</sup> classe (c. a.), opérateur, Phantiêt ;

Mathéron (M.), surveillant de de classe (c. a.), régisseur-comptable, Phantiêt ;

Augereau (B.), surveillant de 2<sup>e</sup> classe (c. a.), opérateur, Phantiêt ;

Cohen-Scali (D.), surveillant de 2<sup>e</sup> classe (c. a.), opérateur, Phantiêt ;

1 canonnier.

Construction du pont de Balach:

MM. Vespérini (L.), commis de 1<sup>re</sup> classe (c. a.), surveillance à Phanrang ;

Espéras (N.), commis de 4<sup>e</sup> classe (c. a.), surveillance à Phanrang ;

Piazza (J.), surveillant de 3<sup>e</sup> classe (c. a.), surveillance à Phanrang ;

Fontana (P.), surveillant de 3<sup>e</sup> classe (c. a.), surveillance à Phanrang ;

.....

LE VOYAGE DU GOUVERNEUR GÉNÉRAL

(*L'Avenir du Tonkin*, 18 janvier 1904)

Le gouverneur général, accompagné de MM. Guillemoto, directeur général des Travaux publics, Borreil et Dusseix, ingénieurs, Balliste, constructeur de la ligne, et de ses officiers d'ordonnance, est arrivé à Thanh-Hoa à 6 heures 45 du soir. À partir de Ninh-Binh, les populations des villages ont levé le long de la voie des pagodes rustiques pavoisées d'étendards. Le train s'arrête sur la rive gauche du Song-Ma dont le pont n'est pas encore achevé et la traversée se fait au moyen d'un radeau pavoisé et illuminé



que remorquent de grandes pirogues de pagode. Du débarcadère à la Résidence, pendant 4 kilomètres, des porteurs de torche sillonnent sur une double haie le parcours du cortège.

Le lendemain 15, à 8 heures du matin, a eu lieu la présentation au gouverneur général des fonctionnaires et des mandarins. Le tông-doc de la province a exprimé au gouverneur général la gratitude des populations pour la nouvelle voie ferrée dont elles comprennent le rôle bienfaisant. Dans sa réponse, le gouverneur général remercie le tông-doc des sentiments exprimés, fait ressortir le rôle qu'il entend voir jouer par les mandarins dans l'administration des provinces et la nature du concours qu'il attend d'eux.

À 9 heures, départ pour Samson où l'on arrive après 1 heure 1/2 de voiture. Après le déjeuner qui a eu lieu dans la pittoresque résidence construite par M. Moulie, l'administrateur de la province, le gouverneur général a parcouru Samson. Des régates et des divertissements variés avaient attiré une assez nombreuse population.

À 10 heures, retour à Thanh-hoa. Après dîner, illuminations et feu d'artifice préparé par les artificiers de Thanh-hoa. À 10 heures, à la Résidence, une réception ouverte et la soirée se termina par un bal improvisé qui a fini à 1 heure 1/2 du matin.

Aujourd'hui 10, le gouverneur général, en compagnie de M. l'inspecteur général des Colonies Guyho, doit visiter la ville et les installations de la Société Daydé et Pillé.

---

La gare de Hanoi  
(*L'Avenir du Tonkin*, 3 février 1904)

Elle devient, paraît-il, trop petite et, autant que nous en puissions savoir par des renseignements bien difficiles à obtenir, il est question d'en agrandir les bâtiments et de les surélever d'un nouvel étage.

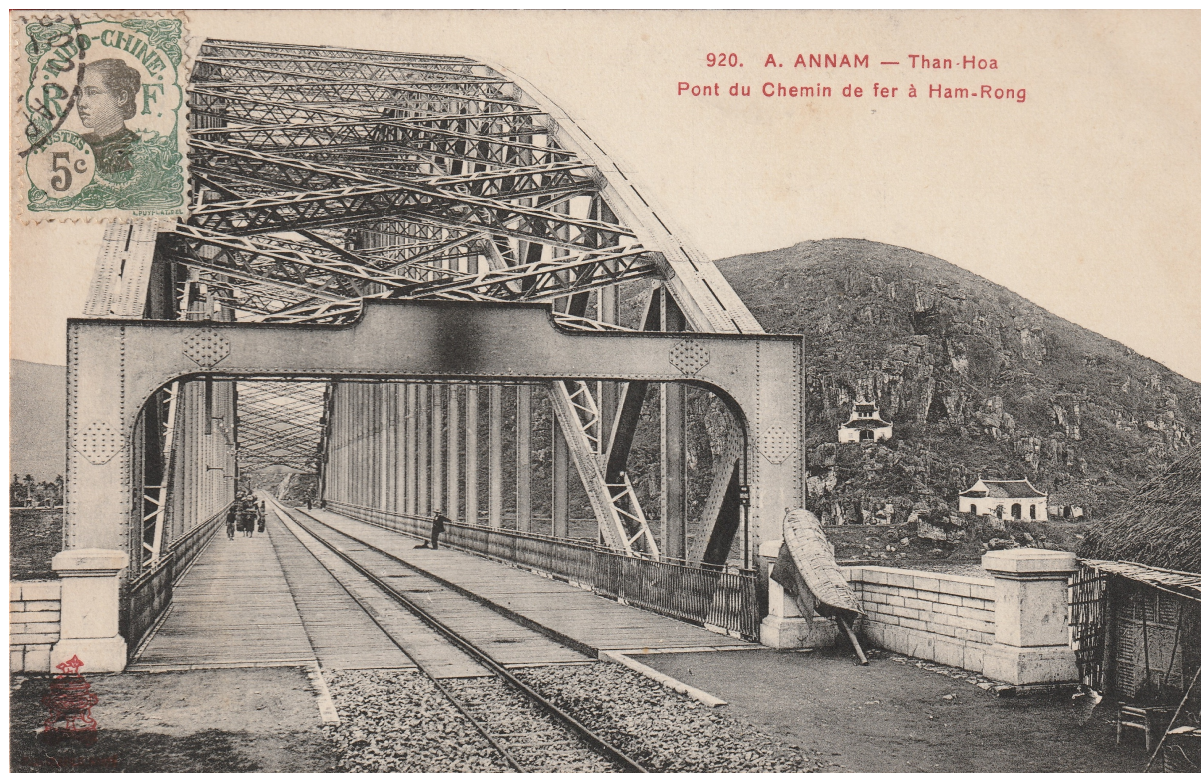
Ce n'est pas là une mince besogne et quel que soit l'architecte qui aura à combiner les plans de ces travaux, il aura fort à faire s'il veut faire du même coup œuvre utile et œuvre d'esthétique.

C'est que le vilain pâtre existant n'est pas facile à dissimuler dans un nouveau bâtiment d'apparence agréable. Néanmoins, et puisque la question est mise à l'étude, nous espérons qu'elle sera résolue pour la plus grande joie des yeux des Hanoïens.

---



Annam. — Thanh-Hoa. — Pont du chemin de fer à Ham-Rong (de profil)(Coll. Dieulefils, Hanoi)



Coll. Olivier Galand

Annam. — Thanh-Hoa. — Pont du chemin de fer à Ham-Rong (de face)(Coll. Dieulefils, Hanoi)

Indo-Chine  
(*La Dépêche coloniale*, 1<sup>er</sup> juin 1904)

La région du Thanh-Hoa a été très éprouvée par le choléra ; nous avons à enregistrer cette semaine deux nouveaux cas. Les malheureuses victimes de l'épidémie sont M. Rouvier, ingénieur de la maison Daydé et Pillé, qui dirigeait les travaux d'un grand pont métallique, et M. Hutt, chef de dépôt de la Compagnie du chemin de fer ; ils ont été emportés par des attaques foudroyantes.

---

THANH-HOA  
(*L'Avenir du Tonkin*, 19 juin 1904)

La maison Daydé et Pillé achève la construction du pont du chemin de fer à Ham-rong. Un de ses charpentiers, âgé de 18 ans, Hoang-van-Giat, en posant le pied sur une planche du tablier de ce pont, la fit basculer et fut précipité dans le fleuve. Son corps n'a pas encore été retrouvé.

---

Indo-Chine  
(*La Dépêche coloniale*, 1<sup>er</sup> juillet 1904)

Les chemins de fer du Protectorat se proposent d'installer, à Vinh, des ateliers de construction très importants.

Ces ateliers seront outillés pour la construction du matériel roulant ; la région de Vinh produit, en quantité, des bois d'essences très recherchées.

Deux scieries importantes y sont déjà installées.

---

QUANG-NGAI  
(*L'Avenir du Tonkin*, 10 juillet 1904)

Nous sommes heureux d'apprendre que M. Édouard Peytavin, conducteur de 3<sup>e</sup> classe des Travaux publics, est désigné pour remplir les fonctions de chef de section, chargé des trois brigades d'étude de chemin de fer opérant entre Tourane et Quang-Ngai.

C'est un premier pas vers l'ouverture de l'Annam central à l'influence française.

---

DISCOURS DE MONSIEUR LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL (Paul BEAU)  
AU CONSEIL SUPÉRIEUR  
(*L'Avenir du Tonkin*, suppl. du 26 août 1904)

À PROPOS DU TRANSINDOCHINOIS

J'ai tenu, au risque de rendre cet exposé bien long, à mettre le Conseil supérieur au courant de cette question de chemins de fer, à lui montrer toutes les difficultés rencontrées, les obstacles surmontés, les efforts faits par un personnel dont le

dévouement est au-dessus de tout éloge, et qui, certes, ne mérite pas le reproche de mollesse que, du fond de leur cabinet, d'aucuns croient pouvoir lui adresser.

Je tiens, à remercier, au nom de l'Indo-Chine, tous ces braves gens qui, au péril de leur santé et de leur vie, recherchent, à travers la brousse et la forêt, les voies qui nous conduiront commodément un jour à nos affaires ou à nos plaisirs.

J'adresse en particulier tous mes remerciements à l'homme de haute valeur qui a imprimé la direction voulue à toutes ces bonnes volontés, qui a contrôlé mètre par mètre, tous ces tracés, vérifié toutes les solutions et finalement rédigé et mis au point, après quatre années de travail acharné, tout cet ensemble des lignes du Sud, M. l'ingénieur en chef Jullidière.

---



Coll. Olivier Galand

Hué. — Pont sur la rivière des Parfums dit pont Thanh-Thai  
(du nom de l'empereur régnant à l'époque)(Coll. Dieulefils, Hanoi).  
Carte expédiée le 7 février 1910 à M. Bricka, service géographique, Hanoi.

### LE TYPHON EN ANNAM

par A. RAQUEZ

(*L'Avenir du Tonkin*, 23 septembre 1904)

11 septembre.

Le grand pont en fer construit par « la compagnie du Creusot » abandonne la lutte. Quatre de ses travées de 70 mètres chacune sont arrachées des piles qui soutiennent vaillamment l'effort. Les énormes carcasses de fer gisent dans le fleuve.

---



Coll. Olivier Galand  
Les Grands ponts de Hué. — Le passage de l'île du Roi.

TOURANE  
(*L'Avenir du Tonkin*, 30 septembre 1904)

Un sieur Canet descendit le 23 août dernier à l'[hôtel Morin](#) à Tourane, et, après avoir émis pour trente piastres et quelques cents de bons, il disparut le 30, sans laisser son adresse.

Il aurait travaillé quelques jours entre Song-Co et Baïka avec le tâcheron Cimini, employé aux travaux de la ligne de Tourane à Hué.

Le propriétaire de l'Hôtel Morin a, pour toute consolation, un livret de matelot des équipages de la flotte, un récépissé de 8.000 francs déposés au Comptoir national d'escompte de Tunis et divers papiers peu importants, au nom de Pierre Commaïlle.

Sommes-nous en présente d'un acte de grivèlerie vulgaire ou cette disparition serait-elle due à un accident ou à un crime ?

Saïgon  
(*L'Avenir du Tonkin*, 10 novembre 1904)

Saïgon, le 7 novembre à 5 h. 10 soir, parvenu le 9 à 9 h. matin.  
(De notre correspondant particulier).

Hier, un train de marchandises, quittant Anloc à une heure du soir, dérailla au kilomètre 35. Six wagons furent précipités au bas du talus. Un Annamite employé au serre-frein fut réduit en bouillie entre deux wagons. Le tenter sortit des rails. Un train de

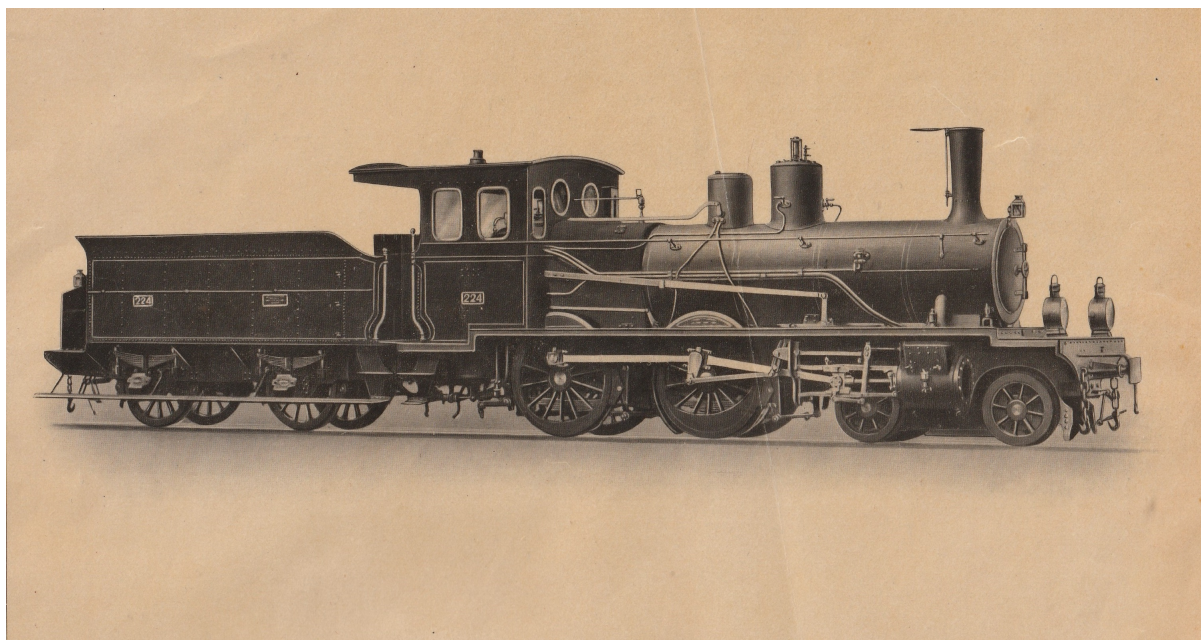
secours quitta Saïgon à trois heures, emmenant un docteur, M. Blondel <sup>14</sup>, directeur de l'exploitation, M. Maigre, chef des travaux, des brancardiers. La circulation des trains, interrompue tout hier, fut rétablie ce matin à six heures. On croit que cet accident fut causé par l'affaissement de la voie par suite de l'action des pluies et des inondations qui ont ravagé la région.

---

---

<sup>14</sup> Maurice Blondel : fondateur de la [Biênhoà industrielle et forestière](#) (1908).

**SOCIÉTÉ ANONYME FRANCO-BELGE**  
pour la construction de machines et de matériels de chemins de fer



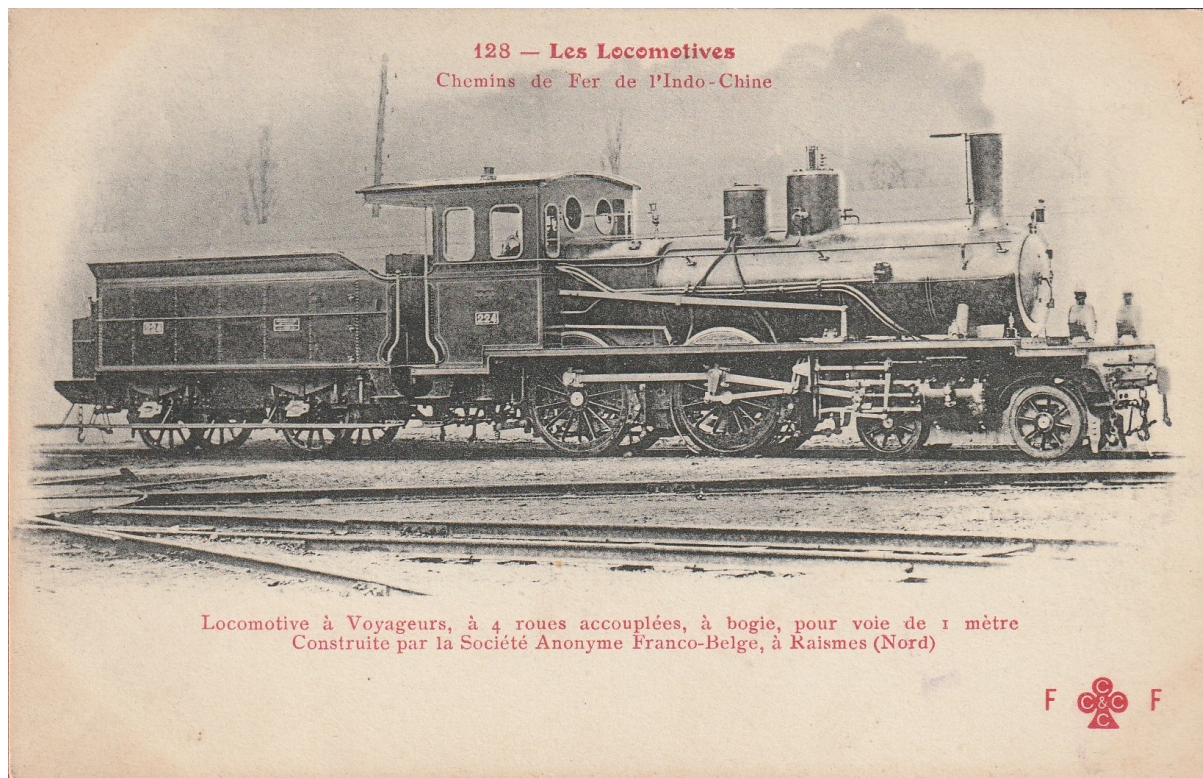
Coll. Olivier Galand

Locomotive à voyageurs avec son tender, construite pour les Chemins de fer de l'Indo-Chine (Voie 1 m. 00)

LÉGENDE

Poids à vide	26.690 kg
Poids en ordre de marche	29.000 kg
Ecartement des essieux extrêmes	5 m. 800
Ecartement des essieux accouplés	2 m.
Diamètre des roues accouplées	1 m. 400
Distance d'axe en axe des essieux du bogie	1 m 800
Surface de chauffe totale	71 m <sup>2</sup> 203
Timbre de la chaudière	12 kg
Diamètre des cylindres	0 m. 360
Course des pistons	0 m. 500
Contenance du tender	8.000 litres





Coll. Olivier Galand

Les Locomotives. Chemins de fer de l'Indo-Chine

Locomotive à voyageurs, à 4 roues accouplées, à bogie, pour voie de 1 mètre,  
construite par la Société anonyme franco-belge de matériel de chemin de fer, à Raismes (Nord)

Diamètre des cylindres	0 m 360
Course des pistons	0 m 500
Diamètre des roues motrices	1 m 400
Surface de chauffe totale	71 m <sup>2</sup> 03
Poids à vide	26.690
Poids en charge	29.000

Coll. F. Fleury

---

## EMPRUNT DE 80 MILLIONS

(Bulletin de la Société française des ingénieurs coloniaux, 1<sup>er</sup> avril 1905)

### Article 2. — LIGNE DE HANOÏ À NAM-DINH ET À VINH

1<sup>re</sup> section. De Hanoï à Ninh-Binh

Longueur 119 kilomètres

#### Acquisitions de terrains

- Infrastructure et bâtiments (Entreprise Vergrète et Cie) 4 octobre. 1899
- Grands ponts métalliques (Entreprise Schneider et Cie) 18 nov. 1899
- Tabliers métalliques de 30 mètres et au-dessous (Société des Ponts et travaux en fer)  
10 avril 1900
- Fourniture de traverses en bois (Entreprise Kuenemann) 22 mai 1901
- Fourniture de traverses, rails, éclisses, etc. (Société des Aciéries de France) 15 sept.  
1900
- Ballastage et pose de voie (Entreprise Robert) 18 nov. 1900
- Fourniture et pose du matériel fixe (entreprise Porchet)(30 nov. 1900)
- Fourniture de locomotives (Société franco-belge) 23 avril 1901
- Fourniture de voitures à voyageurs (Compagnie française de matériel de chemins de  
fer et Société Carel aîné, Fouché et Cie) 23 avril 1901
- Fourniture de wagons à marchandises (Société des Usines et fonderies de Baume et  
Marpent) 23 avril 1901
- Achat du groupe électrique de l'Exposition de Hanoï (M. Saint-Fort-Mortier) 1 3  
juin 1898
- Gare de Hanoï (Entreprise Jacques et Cie) 10 octobre 1898
- Cession de divers immeubles provenant de l'Exposition de Hanoï 13 octobre 1903
- Établissement de lignes télégraphiques 28 mai 1901
- Remboursement à l'emprunt de 80 millions 11 sept. 1903

### 2<sup>e</sup> Section. — De Ninh-Binh au Song-Ma

Longueur 128 kilomètres

#### Acquisitions de terrains

- Infrastructure et bâtiments, ballastage et pose de voie (Entreprise Balliste) et divers  
marchés 15 avril 1901
- Grands ponts métalliques (1<sup>er</sup> lot) (Entreprise Daydé et Pillé) 11 sept. 1901
- Grands ponts métalliques (2<sup>e</sup> lot. pont sur le Song-Ma) (Entreprise Daydé et Pillé) 1 1  
sept. 1901
- Fourniture de traverses en bois (Entreprise Duverger frères) 7 juillet 1901
- Fourniture de traverses en bois (Société forestière et commerciale de l'Annam et  
Dessoliers) 7 juillet 1901
- Fournitures de traverses métalliques (Société des Aciéries de Micheville) 1 0 m a i  
1902
- Fournitures de rails et éclisses (Société des Aciéries de Wendel et Cie) 1 1 sept.  
1901
- Fourniture de boulons, tirefonds et rondelles Grower (Entreprise Vankalck fils) 1 6  
octob. 1901
- Fournitures de crapauds et rondelles (Entreprise Dervaux Ibled) 10 mai 1902
- Fourniture de crapauds (Entreprise Delgobe) 7 août 1902

Fourniture de 400.000 boulons de crapauds (Entreprise Vankalck fils) 13 mars 1902  
 Fourniture de traverses spéciales pour changements de voie et passages à niveau (Société des Aciéries de France) 24 février 1902  
 Fourniture de changements de voie et passages à niveau (Entreprise Delgobe) 1 6 octob. 1901  
 Fourniture et pose du matériel fixe (MM. Duverger frères) 11 sept. 1903  
 Établissement de lignes télégraphiques 15 janv. 1903

3<sup>e</sup> Section du Song-Ma à Vinh-ben-Thuy  
 Longueur 79 kilomètres

Acquisitions de terrains  
 Infrastructure et bâtiments, ballastage et pose de voie (Société industrielle d'Extrême-Orient) 19 avril 1901  
 Établissement de lignes télégraphiques 15 janv. 1903  
 Travaux divers non compris à la nomenclature ci-dessus, imprévu, etc.)  
 Totaux de la ligne de Hanoi-Nam-dinh-Vinh

Article 5. — LIGNE DE TOURANE À HUÉ ET À QUANG-TRI  
 1<sup>re</sup> section. — de Tourane à Hué  
 Longueur 104 kilomètres 578 mètres

Dépenses générales et diverses »  
 Acquisitions de terrains  
 Infrastructure et bâtiments, ballastage et pose de voie (Entreprise Bartissol <sup>15</sup>, Waligorski et Hoffer) et divers marchés 13 août 1901  
 Grands ponts et tabliers métalliques de 35 mètres et au-dessous (Société des Ponts en fer) 7 nov. 1901  
 Traverses métalliques (Société des Aciéries de Longwy) 25 février 1902  
 Rails et éclisses (Société des Aciéries de Longwy) 11 sept. 1901  
 Boulons d'éclisses, tirefonds, rondelles Grower (V<sup>ve</sup> Hermant Hicguet et Cie) 1 6 octob. 1901  
 Crapauds (Société des Boulonneries et ferronneries de Thiant) 29 avril 1902  
 Crapauds (Delgobe) 7 août 1902  
 Boulons de crapauds, rondelles Grower (Courtin frères) 3 juin 1902  
 Traverses spéciales pour changements de voie et passages à niveau (Société anonyme des Aciéries de France) 24 février 1902  
 Changements de voie et passages à niveau (Delgobe) 16 octobre 1901  
 Locomotives (Société Franco-Belge) 23 avril 1901  
 Voitures à voyageurs (Compagnie française de matériel de chemins de fer et Société Carel aîné, Fouché et Cie) 23 avril 1901  
 Wagons à marchandises (Société anonyme des usines et fonderies de Baume et Marpent) 23 avril 1901  
 Établissement de lignes télégraphiques 15 janv. 1903  
 Travaux divers non compris à la nomenclature ci-dessus, imprévu, etc.  
 Totaux de la ligne de Tourane-Hué-Quang-tri

---

<sup>15</sup> Edmond Bartissol (1841-1916) : entrepreneur, père de l'apéritif éponyme et député. Principal actionnaire français et président du comite de Paris de la Compagnie de Mozambique. Voir [encadré](#). Officier de la Légion d'honneur.

Article 4. — LIGNE DE SAÏGON-KHANH-HOA-LANG-BIAN  
 1<sup>re</sup> Section. — de Saïgon à Tan-Linh  
 Longueur 152 kilomètres

Dépenses générales et diverses  
 Acquisitions de terrains « . » » 41.101 68  
 Infrastructure et bâtiments (Entreprise Brissot, Moynier et Ducellier frères) 1 1 d é c .  
 1900  
 Grands ponts et tabliers métalliques de 30 mètres et au-dessous (Société Levallois-Perret)[Eiffel] 21 janv. 1901  
 Pont de Binh-Loi (Société Levallois-Perret) 7 nov. 1899  
 Traverses en bois (Pellegrini, Jourdan et divers) 26 sept. 1900  
 Rails et éclisses, appareils de croisement, boulons d'éclisses, etc. (Société anonyme des Hauts fourneaux de Pompey) 24 déc. 1900  
 Fourniture et pose du matériel fixe  
 Locomotives (Société Franco-Belge) 23 avril 1901  
 Voitures à voyageurs (Compagnie française de matériel de chemins de fer et Société Carel aîné, Fouché et Cie) 23 avril 1901  
 Wagons à marchandises (Société des Usines et fonderies de Baume et Marpent) 2 3 avril 1901  
 Etablissement de lignes télégraphiques 15 janv. 1903  
 Travaux divers non compris à la nomenclature ci-dessus, imprévu, etc.  
 Totaux de la ligne de Saïgon-Khanh-hoa-Langbian

RÉCAPITULATION

	Dépenses autorisées	Dépenses au 31 déc. 1902
Personnel et frais d'études	—	10.351.784 52
Ligne de Haiphong	49.716.498 11	28.992.691 08
Ligne de Hanoi à Vinh	29.634.591 16	26.207.502 93
Ligne de Tourane à Hué	15.636.609 10	5.888.088 35
Ligne de Saïgon à Khanh-hoa (1 <sup>re</sup> Section, de Saïgon au kil. 132)	10.839.285 99	8.439.489 06
Totaux	105.826.884 36	79.879.645 94

Indo-Chine  
 Le fonctionnement du service des travaux publics en 1904  
 et la situation des travaux  
 (*Bulletin de la Société française des ingénieurs coloniaux*,  
 n° 35, 1<sup>er</sup> trimestre 1905)

IV. — CHEMINS DE FER  
 LIGNE DE HANOI À VINH

[97] Les grands ponts métalliques font l'objet de deux entreprises confiées à MM. Daydé et Pillé : l'une comporte la construction de [98] neuf grands ponts

métalliques de 40 à 110 mètres d'ouverture ; elle est entièrement terminées ; l'autre, la plus importante, comporte la construction d'un pont sur le Song-Ma, près de Thanh-Hoa, formé d'une seule travée de 160 m. d'ouverture.

Le délai accordé aux entrepreneurs pour l'achèvement de cet ouvrage a expiré en septembre 1903 ; mais, par suite d'un déplacement des culées, rendu nécessaire par la nature du terrain rencontré, les travaux ne seront terminés que vers la fin du mois d'août.

Comme pour la 2<sup>e</sup> section, les travaux d'infrastructure, de ballastage et de pose de la voie de la 3<sup>e</sup> section ont été confiés à un seul entrepreneur.

Le cahier des charges prescrit la date d'achèvement des travaux en avril 1904 ; mais, pour les mêmes raisons exposées ci-devant, en ce qui concerne la 2<sup>e</sup> section, cette date a dû être dépassée ; il en résultera que les travaux des deuxième et troisième sections seront terminés à peu près en même temps.

En résumé, l'état actuel des travaux permet d'espérer que la ligne de Hanoï à Vinh pourra être livrée en entier au service de l'exploitation en octobre 1904.

.....

#### 7. — Section de Tourane à Hué

[100] L'infrastructure, les bâtiments, le ballastage et la pose des voies ont fait l'objet d'une entreprise unique, adjugée le 23 juillet 1901 à M. Waligorski, à qui la Société Bartissol, Waligorski et Hoffer a été substituée le 1<sup>er</sup> décembre 1902. En raison de son manque d'activité, l'entreprise a été mise en régie par arrêté du 11 septembre 1903, et les travaux ont été repris peu de temps après par divers tâcherons. Malgré les retards résultant de ces incidents, les travaux ont reçu, dès le commencement de 1904, une impulsion plus vive, qui permet d'espérer leur achèvement dans le courant de 1905.

La Société des Ponts et travaux en fer construit les grands ponts métalliques, fournit et pose les tabliers des petits ouvrages.

Les travaux de cette entreprise sont assez avancés pour ne laisser prévoir aucun retard de ce chef dans la mise en exploitation de la ligne.

Le matériel de la voie est approvisionné en entier à Tourane.

La pose sera commencée dès les premiers mois de 1905 ; un premier tronçon pourra être livré vers le milieu de l'année et, à moins de contre-temps imprévus, la ligne entière sera mise en exploitation avant la fin de 1905.

La dépense totale pour cette section est évaluée à 13.500.000 francs.

.....

### L'INAUGURATION DE LA LIGNE DE VINH

(*L'Avenir du Tonkin*, 11 mars 1905)

Cette fois, c'est sérieux, l'inauguration officielle de la ligne Hanoï–Than-hoa–Vinh est fixée au 14 mars.

Depuis plus d'un mois, on attendait cette inauguration et les autorités se préparaient à recevoir dignement le gouverneur général.

Notre résident voulait, comme il l'a dit si gracieusement, *épater le gouverneur* ; à cet effet, des milliers de coolies avaient été réquisitionnés pour mettre en état toutes les routes susceptibles d'être parcourues par le cortège gubernatorial ; appelant auprès de lui son fidèle et dévoué Mariani, inspecteur de la garde indigène chargé, jusqu'ici, du tracé et de l'entretien de toutes les routes de la ville, il lui tint à peu près ce langage :

— Mon cher Mariani, le gouverneur général sera bientôt dans nos murs. Je compte sur votre zèle et votre intelligence pour que la ville de Vinh ait un aspect impeccable, je veux que les routes soient un *véritable parquet* et la *ville un salon*. Allez, je compte sur

vous comme vous pouvez compter sur moi. Soyez certain que le gouverneur étant satisfait, j'enlèverai facilement votre troisième galon.

Et le brave Mariani s'en alla gai et content, le cœur à l'aise ; il se mit à la besogne courageusement et l'on voyait domine par enchantement les rue se percer, les routes s'empierrier pendant que le chant monotone des nombreux coolies d'ailleurs venait bercer mélancoliquement dès l'aurore, les pauvres colons ébahis.

D'un autre côté, on dressait des chevaux, escortes et voitures, la garde indigène faisait des marches de parade pour le défilé et les vieux canons de la citadelle étaient disposés en batteries pour les salves d'honneur.

Mais cela ne suffisait pas à l'activité nerveuse de notre résident. Il lui fallait s'occuper aussi de l'organisation du banquet des réceptions, des invitations etc., son cerveau en ébullition lui faisait élaborer les plans les plus fantastiques ; profitant d'un train de service, il partit pour Hanoï afin de faire disparaître les dernières hésitations.

Il vient de nous revenir aujourd'hui avec un train spécial, sorte de répétition générale, dans lequel se trouvaient messieurs Dussaix, ingénieur en chef ; Sillon ingénieur ; Borreil, ingénieur, un inspecteur des colonies, un inspecteur des postes et télégraphes monsieur et madame Dessoliers, entrepreneur ; monsieur Balliste, monsieur Clamens, ingénieur, etc., un vrai train de plaisir.

Ces messieurs sont arrivés à 7 heures du soir et après des agapes fraternelles à la résidence sont repartis le lendemain à huit heures.

On s'attend à une grande affluence pour l'inauguration. On parle de 150 à 200 personnes. Où loger tout ce monde ? La Résidence et tous les services se chargent des invités de marque, le Grand Hôtel de Vinh peut loger une vingtaine de personnes au plus, ses nouveaux bâtiments n'étant pas encore terminés ; d'autres iront un peu partout chez des amis et on arrivera quand même à satisfaire tout le monde.

Le gouverneur général peut être assuré d'une réception gracieuse de la part de toute la population de Vinh. Il y a si longtemps qu'on attendait sa visite, les uns pensant à un avancement qui pourrait en résulter pour eux, les autres heureux qu'il ait enfin l'occasion de visiter notre ville et de se rendre compte de ses besoins.

Le nouveau président du cercle de Vinh, le sympathique monsieur L. Lejeune, négociant, a été chargé par le comité, au nom de tous les membres du cercle, de prier le gouverneur de bien vouloir les honorer d'une visite. Ils seraient heureux de le recevoir et de lui procurer ainsi l'occasion de se mettre directement en contact avec les colons.

Chacun attend avec impatience le programme des réjouissances. On parle de réceptions de toutes sortes, un grand banquet, une réception à la Résidence. Les dames seront-elles invitées ? On espère que les sélections et les omissions habituelles ne se produiront pas. Nous verrons bien.

Au milieu de cette fièvre générale, un seul homme se promène triste et solitaire, abîmé dans ses pensées, il médite sur l'ingratitude humaine songeant que la roche tarpéienne est bien près du Capitole. Cet homme, pourquoi ne pas le nommer, c'est le pauvre Mariani, inspecteur de la garde indigène dont je faisais ressortir les services plus haut. Tout à coup, comme un coup de foudre, à la suite d'une petite discussion insignifiante à propos du service des *linhs*, le résident, son résident ! pour lequel il s'était dévoué depuis huit ans, malgré ses belles promesses et ses protestations d'amitié, venait sournoisement de demander télégraphiquement son changement au résident supérieur et il venait de recevoir l'ordre de partir pour Qui Nhon !

Et ce, à la veille de cette fameuse inauguration dont il devait retirer honneur et profit ! Pauvre, pauvre Mariani. Quelques amis vous avaient bien dit de ne pas vous fier aux belles paroles : autant en emporte le vent.

Mais ne vous découragez pas, vous avez de beaux états de service, des notes excellentes ; cette disgrâce est momentanée, vos chefs sauront discerner la vérité et la récompense que vous méritez viendra bientôt vous consoler.

Et maintenant, Messieurs les voyageurs pour Vinh, en voiture !

---

## L'INAUGURATION DE LA LIGNE DE VINH (*L'Avenir du Tonkin*, 17 mars 1905)

Le voyage du gouverneur. — Le programme des fêtes.

Le gouverneur et sa suite doivent arriver à six heures du soir. Vingt deux personnages officiels l'accompagnent, parmi lesquels MM. Soler <sup>16</sup>, Duranton, de Monpezat et onze ingénieurs.

Les illuminations promettent d'être féériques. Tout le parcours, la gare, la résidence, la citadelle, le cercle sont splendidement décorés.

À sept heures aura lieu à la Résidence un dîner de 24 couverts, réservé aux personnages officiels.

Le lendemain matin, à huit heures, le gouverneur recevra les corps constitués et donnera des audiences.

Dans la journée, promenade en ville, et le soir à six heures visite au Cercle.

À neuf heures, réception ouverte à la Résidence, illuminations et feu d'artifice.

Le gouverneur général restera à Vinh trois jours. Il visitera la plage de Cualo et partira samedi pour Hatinh.

### Première journée

De notre envoyé spécial.

À six heures 40, le train spécial vient se placer sous la marquise de la gare. Il est composé du wagon officiel du gouverneur, de deux wagons mixtes de première et de deuxième, d'un wagon de troisième, d'un wagon de quatrième et d'un fourgon à bagages. L'aide de Birot, arrivé sur le quai à cinq heures du matin, a déjà embarqué ses nombreuses provisions de route, deux caissons de glace et de boissons variées.

Nous complimentons la Cie des chemins de fer pour la bonne tenue du personnel indigène attaché au train, Ces petits agents ont revêtu une tenue kaki neuve à parements écarlates, boutons en œufs de pigeon nickelés, jambières rouges. L'ensemble est d'un bon effet. Les wagons ont été l'objet d'une toilette complète, rien ne pèche. M. Bourrin, toujours actif et attentif à chaque détail, passe la revue de la dernière minute. Tout a été prévu, tout est prêt. Sont présents sur le quai attendant le gouverneur : MM. Broni, Guillemoto, Luce, Duranton, Cognacq, Monpezat, Borreil, Leblond, Dussaix, etc. À 6 h. 50 m., M. Beau apparaît, suivi du sympathique [quelques mots illisibles]

à l'heure fixée à une allure rapide Depuis six heures, il pleut abondamment, il fait le plus triste temps du monde. Chacun des voyageurs interroge le ciel où roulent en rangs pressés des nuages sombres. Tout cela ne présage rien de bon ; à sept heures 20, la pluie cesse. Le train file à toute vitesse, ralentissant sa marche ou s'arrêtant quelques minutes aux croisements à Do-xa, puis à Dong-van pour dépasser ou attendre un autre train. Accolée à la voie, la route Mandarine déroule son long ruban qui va de Hanoï à Saïgon. De nombreux indigènes circulent, se rendant aux champs, ou aux marchés, leurs fardeaux sur l'épaule. Nous traversons les villages où chaque nhaqué vaque à ses petites affaires. On voit que le chemin de fer est entré dans leur vie journalière. les buffles mêmes ne s'effrayent plus à l'aspect du monstre de feu et de fer. Les rizières ont un bel aspect qui donne l'espoir d'une bonne et abondante récolte. Arrêt de cinq

---

<sup>16</sup> Jean Baptiste Soler (1862-1927) : administrateur des services civils, ami du marquis de Monpezat, administrateur-gérant de la *Volonté indochinoise*. Voir [encadré](#).

minutes à Nam-dinh. Rien de particulier à noter. À Ninh-binh, le résident de la province, entouré des Européens et des mandarins [lignes manquantes]

---

Quinhon  
(*L'Avenir du Tonkin*, 17 mars 1905)

Le départ des coolies pour les lignes de Saïgon-Phantiêt continue et la province du Binh-dinh se vide peu à peu de ce qu'elle a de pire. Quelques incidents au départ ; maires venant réclamer leurs corvéables en fuite, tuteurs redemandant leurs pupilles, créanciers leurs débiteurs, Ces incidents ne se seraient pas produits si les ordres de notre sympathique résident avaient été exécutés, c'est-à-dire si chique ouvrier se fut présenté avec un papier signé du maire de son village. Espérons que, la prochaine fois, le recrutement se fera d'une façon moins irrégulière. De plus, il serait à souhaiter que les entrepreneurs entre eux soient un peu plus conciliants et ne s'enlèvent pas réciproquement les coolies engagés. Un entrepreneur qui offre 4 p. d'avances à des coolies qui ont déjà reçu 2 p. d'un autre entrepreneur est certain d'avoir tous les coolies de ce dernier ; mais est-ce bien honnête ?

---

NOUVELLES MARITIMES  
(*Le Petit Journal*, 21 mars 1905)

Arrivée à Marseille par *Le Polynésien* (M.M.) :

M. Kozirowicz, inspecteur général des travaux publics, qui avait été choisi d'un commun accord pour solutionner le différend qui s'était produit entre le gouvernement de l'Indo-Chine et les entrepreneurs de la ligne de chemin de fer de Tourane-Hué, incident qui a été tranché à la satisfaction des deux parties en cause.

---

Tourane  
(*L'Avenir du Tonkin*, 31 mars 1905)

.....  
Une ligne de chemin de fer qui aura rencontré des difficultés de toutes natures dans sa construction, c'est celle de Tourane à Hué.

Au mois de juillet 1901, M. Waligorski fut déclaré adjudicataire des travaux d'infrastructure, bâtiment, ballastage et pose de voie. Le 1<sup>er</sup> décembre 1902, la société Bartissol, Waligorski et Hoffer, qui s'était substituée à M. Waligorski, était approuvée. Les travaux allaient donc prendre bonne allure. Il n'en fut pas ainsi. Le 11 septembre 1903, il était décidé que les travaux confiés à MM. Waligorski, Bartissol et Hoffer seraient continués provisoirement en régie et aux frais de ces entrepreneurs par les soins de l'Administration des Travaux publics. La construction de cette ligne se poursuit, avec des arrêts assez longs, au moyen de petits tâcherons, surtout des étrangers, de préférence à nos nationaux. Le 9 décembre 1904, une convention intervenait entre le Directeur des Travaux publics et M. Bartissol, représentant de la société adjudicataire. Cette convention fut approuvée le même jour par M. le ministre des Colonies. Un inspecteur général des Ponts et chaussées en retraite, M. Kozirowicz, fut chargé, en vertu de cette convention, de fixer le prix du matériel, des matériaux et des installations nécessaires à l'achèvement des travaux et de résoudre les litiges



nombreux et interminables relatifs au décompte définitif des travaux exécutés par les entrepreneurs. L'arbitre déposait son rapport le 12 février 1905. En conséquence, la mise en régie des travaux d'infrastructure, bâtiments, ballastage et pose de la voie de la ligne de Tourane à Hué prononcée à la date du 11 septembre 1903, vient d'être transformée en résiliation pure et simple.

Le décompte définitif des travaux exécutés par MM. Bartissol Waligorski et Hoffer a été arrêté à la somme de huit cent deux mille trois cent six piastres un cent.

Ce cent est admirable surgissant après ce chiffre considérable !

La réception provisoire de ces travaux remonte au premier décembre 1903.

Le prix total du matériel, des matériaux et des installations nécessaires à l'achèvement des travaux est arrêté à la somme de 412.995 francs 07 cents. La prise de possession de ce matériel date du 1<sup>er</sup> décembre 1903. Il convient d'ajouter à ces dépenses les émoluments, frais de mission du M. Kozirowicz, dont une part incombe, d'après la convention du 9 décembre 1904, à l'administration des Travaux publics.

Cette part s'élève à la somme de 11.920 francs 05 centimes.

Pendant ce temps, les travaux de cette ligne interminable s'avancent lentement, au prix, nous l'avons souvent fait connaître, de bien des déboires.

À qui faut-il attribuer cette situation ? Il faut comparer la rapide exécution des lignes du Tonkin et du Nord Annam avec la construction des rares tronçons de lignes de l'Annam-central et du sud du royaume.

À quelles circonstances tiennent les multiples empêchements que rencontrent l'exécution de ces travaux ? Il sera intéressant d'en connaître la véritable cause. C'est profondément regrettable de le constater. L'Annam, qui a été trop abandonné, en vertu de quelles influences locales, offre, cependant, à notre activité un admirable terrain, riche et plein de promesses.

Il serait bon de rechercher l'origine de ces difficultés et de la supprimer enfin.

---

Vinh

(*L'Avenir du Tonkin*, 14 avril 1905)

L'Administration des Travaux publics va construire à Vinh des ateliers pour son service des chemins de fer. Ce projet a donné lieu à d'importantes adjudications. MM. Descours, Cabaud et Compagnie furent déclarés, au mois de juin 1904, adjudicataires de la fourniture des fers, aciers, tôles ondulées et zincs nécessaires, cette dépense fut fixée à la somme de 171.045 francs 65, non compris une somme à valoir de 13.954 francs 35 c.

Le projet et le cahier des charges dressés par les travaux publics pour la construction des ateliers de Vinh fut approuvé le 17 janvier 1903.

À la suite du procès verbal, en date du 15 mars dernier, de la commission chargée de procéder à l'adjudication des travaux de construction de ces ateliers, l'arrêté du 5 juillet 1904 a été rapporté en ce qui concerne la fixation du montant des dépenses autorisées pour la fourniture des fers, aciers, tôles ondulées et zincs nécessaires à la construction des ateliers de Vinh.

Sont déclarés adjudicataires des travaux de construction proprement dite des ateliers de Vinh (adjudication du 15 mars 1905) :

Pour le 1<sup>er</sup> lot : MM. Canque et Lanaud <sup>17</sup>, entrepreneurs à Yên-bay, moyennant un rabais de 0 fr. 08 par franc sur les prix du bordereau.

Pour le 2<sup>e</sup> lot : MM. Henri et Louis Chavan, entrepreneurs à Hanoï, moyennant un rabais de 0 fr. 03 par franc sur les prix du bordereau.

---

<sup>17</sup> [Canque et Lanaud](#) : anciens tâcherons sur la ligne du chemin de fer du Yunnan à Yên-Bay.

Le montant des dépenses autorisées, pour les fournitures ou travaux faisant l'objet des adjudications des 15 juin 1904 et 15 mars 1905, est fixé comme suit :

1° Adjudication du 15 juin 1904.

Lot unique

Dépenses à l'entreprise 185.000 fr. 00. Somme à valoir : 233.000 fr. 00 : total 418.000 fr. 00.

1<sup>er</sup> Lot

Dépenses à l'entreprise 500.416 15.

Somme à valoir:49.583 85 ; total 550.000 00

2<sup>e</sup> Lot

Dépenses à l'entreprise 35.000 00

Somme à valoir : 3.500 00 ; total 38.500 00.

3° Acquisitions de terrains.

Indemnités pour acquisitions de terrains, déplacements de sépultures, cultures abandonnées, etc., somme à valoir : 30.000 00.

Ces travaux offrent, en conséquence, un total général de dépenses à l'entreprise : 720.416 francs, sommes à valoir 315.083 francs 81 centimes, au total un million, 033.500.

L'installation à Vinh de ces établissements nous paraît devoir apporter à cette petite ville un élément de prospérité important.

Le choix de Vinh pour cette création est heureux.

---

#### INDO-CHINE

(*Le Journal des débats*, 22 avril 1905)

À l'inauguration du chemin de fer de Hanoï à Vinh, M. Beau, gouverneur général, répondant à un discours de M. de Monpezat, après avoir vanté les travaux effectués, parla de la défense de l'Indo-Chine.

Le gouverneur général dit être péniblement impressionné par l'esprit général de la presse locale et métropolitaine qui se fait une crainte exagérée du péril japonais, et insista sur la sécurité assurée par la politique française de rapprochement des puissances européennes. Il affirma l'intérêt d'entretenir des relations amicales avec l'Empire chinois et dit que la nomination à la tête de notre colonie d'un ancien ministre de France à Pékin, prouvait le désir du gouvernement français d'opérer ce rapprochement.

M. Beau parla de la nécessité, en tous cas, de rester calme et confiant en notre force et en notre valeur, en face de nos protégés, et de ne pas exagérer aussi facilement notre faiblesse. Il affirma que la flotte indo-chinoise était à même de repousser une attaque et de permettre d'attendre l'arrivée de notre flotte de la Méditerranée. Le gouverneur général termina en attestant la tranquillité de notre colonie et en montrant la voie de prospérité dans laquelle elle entrait. Il porta un toast à l'avenir de Vinh et à la prospérité du cercle.

---

#### Tourane

(*L'Avenir du Tonkin*, 26 avril 1905)

Dans notre enfance, nous gardâmes un vif souvenir de la féerie le *Pied de Mouton*, qui fit courir Paris la province et même l'étranger aux aventures de Nigaudinos et de son ami inséparable Lazarille. Un tableau, surtout, frappa notre jeune imagination, l'allée

des Soufflets. De gigantesques mains et pieds en bois s'agitaient au passage des indiscrets et les rouaient d'importance.

Tourane et ses environs sont-ils en passe de se transformer en pareille allée, surtout depuis l'invasion d'indigènes (ô Tardé-Lambert !) originaires de la péninsule Italique ?

Tous les jours, les coolies et leurs congénères reçoivent leur ration *della destre a della sinistra*.

Nous ne retiendrons qu'un cas de plus, un maître de chantier italien a cravaché avec un fin rotin, de main de *maestro*, une voisine de 26 ans, qui l'empêchait, paraît-il de dormir, causant le soir avec ses amies, de l'autre côté du mur mitoyen.

La pauvre femme a exhibé au bon gendarme un dos blanc et dodu, mais zébré de plusieurs sillons bleuâtres.

L'auteur de cette brutalité inqualifiable a reconnu son acte avec cynisme, en ajoutant qu'il ne regrettait pas ce qu'il avait fait.

Un *cavaliere francese* a un autre moyen de faire cesser la conversation d'une jolie voisine, qui l'empêche de dormir. Apprenez-cela *signor*.

---

Hanoï  
CHRONIQUE LOCALE  
(*L'Avenir du Tonkin*, 13 mai 1905)

Les travaux d'aménagement de la gare de Hanoï avancent assez rapidement. L'aile gauche de cet édifice s'est élevée et sera bientôt terminée. Les ouvriers s'attaquent à la partie droite. De ce côté, on peut voir déjà la construction qui est destinée à renfermer le nouveau bureau des Postes et des Télégraphes créé à la gare. Il sera ouvert au public.

Ce sera là une amélioration appréciable, et nous ne pouvons nous empêcher de constater que c'est le résultat des efforts de la Presse locale et des démarches de la chambre de commerce.

---

Lang-Co  
(*L'Avenir du Tonkin*, 13 mai 1905)

Une rixe a éclaté sur le chantier de M. Belloni, entrepreneur sur la voie du chemin de fer de Tourane à Hué, entre les coolies chinois et annamites.

Cet incident a été causé par ce fait que des Annamites, qui poussaient des wagonnets chargés des déblais du tunnel, avaient, en passant sur un pont, fait tomber de la terre sur les aliments des Chinois qui mangeaient au dessous. Les deux camps se sont frappés avec des pelles et des pioches. Un Chinois a eu l'oreille fendue jusqu'au lobe, un Annamite a été blessés à la tempe.

Les deux blessés ont été transportés à l'hôpital de Tourane.

---

CHRONIQUE LOCALE  
(*L'Avenir du Tonkin*, 15 mai 1905)

Par suite de l'exécution en régie des travaux de construction de la ligne de Tourane à Hué, confiés d'abord à MM. Bartissol, Waligorski et Hoffer, l'Administration des travaux publics de l'Indo-Chine a acquis pour la somme de 18 mille francs le matériel

d'entreprise servant au ballastage et à la pose de voies ferrées appartenant à Balliste, entrepreneur.

#### Vinh

Le sympathique entrepreneur de la voie ferrée de Ninh-Binh à Vinh avait présenté le 10 septembre dernier un mémoire de réclamation en réponse à la notification du compte définitif de ses travaux.

L'administration avait fixé ce compte à la somme de 389.404 piastres, 87 cents.

Par suite d'une transaction conclue le premier mars entre les Travaux publics et M. Robert, le décompte définitif a été élevé définitivement à la somme de 403.370 piastres 47 cents.

En outre, cet entrepreneur cède à l'administration son matériel de ballastage et de pose de voies ferrées pour le prix de 130 mille francs.

---

#### Tourane

(*L'Avenir du Tonkin*, 26 juin 1905, p. 3)

Les préférences de l'Administration des Travaux Publics pour les entrepreneurs et tâcherons étrangers ne sont un mystère pour personne. Calabrais, Piémontais, Siciliens, Hellènes, Levantins, Belges, Valaques pouvaient se présenter hardiment, seul l'élément français était mal venu pour la construction du premier chemin de fer français du protectorat français de l'Annam.

Le résultat s'est vite montré. Depuis cinq ans, les changements d'entrepreneurs, les mises en régie se succèdent. En outre, les procédés de certains de ces étrangers ont fait fuir la main-d'œuvre indigène. Aujourd'hui, une régie nouvelle est établie aux frais d'un autre fils de la Péninsule, Martinardo, chargé de l'exécution des terrassements, maçonnerie et ballastage en première couche de la partie comprise entre les kilomètres 43 et 47.

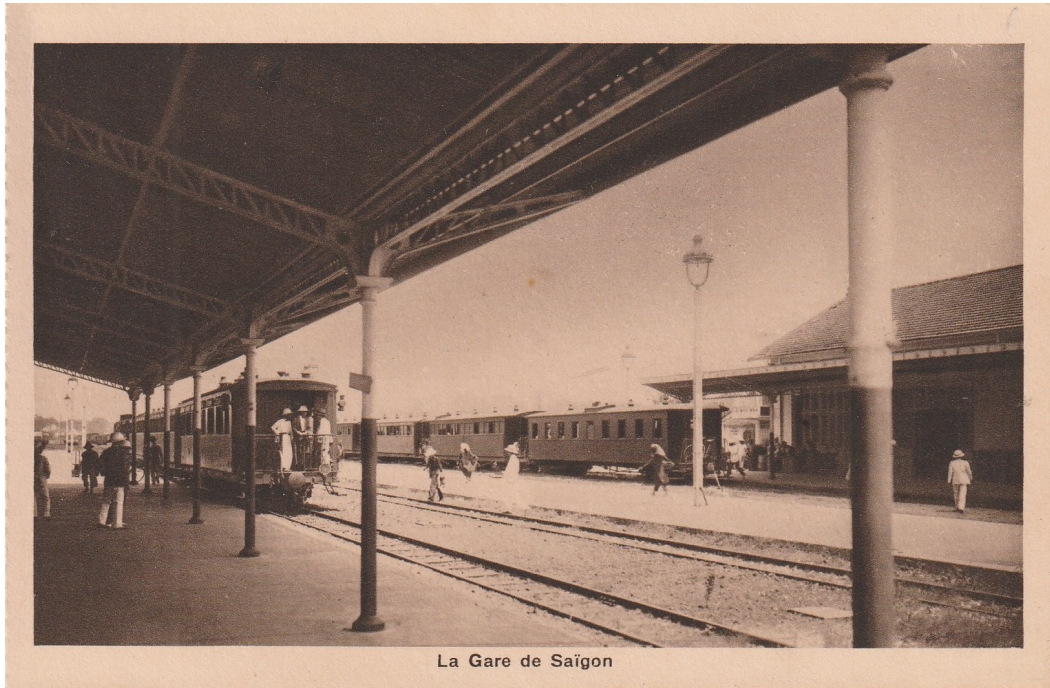
Conclu le 20 novembre 1903, le marché fut approuvé le 10 décembre suivant. Le 3 novembre 1904, un premier avertissement fut adressé à l'entrepreneur, le 20 décembre suivant, ce dernier fut mis en demeure de prendre les mesures nécessaires pour se conformer aux clauses de son marché et d'exécuter les travaux dans le délai prévu.

Ce qui ne fut pas fait.

Quand verrons-nous la fin des travaux de cette ligne ?

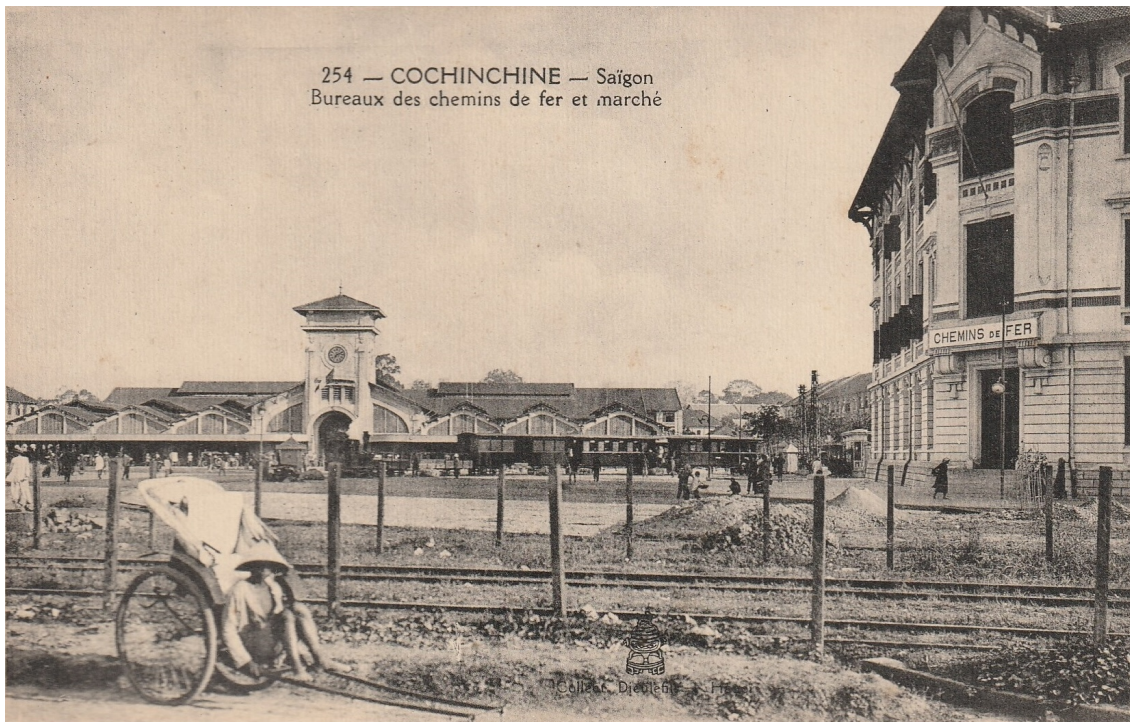
---

## CÔTÉ SAÏGON



La Gare de Saïgon

[Coll. Olivier Galand](#)  
La gare de Saïgon (coll. Nadal).



[Coll. Olivier Galand](#)  
Saïgon. — Le marché central et le bureau des chemins de fer (Coll. Dieulefils).



111. SAIGON — Place du Marché Central

[Coll. Olivier Galand](#)

Saïgon. — La gare et le marché central. Coll. Nadal).



43. - COCHINCHINE. - SAIGON. - Le Pont du tour de l'Inspection

[Coll. Olivier Galand](#)

Saïgon. — Le pont du tour de l'Inspection (Coll. Dieulefils).



[Coll. Olivier Galand](#)

Dakao. — Pont de l'arroyo de l'Avalanche. (Coll. P.C., Paris).

### Saïgon

Les Annamites profitent du chemin de fer  
(*L'Avenir du Tonkin*, 3 juillet 1905)

En attendant que la ligne ferrée de Saïgon au Khanh Hoa permette à nos tempéraments anémiés d'aller se refaire au *Langbiang*, les Annamites, tout comme les Français et les Chinois, utilisent largement la section qui est déjà en exploitation, surtout la partie qui relie Saïgon à Biën-hoà. Ils en tirent partie, non seulement pour multiplier leurs relations d'affaires et de convenances, mais aussi pour transporter les produits de leurs jardins et de leurs industries.

Chaque jour, de nombreux voyageurs circulent, soit entre les deux centres les plus importants, Saïgon et Biën-hoà, soit entre les stations intermédiaires. Trois frustrés wagons de 4<sup>e</sup> classe suffisent à peine aux besoins de la circulation. Souvent même, on voit plus de femmes que d'hommes en occuper les divers compartiments.

À cette époque, surtout, nombreuses sont celles qui arrivent, balançant allègrement leurs deux grands paniers de chaque côté de l'épaule et les déposent au guichet d'une gare pour prendre leur billet de 4<sup>e</sup>. Elles n'ont pas acquis assez de confiance encore pour les remettre à l'administration et les faire transmettre à des correspondants, qui retiendraient une partie de la vente par devers eux. Mais patience ; tout est possible à qui sait attendre. Pour le moment, elles accompagnent elles mêmes leurs marchandises.

Elles transportent principalement de l'arc, du bétel, avec les principaux fruits de la saison, les ananas, les mangues et les mangoustans, mais en moins grande quantité.

Le typhon du 1<sup>er</sup> mai et les inondations partielles de l'an dernier ont détruit, pour plusieurs années, bon nombre de jardins annamites. En plusieurs quartiers, l'arec et le bétel, qui s'exportaient au loin, ne suffisent même plus à la consommation locale.

Les endroits privilégiés, pour avoir été moins éprouvés par ces sinistres, savent tirer le bien du mal ; ils transportent leurs noix et leurs feuilles à chiquer là où la disette se fait sentir. De Go-Vap, la deuxième station de la ligne, où ces tourmentes ont moins sévi, partent chaque jour des centaines de paniers pour approvisionner Thu-Duc, qui avait été jusqu'ici un grand centre de production. Tous frais payés, les bénéficiaires atteignent un taux inconnu jusqu'à ce jour.

Il faut voir comme ces ménagères ont compris de suite la loi de ces échanges. Avec une aisance et un aplomb qu'envieraient les femmes [...] françaises, elles trouvent un emplacement pour caser leur énorme charge, prennent leur billet sans hésitation et reviennent dans la journée par la même voie, avec des produits qui font défaut chez elles. Elles font d'une pierre deux coups, au bénéfice de la nombreuse nichée qu'elles retrouvent à la maison. Je n'irai pas jusqu'à dire cependant que ça été sans remuer les langues et sans lancer de plantureuses et saugrenues malédictions. Ces bonnes femmes, tout comme les hommes, ne manquent pas de l'esprit d'adaptation, pour peu que leur intérêt les y incite.

Sur quelques centaines de *con-gai*, comme on dit élégamment, je n'en ai remarqué qu'une seule pour créer un peu d'embarras. Elle exposait au chef de gare, annamite aussi, que pour prendre son billet, elle hésitait entre Thu-Duc et Biên-hoà : car sa mère devait l'attendre à cette première station ; mais se trouverait-elle exacte au rendez-vous ? Sur l'observation qu'elle ferait bien de se décider pour l'une, ou pour l'autre destination, elle finit par prendre son parti, puis se ravisa en recevant son billet. Tout s'arrangea néanmoins, sans qu'une parole fût échangée et qu'aucun des nombreux témoins se permit la moindre plaisanterie.

Que les chemins de fer de la Basse Cochinchine passent toujours à proximité des nombreux marchés du pays, ils sont assurés de fructueuses recettes. Et même provoqueront-ils la prompte création de nouveaux centres, pour peu qu'ils traversent des régions inhabitées, mais faciles à mettre en culture.

Le Saïgonnais

---

#### CHRONIQUE LOCALE

(*L'Avenir du Tonkin*, 24 juillet 1905, p. 2, col. 4)

L'administration poursuit l'exécution du trans-indo-chinois et des voies qui viendront s'y rattacher et augmenter son importance.

M. Borreil, ingénieur en chef de la 1<sup>re</sup> circonscription des études et travaux de chemins de fer à Hanoï, est chargé des études de la portion de lignes de Vinh à Quang-tri comprise entre Vinh et Botrach [et] de la jonction de cette section Vinh-Botrach avec le Mékong.

---

#### Indo-Chine

##### TRAVAUX DU CHEMIN DE FER

(*L'Avenir du Tonkin*, 31 juillet 1905)

(*La Dépêche coloniale*, 6 septembre 1905)



Le service des études de Vinh à Quangtri, de Vinh à Botrach et de la jonction de l'Annam au Mékong est organisé en missions et brigades, sous la direction immédiate d'un ingénieur en chef.

Première mission : Études des travaux du chemin de fer. — Directeur : le capitaine Begon <sup>18</sup> ; 1<sup>re</sup> brigade : M. Crépel, conducteur de 2<sup>e</sup> classe ; MM. Jolilon et Rozier, agents temporaires de la 2<sup>e</sup> brigade ; le capitaine Bouët <sup>19</sup> ; M. Schnaff, surveillant de 1<sup>re</sup> classe ; le soldat Haomann.

Deuxième mission : Directeur : le capitaine Liron <sup>20</sup> ; 3<sup>e</sup> brigade ; le capitaine Lavit <sup>21</sup>, M. Lambord, commis de 3<sup>e</sup> classe ; Feutrier, agent journalier ; 4<sup>e</sup> brigade : le capitaine Madec <sup>22</sup>, le lieutenant Barbot et un soldat.

Troisième mission : Directeur : le capitaine Peltier <sup>23</sup> ; 5<sup>e</sup> brigade : M. Bardon, conducteur de 2<sup>e</sup> classe ; 6<sup>e</sup> brigade : le lieutenant Troadec <sup>24</sup>, le sergent Hachez et M. Schneider, agent journalier.

---

T.P. RAILWAYS ET ADJUDICATION  
(*L'Avenir du Tonkin*, 4 octobre 1905)

.....  
À propos de millions, les dernières [adjudications pour le ma]tériel de Vinh ont donné lieu à des protestations qui vont se faire jour en France.

En ce qui concerne le deuxième lot, par exemple, les projets présentés étaient les suivants :

Compagnie générale Nancy	50.000 fr.
Girard et Charvolin	57.000 fr.
Compagnie Générale Creil	30.000 fr.
Union Commerciale Projet A	36.000 fr.
Union Commerciale Projet B	40.000 fr.
Thomson Houston	32.000 fr.

---

<sup>18</sup> Jean Louis Begon (ou Bégon)(1867-1959) : polytechnicien, officier de la Légion d'honneur (*JORF*, 25 janvier 1919) : ingénieur en chef de 1<sup>re</sup> classe de l'artillerie navale.

<sup>19</sup> Henri Auguste John Bouët (En mer, 21 mars 1870-La Rochelle, 1<sup>er</sup> août 1954) : École navale, officier d'artillerie détaché aux Travaux publics de l'Indochine (mai 1904-déc. 1906). Officier de la Légion d'honneur : chef d'escadron d'artillerie coloniale au 1<sup>er</sup> rég, de l'artillerie de montagne (*JORF*, 12 juillet 1918).

<sup>20</sup> Marie Étienne Émile Liron : officier d'artillerie détaché aux Travaux publics du Tonkin (mai 1904-janvier 1906). Officier de la Légion d'honneur (*JORF*, 2 janvier 1917) : chef d'escadron territorial au 120<sup>e</sup> rég. d'artillerie lourde.

<sup>21</sup> 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).

<sup>22</sup> Félix-Charles Madec (Brest, 1875-Hanoï, 1930) : polytechnicien, officier de la Légion d'honneur (*JORF*, 1<sup>er</sup> janvier 1922).

<sup>23</sup> Henri-François Peltier (1872-1955) : polytechnicien, commandeur de la Légion d'honneur (*JORF*, 4 octobre 1920) : général de brigade, commandant l'artillerie du corps d'armée colonial.

<sup>24</sup> 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).

Speidel et Cie (Gesellschaft)
-------------------------------

48.000 fr.
------------

Tout d'abord, les maisons Speidel et Girard sont écartées parce que présentant du matériel de fabrication étrangère. Ceux de l'Union Commerciale, mis au panier parce que ne présentant aucun avantage sur ceux des compagnies de Creil et de Thomson Houston et parce que d'un prix plus élevé. Restaient les projets Creil et Thomson-Houston, considérés comme identiques en prix, les propositions de la Cie de Creil devant être majorées des frais de transport du bord à pied-d'œuvre et probablement des frais de montage. La commission a décidé de donner la préférence aux ateliers Thomson-Houston, qu'elle a déclaré adjudicataires provisoires pour la somme de 32.950 fr.

La compagnie Thomson-Houston est américaine, et c'est M. Pierron, l'éminent ingénieur des fameux signaux automatiques qui ont été posés entre Hanoï-gare et le pont d'Hanoï, qui représente cette compagnie au Tonkin.

La maison Girard et Charvolin, représentant la compagnie suisse Alioth, a été écartée parce que représentant des étrangers. M. Pierron a été accepté parce que représentant lui aussi des étrangers. Allez comprendre quelque chose là-dedans<sup>25</sup> ?

Ces deux compagnies ont des ateliers et une succursale en France, la maison Postel et Vinay [Postel-Vinay] à Paris pour les Américains, les ateliers de la Buire à Lyon pour les Suisses. Bien que les deux maisons soient exactement dans les mêmes conditions au point de vue origine des matériaux, l'une est considérée comme étrangère, l'autre comme française ! Devine si tu peux, et choisis si tu l'oses...

La maison Alioth, qui a été fournisseur du chemin de fer de l'Ouest et du P. L. M., est refusée en Indo-Chine, la maison Thomson Houston est acceptée.

Il s'agit maintenant de savoir si, à ce prix de 32.950 fr. ne viendra pas s'ajouter le transport Marseille-Vinh, le montage et la surveillance de ce matériel pendant la durée de la garantie. Suivant le cas, les 32.950 fr. iraient à 60.000...

Pour les autres lots, des cas se présentent tels que des réclamations ont été adressées en France. Je pourrais citer telle grosse maison du Tonkin, qui a perdu 20.000 francs dans une récente adjudication, uniquement parce qu'elle n'est pas bien en cour. Elle a eu 50 fr. d'amende par jour de retard alors que dans des circonstances identiques, d'autres fournisseurs ont été exonérés. Deux poids, deux mesures Pourquoi ? Parce que monsieur X., le notable budgétivore, ne peut pas sentir cette maison...

Les officieux parlent toujours de la protection accordée par l'administration aux colons et aux négociants. Que l'on demande donc l'avis des maisons les plus importantes du Tonkin : elles donneront des détails.

L'Indiscret

---

Hanoï

Chronique locale

(*L'Avenir du Tonkin*, 7 octobre 1905, p. 3)

Amusement des mécaniciens. — Mais assurément pas la tranquillité des paisibles habitants riverains de la voie ferrée ! Combien de fois déjà avons-nous demandé à l'autorité compétente, en l'espèce à M. Dussaix, de bien vouloir donner des ordres en

---

<sup>25</sup> La Thomson-Houston n'était pas *américaine* : elle exploitait des brevets américains mais son capital était à 85 % français et son implantation était loin de se réduire aux ateliers Postel-Vinay. La maison Alioth (et non *Allioth*), qui avait fourni une partie du matériel des tramways électriques de Hanoï, avait effectivement une usine à Lyon-Buire mais son capital semble avoir été nettement moins francisé et son envergure était modeste (elle est absorbée en 1910 par Brown-Boveri).

conséquence, pour faire cesser ce vacarme diurne et nocturne occasionné par les coups de sifflets prolongés à la façon des sirènes. Nous n'ignorons pas qu'un règlement des chemins de fer ordonne aux mécaniciens de signaler l'entrée d'un convoi sur un pont ou un passage à niveau par un coup de si filet sec ; mais nous n'avons jamais vu nulle part dans celle même réglementation qu'on recommandait à ces mêmes mécaniciens de se servir du sifflet d'une façon aussi irraisonnée et immodérée.

Nous ne souhaitons pas à M. Dussaix et à sa famille d'avoir leur demeure à proximité de la voie ferrée. Cependant, à tout prendre, ce serait un bien pour tout le monde, car ayant à subir les inconvénients de cette orgie de sifflets, M. Dussaix donnerait sans nul doute des ordres en conséquence pour rappeler ses subordonnés à une plus juste observation des règlements.

Les ponts balladeurs. — Le pont de 20 mètres près de Phu-Thuy, sur la ligne de Hanoï-Haïphong, a été enlevé cette nuit par les eaux.

Il n'en reste plus rien : culées tablier, tout a disparu.

---

Tourane  
(*L'Avenir du Tonkin*, 13 octobre 1905)

Le projet présenté par MM. Daydé et Pillé pour la construction des grands ponts, la fourniture et pose des tabliers métalliques des petits ouvrages de la ligne de Tourane à Hué et à Quangtri (section de Hué à Quang tri) a été approuvé par M. le ministre des colonies.

Le montant des dépenses autorisées pour ces travaux est fixé comme suit :

Travaux à l'entreprise	2.658.630 fr. 62
Travaux en régie, frais de surveillances imprévues et somme à valoir	341.209 28
Soit au total	<u>2 900.000 fr. 00</u>

**CHRONIQUE LOCALE**  
(*L'Avenir du Tonkin*, 16 octobre 1905, p. 2, col. 4)

Coolies japonais. — *L'Avenir du Tonkin* a signalé un projet d'immigration de main-d'œuvre japonaise sur les chantiers des chemins de fer à construire dans le Sud-Annam avec les 80 millions récemment accordés.

De même qu'il n'y pas de fumée sans feu, notre correspondant nous prie, sous sa responsabilité, de déclarer que ce projet d'application de fonds et de personnel japonais à une partie de ces travaux a été mis en avant.

La main-d'œuvre annamite est difficile à recruter dans le Centre et le Sud-Annam à la suite des procédés mis en œuvre par les autorités locales, il y a cinq ans, lors de la question du Lang-bian\*. Les indigènes des provinces annamites de cette partie de l'empire y furent l'objet de mauvais traitements, d'abord lors du recrutement, puis sur les chantiers. Une grande partie y mourut faute de soins médicaux, de logements et de nourriture convenables.

Ces incidents ont jeté le discrédit le plus grand sur ces entreprises. Il serait à souhaiter vivement que ces agissements ne se reproduisent plus de la part des résidents et surtout des autorités annamites.

---

## CHRONIQUE LOCALE

[Camille Autigeon

(Malause, Tarn-et-Garonne, 23 sept. 1843-Hanoï, 15 octobre 1905).

Marié à Bernac, le 11 février 1874, avec Malvina Angèle Autigeon. Dont :  
Berthe, mariée avec Alfred, Victor, Marie, Joseph Mercier, commis des douanes,  
spécialiste en broderie tonkinoise,  
et Léon, professeur au collège Paul-bert de Hanoï, marié en 1912, avec Charlotte  
Desnoyers, institutrice]

(*L'Avenir du Tonkin*, 16 octobre 1905, p. 2, col. 5)

Nécrologie. — Dans la soirée de samedi dernier, nous avons appris avec regret la mort de M. Camille Autigeon, conducteur principal des Ponts et Chaussées, à l'âge de 63 ans.

Notre sympathique compatriote, que nous avons vu ces jours-ci en apparence de bonne santé, s'est éteint rapidement des suites d'une courte maladie, samedi matin, donnant encore à ses derniers moments des preuves non équivoques de sa force morale et de son énergie.

M. Autigeon était un laborieux dans toute l'acception du mot.

Né à Malause, Tarn-et-Garonne, M. Autigeon débuta en 1861 dans l'administration métropolitaine des Ponts et Chaussées. Il suivit rapidement la hiérarchie, grâce à son travail et à son mérite.

La guerre franco-allemande le vit parmi les patriotes qui n'hésitèrent pas, à cette époque, à faire leur devoir contre l'envahisseur.

Capitaine de la 4<sup>e</sup> compagnie des Éclaireurs béarnais, il faisait partie de l'armée de la Loire, dans la colonne du général Lipkowski. Sa bravoure au combat d'Alençon le fit proposer par ses chefs pour la croix de chevalier de la Légion d'honneur.

M. Autigeon prit une part active aux travaux du viaduc de Lansac (?), ligne de Toulouse à Bayonne, puis à ceux de l'amélioration du Paillon à Nice, à la construction des chemins de fer de Mende à Séverac-le-Château, de Carmaux à Rodez.

En 1885, il fit partie, comme ingénieur, de la mission française près le Gouvernement hellénique pour la construction du port de Patras, en Morée.

En 1886, nous le retrouvons ingénieur à la division des Bureaux techniques à Panama, en 1896 à Caracas, port de la Guaira. Ce dernier travail le fit décorer de l'ordre du Libertador, par le gouvernement vénézuélien.

En 1900, il fut réintégré dans le service métropolitain des Ponts et chaussées, il vint ensuite en Indo-Chine, au Tonkin. En 1901, il passe du service ordinaire des travaux publics, à Bac-Ninh, à Kouang-tchéou-wan, en qualité d'ingénieur ordinaire chargé de ce dernier arrondissement.

[Il coopère ensuite aux travaux du chemin de Hanoï à Vinh. La Société des chemins de fer indo-chinois l'utilise de 1903 à 1904, comme ingénieur faisant fonctions de chef du bureau technique.](#)

En août 1904, M. Autigeon obtient un congé et se livre à divers travaux particuliers. La mort est venue le surprendre au cours de cette œuvre.

Lundi matin, à 8 heures, une foule nombreuse à accompagné au cimetière de la route de Hué ce travailleur utile et cet homme de bien.

Nous renouvelons à M<sup>me</sup> Autigeon, à M. et M<sup>me</sup> Mercier toute l'expression de nos sympathiques condoléances.

---

Saïgon

(*L'Avenir du Tonkin*, 25 novembre 1905)

Sur la demande de cet entreteneur, un arrêté le M. le gouverneur général vient d'annuler purement et simplement le marché de gré à gré passé avec M. Messner le 7 avril 1905 pour l'exécution des terrassements compris entre les points kilométriques 108, 330 et 114,075 de la ligne Saïgon-Tanlinh, ainsi que l'avenant audit marché, en date du 25 avril 1905.

Le remboursement à l'entrepreneur du cautionnement et de la retenue de garantie effectuée sur ses travaux est autorisé.

Celte résiliation produira son effet à dater du 1<sup>er</sup> octobre 1905.

Une décision analogue est prise également en faveur du marché de gré à gré à gré passé avec M. Lê-van-Diên, le 26 juillet 1905, pour l'exécution de la pose de voie entre les points kilométriques 92,062 et 132,100 de la ligne Saïgon-Tanlinh.

Le remboursement à l'entrepreneur de son cautionnement est également autorisé.

---

HUÉ

Lang-Co

(*L'Avenir du Tonkin*, 26 novembre 1905)

Le cai annamite de l'entrepreneur italien Cimini a été mis en état d'arrestation sous l'inculpation d'abus de confiance, en s'appropriant l'argent destiné au salaire des coolies.

---

Hanoï

(*L'Avenir du Tonkin*, 3 décembre 1905)

Par le train est arrivé à Hanoï M. Wladigorski [Waligorski], l'entrepreneur italien de la Cie du Yunnan qui défraya si longtemps la chronique il y a quelques mois.

---

CHRONIQUE LOCALE

(*L'Avenir du Tonkin*, 17 décembre 1905, p. 3)

Adjudication. — Samedi matin, a eu lieu dans le bureau de M. Dussaix, ingénieur des chemins de fer, l'adjudication de plusieurs lots de parachèvement et de réfection de lignes.

Comment se fait-il que l'administration ait accepté des rabais de 31 % !!!

Les ingénieurs qui ont préparé les détails estimatifs sont ils donc des incapables ou les entrepreneurs indigènes qui ont fait ce rabais énorme sont-ils des imbéciles ?

---

M. DOUMER

ET LES

CHEMINS DE FER DU TONKIN

(*L'Aurore*, 16 janvier 1906)

M. Paul Doumer monte décidément vers le Capitole ; les dieux lui sont amènes, les aruspices sont favorables. Il est l'homme qui vient, le *coming man*, diraient les Anglais. *Ecce homo*, disaient déjà les Romains.

D'où vient-il donc ce héros prodigieux ? Qu'a-t-il donc fait pour mériter les honneurs suprêmes ? À la vérité, en France, rien ! avouent ses fidèles, mais en Indo-Chine, quelle œuvre magnifique !

Et c'est bien, en effet son impérialisme asiatique qui lui vaut sa rapide fortune. Cet astre politique se dore des reflets du soleil d'Orient. Qui oserait attaquer sur ce terrain le Proconsul intègre, le gouverneur général irréprochable ? N'est-ce point lui qui sut donner l'essor à notre immense colonie et sut réaliser l'oeuvre de création ? N'est-ce point lui, encore, qui y fit preuve de telles qualités d'administration, d'un tel génie financier, d'une telle correction dans le choix des moyens et d'un tel bonheur dans les résultats ? En conséquence, nul n'est mieux qualifié pour, gouverner la France ; il est notre sauveur tout désigné, ce sauveur dont tout bon nationaliste ne saurait se passer. C'est un Boulanger civil ! s'écrie avec joie M. Arthur Meyer.

Et voilà les résultats d'une légende ! Voilà comment elle se crée ; comment, après être partie modestement là-bas, des plis de quelques rapports très officiels et très intéressés, elle grandit en traversant l'Océan, « elle s'enfle dans sa course », comme disait le poète latin, elle vient enfin éclater dans cette énorme cloche sonore qu'est le Parlement, aux parois d'airain, couvrant de ses éclats formidables toutes les pauvres petites rumeurs contraires. La cristallisation est opérée désormais ; la vérité est déformée, M. Doumer lui a mis un corset orthopédique.

Eh bien ! veut-on savoir ce qu'il y a de vrai derrière tout ce battage, ce que recouvre ce *bluff* sensationnel, quelle est la réelle histoire de cette légende ? Alors, qu'on ne se contente plus des seuls rapports officiels ou officieux, qu'on fasse son enquête soi-même, qu'on interroge ceux qui ont été là-bas, ceux qui y ont vécu, ceux qui y ont été mêlés, parfois malgré eux, à l'action administrative.

Alors on apprendra de belles choses, on verra les dessous des décors, on saura de quels noms il faut qualifier ces bruyantes entreprises, le monopole de l'alcool, l'Exposition d'Hanoï, et aussi les chemins de fer du Tonkin, à la grande pensée du règne.

Cette construction des chemins de fer du Tonkin surtout sera matière à révélations inattendues.

On se rappelle qu'il fut pour cet objet contracté un emprunt de 200 millions dont M. Doumer vint en personne, en 1896, défendre le principe devant le Parlement, et qu'ensuite la loi du 25 décembre 1898 autorisa la construction, par marché de gré à gré, de la ligne complémentaire de Lao-Kay à Yunnan-Sen. Le gouverneur général quitta Paris muni d'un blanc-seing complet.

Ces travaux considérables, étudiés et mis en train par M. Doumer et ses collaborateurs, M. Guillemoto, directeur, général des travaux publics, et M. Borreil, ingénieur en chef, sont aujourd'hui à peu près achevés. Ils ont donné lieu à toute une série de congratulations officielles et à une abondante distribution de rubans. L'honorable M. Bourrat, mieux informé d'ordinaire, s'est même laissé prendre cette fois à la cristallisation fameuse, lors de la discussion du dernier budget des colonies, au point de féliciter chaleureusement M. Doumer et ses ingénieurs sur la manière dont les travaux avaient été conçus, exécutés et contrôlés ; il les a loués d'avoir correctement procédé, à l'inverse de Madagascar, par adjudications et par petits lots, permettant ainsi une complète surveillance. Malheureusement, la bonne foi de M. Bourrat a été surprise, ses éloges tournent même à l'ironie, car la vérité est exactement inverse.

En fait, toute cette affaire des voies ferrées du Tonkin a été engagée et conduite avec une légèreté ou une inconscience inouïe, pour ne pas dire plus. Insuffisance radicalement des études préalables, projets mal établis, mise en adjudication prématurée, cahiers des charges contradictoires, urgence de modifier les tracés en cours d'exécution,

gestion occulte des ingénieurs, intervention arbitraire auprès des entrepreneurs, déchéance prononcée illégalement de leurs contrats, continuation des travaux en régie encore plus illégale ; enfin, pour masquer le tout, virements financiers perpétuels, suppression de documents officiels, falsification de textes, dénis de justice, mise en mouvement des plus hautes influences politiques et pression sur les tribunaux compétents pour étouffer les réclamations.

Telle est la réalité que M. Guillemoto cacha soigneusement à M. Bourrat, lorsqu'il se mit obligeamment à sa disposition pour documenter son rapport. C'est cette réalité qu'il importe aujourd'hui de connaître dans tous ses détails les plus cachés et les plus honteux.

\*  
\*        \*

Lorsque après-janvier 1897, date où fut achevée l'émission de l'emprunt de 200 millions, MM. Doumer et Guillemoto décidèrent de passer à l'exécution des travaux, ils avaient le choix entre plusieurs méthodes.

Ils pouvaient, ou bien agir par la régie directe, comme le rapport; de l'honorable M. Bourrat reproche de l'avoir fait à Madagascar, ou bien procéder par la mise en adjudication en différents lots, ou bien encore passer des marchés de gré à gré plus ou moins réguliers.

On connaît trop la correction administrative de M. Doumer pour croire qu'il ait pu hésiter longtemps. C'est donc la mise en adjudication qui fut décidée. Il avait, d'ailleurs, promis au Parlement d'en agir ainsi ; les circulaires officielles enfin sont formelles sur ce point et ne peuvent être transgressées.

Un homme sage sait s'incliner à temps devant les lois de son pays et leur manifester toute la soumission désirable, quitte à les tourner habilement un peu plus tard.

Donc, un premier point était acquis, l'adjudication par lots. Mais quelle allait être l'importance des lots ? Deuxième question aussi grave à résoudre, car il ne s'agissait de rien moins que de mille kilomètres de voie ferrée.

Ici encore, la solution correcte était toute indiquée. Elle est écrite en toutes lettres dans les instructions ministérielles ; elle est appliquée en France à l'exclusion de toute autre. C'est l'adjudication par petits lots peu importants, afin, comme le dit l'honorable M. Bourrat, que l'exécution des travaux soit faite par les entrepreneurs eux-mêmes et non par des sous-traitants et que la surveillance soit plus facile.

Cependant, MM. Doumer et Guillemoto ont pris une décision inverse. Ils ont divisé leurs mille kilomètres en sept tronçons, ce qui a donné des lots énormes variant de 102 à 231 kilomètres ; nous en donnerons le détail plus loin. Voilà une première contradiction formelle avec les promesses de M. Doumer au Parlement et ses affirmations répétées. Certes, cet homme prudent a bien eu ses raisons pour agir ainsi. Le malheur est que ces raisons n'étaient pas avouables.

Car il aurait fallu avouer que si l'on ne procédait pas par petits lots, c'est que l'on aurait été incapable de les délimiter, que les ingénieurs ne connaissaient pas le pays et qu'on leur payait depuis deux années des frais de déplacement fantastiques (jusqu'à 45.000 fr. de solde) pour des études préparatoires restant encore à exécuter. Tandis qu'en prenant les terminus des lots d'une grande ville à une autre grande ville (de Hanoï à Viétri par exemple) on avait des chances de ne pas se tromper trop grossièrement. Le lot conservait ainsi suffisamment d'élasticité pour que quelques kilomètres en plus ou en moins n'y parussent guère et qu'on pût ensuite, en cours d'exécution, moduler les tracés, introduire les variantes, tourner les difficultés qui seraient révélées par la pratique.

Et puis, si les entrepreneurs protestaient, réclamaient contre les travaux supplémentaires, contre l'arbitraire des ingénieurs, contre la violation ou l'insuffisance

des clauses de leur contrat, il restait la ressource de rejeter sur eux la responsabilité des faits, de créer une diversion (il y a toujours moyen avec les entrepreneurs) et de prononcer la déchéance de leur adjudication. On leur aurait fait ainsi essayer les plâtres et le tour était joué.

C'est bien ainsi, en effet, que le tour a été joué. Et cela a été fait si vivement et si habilement qu'en France, on n'y a vu que du feu.

L'adjudication des sept lots a été d'abord prononcée très régulièrement :

1° De Hanoï à Haïphong. et de Hanoï à Viétri (164 km.) ;

2° De Viétri à Lao-Kay, frontière le Chine (231 km.) ;

3° De Hanoï à Ninh-Binh (105 km.) ;

4° De Ninh-Binh au Song-Maï (130 km.) ;

5° Du Song-Maï à Vinh (102 km.) ;

6° De Tourane à Hué (130 km.) ;

7° Enfin de Saïgon à Tanh-Linh (160 km.).

Mais au bout de six mois, l'administration de M. Doumer avait trouvé le moyen, par les procédés indiqués plus haut, de reprendre sa liberté d'action dans six lots sur sept. M. Vergriète et Cie (lot n° 3), Daurelle, Brossard et Cie (lot n° 3), Balliste (lot n° 4), avaient été mis en demeure, par des moyens extrêmement persuasifs, de demander la résiliation de leur contrat. D'autre part, MM. Bartissol, député, Waligorski et Hoffer (lot n° 6), et Brissot, Maynier et Ducellier frères (lot n° 7), qui firent un simulacre de résistance, furent brutalement et illégalement déchus de leur concession. Un seul des lots adjugés, le lot n° 1, ne put être mis en régie, par suite de l'opposition tenace des adjudicataires, MM. Chièze et Manard. Il s'ensuivit, bien entendu, un procès qui dure encore.

Les entrepreneurs voulurent protester. Leur chambre syndicale, représentée par MM. Guillaume frères et Viterbo, tenta des démarches répétées ; une adresse de réprobation fut même communiquée à M. de Lanessan, délégué de l'Annam-Tonkin au Conseil supérieur des colonies. Tout cela fut inutile et l'administration de M. Doumer sut habilement les calmer un à un pour étouffer le scandale ; on procéda avec certains par des promesses de compensation, avec d'autres par des menaces, avec d'autres encore par des moyens indirects.

Finalement, les ingénieurs triomphèrent complètement et purent à leur aise poursuivre en régie les travaux à peine amorcés.

Or, si la régie directe présente parfois des inconvénients en France, où cependant on peut suivre les choses de près, qu'est-ce donc dans un pays lointain où les fonctionnaires ont l'autonomie effective, chacun dans sa sphère, et où tout contrôle est impossible.

Conclusion : plus de quatre-vingts millions dilapidés. Et voilà l'oeuvre de l'homme qui est aujourd'hui candidat à la présidence de la République.

ROGER MENKAR.

---

CHRONIQUE LOCALE  
(*L'Avenir du Tonkin*, 19 janvier 1906, p. 2)

La nouvelle gare. — La gare de Hanoï, à laquelle on vient d'adjoindre deux ailes, n'a certes pas gagné au point de vue esthétique : les services seuls bénéficieront de cet agrandissement. Au lieu d'être empilés les uns sur les autres, comme dans une boîte à sardines Amieux (sans réclame), messieurs les ronds-de-cuir des chemins de fer seront plus à l'aise et chaque service sera installé de façon plus confortable.



Puisque nous parlons de la gare, M. Dussaix nous permettra-t-il de lui présenter une petite requête ?

La façade principale comporte un cadran dont l'utilité est incontestable. Jusqu'à la tombée de la nuit, l'heure indiquée est parfaitement visible pour tous, mais dès que le crépuscule étend sur la terre son noir manteau, les aiguilles deviennent invisibles et, partant, le voyageur qui voudrait consulter le cadran en serait pour la peine d'avoir levé la tête.

Serait-ce trop demander à M. le chef des services de la gare de faire poser derrière ou devant ce cadran une ou deux ampoules électriques qui fourniraient la lumière suffisante ? Nous savons M. Dussaix trop disposé en faveur du public pour ne pas voir dans quelques jours le cadran de la gare éclairé comme nous nous permettons de le lui demander.

En formulant ce désir, nous ne nous faisons d'ailleurs que l'interprète des nombreux habitants du quartier et des voyageurs.

---

#### HANOÏ (L'Avenir du Tonkin, 12 avril 1906)

Le train 52. — Il n'est pas question ici du train de Courteline, mais d'un train venant de Vinh, vendredi soir, et qui entrerait en gare de Hanoï avec une heure de retard. Ce retard avait été occasionné par le chargement et le déchargement de quatre billes de bois entre Ben-Thuy et Dong-Giao, et par les manœuvres aussi compliquées que lentes, faites en gare de Nam-Dinh. La veille, ce train, qui était entré en gare de cette dernière ville avec 17 minutes de retard il y avait, sans doute, encore des billes de bois à déplacer en cours de route arrivait à Hanoï à 8 h. 10, alors que le train n° 52 qui lui, n'avait que 11 minutes de retard à Nam-Dinh, n'entrait en gare de la capitale qu'à 9 heures.

Cette anomalie ne s'explique guère. Il est vrai que le mécanicien de ce train 52 ne faisait rien pour rattraper le temps perdu ; quoique ayant marché à toute vitesse entre Doxa et Pho-Tia, il reprenait son allure *diligence* jusqu'à Thuong-Tin, pour reprendre sa vitesse jusqu'à Vanh-Diem et arriver cahin-caha à Hanoï. Nous entendons la réponse : « Les mécaniciens ne doivent pas marcher à une allure supérieure à... de tel point à tel autre, etc...et ainsi de x ». Nous répondrons que nous ne nous expliquons guère la différence entre l'heure d'arrivée de ces deux trains et surtout celle qu'on constate dans leur marche. Les mécaniciens font en somme ce qu'ils veulent et les voyageurs sont obligés de subir leur caprices.

La voie de la ligne de Nam-Dinh est bonne maintenant ; ne serait-il pas possible d'accélérer la marche des trains et d'effectuer le trajet qui sépare Hanoï de Nam-Dinh en 3 heures ?

Nous nous plaisons à reconnaître que M. Dussaix, chef de l'exploitation, fait tout ce qui est en son pouvoir pour donner satisfaction aux réclamations légitimes. Aussi n'hésitons-nous pas à nous adresser à lui et à M. Blondel, ingénieur qui fera l'intérim pendant le séjour en France de M. Dussaix, pour demander à M. Guillemoto une amélioration dans la marche des trains venant de Vinh, et, surtout, une plus juste répartition de vitesse.

---

#### DÉPARTS (L'Avenir du Tonkin, 19 avril 1906)

On nous annonce le départ imminent de M. Borreil, le sympathique ingénieur en chef des Travaux publics chargé de la ligne de Hanoï à Vinh. M. Borreil eut à diriger les importantes travaux de parachèvement et la presque reconstruction que nécessitèrent les inondations successives de ces deux dernières années. Les travaux étant virtuellement terminés, M. l'ingénieur Borreil rentre en France prendre un repos bien gagné. Il part, nous dit-on, sans esprit de retour et attendra en France le moment de sa mise à la retraite

Nos meilleurs souhaits de bon voyage et d'excellent séjour dans la mère patrie.

---

THANH-HOA  
(*L'Avenir du Tonkin*, 25 avril 1906)

On nous écrit :

Une tentative criminelle a eu lieu, il y a quelques jours, sur la ligne Hanoï–Thanh-hoa. Entre cette dernière ville et Hoang-mai, au kilomètre 192, vendredi dernier à 4 heures du matin, le chef de district, en faisant sa tournée habituelle, s'apercevait que 3 éclisses de la voie avaient été enlevées et que plus de 50 boulons avaient été arrachés.

Grâce à lui, qui put prévenir à temps la gare la plus proche, le train facultatif 152 qui passe à cet endroit vers 4 heures n'a pas déraillé.

Nous espérons que l'autorité de la province saura, après une enquête sévère, découvrir les coupables de cette tentative criminelle.

---

LE ROI D'ANNAM À TOURANE  
(*L'Avenir du Tonkin*, 26 avril 1906)

À son retour du Tonkin, S. M. Thanh Thai s'est arrêtée deux jours dans notre ville. Le *Kersaint* est entré en rade le jour de Pâques à 3 heures après-midi. Le Roi s'est promené en automobile et à motocyclette.

Le lundi 16 devait avoir lieu au Cercle de Tourane une fête au profit des victimes de Courrières, veuves et orphelins. — Mais on la remit au mardi 17. Le sympathique président, M. Rozier, secondé par plusieurs de nos compatriotes, avait préparé une fête charmante.

Plusieurs dames prêtèrent leur gracieux concours et nous *enchantèrent* par leurs chants gracieux où émouvants.

Sa Majesté Thanh Thai assistait à la fête avec les reines, les princes ses frères et sa petite nièce. Le roi confia cette gracieuse enfant — qu'il appelait sa *reinette* — au bon monsieur Rozier, président du Cercle, qui paraît avoir conquis toutes les sympathies de l Thanh Thai.

Prévenu que la fête se donnait au profit des sinistrés, le roi a donné 1.000 piastres. Chacun de ses frères en a offert 500, et les mandarins ont joint également leur offrande. Ce don vraiment royal témoigne de la grande générosité de Thanh Thai à qui monsieur Rozier a exprimé toute la reconnaissance de la Colonie française au nom des victimes de la catastrophe. Le comité du Cercle a envoyé cet argent au préfet du Pas-de-Calais.

Le roi a paru plus confiant et plus expansif que lors de son premier passage. Est-ce parce qu'il se sentait les coudées plus franches ? Toujours est-il qu'il s'amusa beaucoup, se prêtant à toutes les combinaisons du cotillon inventé par madame et le docteur d'Host. Quelques-unes des figures étaient très originales et l'exécution faisait rire à gorge déployée la petite *Reinette*, qui s'en donnait à cour joie. Le départ de S. M. était

fixé à une heure du matin, et vers minuit, le roi voulut se retirer. Mais les dames insistèrent pour le retenir et Thanh Thai resta jusque vers deux heures.

Une farandole s'organisa, lanternes vénitiennes et lumières, et l'on reconduisit jusqu'au wagon notre hôte que les Touranais saluèrent de retentissants « Vive le Roi ! »

Sur la locomotive avaient pris place monsieur l'ingénieur Moreau et M. le mécanicien Desprat. Le voyage se fit sans incident fâcheux et le train allait stopper en gare de Lan-Chiêu, lorsqu'un accident se produisit. On éprouva un choc et la locomotive dérailla.

Immédiatement, monsieur Moreau descendit pour se rendre compte de cet accident. Il constata qu'une pierre avait été placée sur un aiguillage à ligne courbe. L'épaisseur de l'obstacle était calculé de façon à ce que le chasse-pierres ne put l'atteindre, et on l'avait placé de manière à ce qu'il pivotât sur lui-même pour s'engager sous la roue.

Les premières nouvelles arrivées ici étaient très alarmants : locomotive renversée, voyageurs contusionnés. Heureusement, l'accident s'étant produit à l'arrêt du train, les conséquences ne furent pas graves.

La malveillance est certainement cause de ce déraillement, et l'emplacement a été choisi à dessein. Je souhaite qu'on saisisse et punisse sévèrement l'auteur de ce criminel attentat.

En quittant Tourane, le roi a remis 100 piastres pour les agents de police ; 100 piastres pour les miliciens et 100 piastres pour les soldats français qui ont monté la garde durant son séjour.

Si on lui avait donné durant son enfance un éducateur sérieux et consciencieux, Thanh Thai, qui est très intelligent, serait devenu un roi à qui on aurait peu à reprocher.

Maintenant, on doit s'adresser à son intelligence et non pas le tenir en laisse comme un écolier rétif.

UN COLON

---

En Cochinchine

Saïgon

(*L'Avenir du Tonkin*, 28 avril 1906)

Par arrêté de M. le gouverneur général, le paiement est autorisé à MM. Brissot, Moynier et Ducellier frères d'une somme de 27.983 piastres 53 cents, représentant le montant des indemnités fixées par le Conseil du contentieux administratif de la Cochinchine le 8 juillet 1905 pour les travaux d'infrastructure, bâtiment, ballastage et pose de la voie de la ligne de Saïgon-Tan-linh.

En outre, la somme de 20.000 piastres représentant la moitié de la retenue de garantie faite sur le montant des travaux est payée à ces entrepreneurs en exécution du cahier des charges.

---

Hanoï

(*L'Avenir du Tonkin*, 1<sup>er</sup> juin 1906, p. 1)

De passage hier, M. Desbos, l'ingénieur en chef de la 1<sup>re</sup> circonscription des travaux publics de l'Indo-Chine. Ce haut fonctionnaire, qui décidément tient à voir tout par lui-même, est allé à Ha-Trai par la route de Cammon. Il était accompagné par M. le capitaine Bégon, chef de la Section Vinh.

Il est bon de constater de temps à autre que l'administration des T. P., tant décriée, compte encore beaucoup de gens capables et réellement conscients de leur haute

mission. M. l'Ingénieur en chef en est un preuve vivante. Cet homme simple, affable et distingué, est un travailleur acharné. Il ne se contente pas de solutionner des questions du fond de son bureau. Personnellement intéressé à la solution des grand problèmes de pénétration qui a été fait et peut rester à faire.

---

LIGNE DE VINH-QUANG-TRI  
(*L'Avenir du Tonkin*, 1<sup>er</sup> juin 1906, p. 2)

Dans l'article inséré le 18 mai. il est dit :

« D'autre part, des reconnaissances faites par M. le conducteur des Travaux publics B... avaient indiqué plusieurs autres solutions, etc.

M. G. F. se trompe :

Les premières reconnaissances avaient été faites non par M. B... mais bien par M. le capitaine Billiès en personne, dans le but de faire aboutir la ligne du Mékong au port qu'il avait été question, un moment, de créer dans la baie de Vung-Chua, au sud de la Porte d'Annam.

Parmi les indications données par cet officier, quelques-unes avaient paru intéressantes pour le tracé de la ligne Vinh-Quangtri. M. B... fut chargé de parcourir rapidement, en partant de Minh-Cam, la vallée du Rao-Tro, que M. le capitaine Billiès n'avait pu voir que dans la partie supérieure et par laquelle vallée il avait esquissé une variante éventuelle.

Sur dix à douze kilomètres au nord de Minh-Cam, le torrent Rao-Tro coule dans une succession de gorges rocheuses, étroites et contournées, tout-à fait impraticables, et il ne fut pas même procédé à ce que l'on appelle une reconnaissance détaillée.

M. B... n'avait nullement reçu pour mission d'examiner le passage par Trai Cai mais, à son retour, au lieu de revenir par la route Mandarine actuelle, il ouvrit un itinéraire qui, d'après ce que lui avaient dit des Annamites, était la route Mandarine d'autrefois, dite de Gia-Long.

N'ayant fait simplement que passer, il ne signala que sous toutes réserves le tracé comme paraissant susceptible d'être étudié.

Quelque temps après, il retourna sur les lieux. Aussitôt, les premiers débroussailllements opérés, il constata que, à l'endroit appelé Trai Cai, les difficultés étaient plus grandes qu'il ne l'avait supposé tout d'abord et il abandonna non pas le tracé mais une partie du tracé, partie que, de toute façon, il aurait proposé de rejeter, car il venait de se rendre compte que, sur les cartes, la position du cours supérieur du Rao Tro était erronée et devait être reportée de 12 km. environ vers l'est, ce qui changeait singulièrement les conditions primitives.

M. le conducteur B... était seul avec une équipe de coolies et, à la date du 26 juillet 1905, il avait déjà, en partant du Song-Giang, balisé jusqu'à Bao-Monc, presque à la trouée de Thien-Tong, quand le service des études fut confié à M. le capitaine d'artillerie B... M. le conducteur B... remit alors au chef de service un topo dont M. le capitaine B..., chef de section, prit immédiatement copie pour remettre à M. le capitaine L... chargé d'achever ce qui était presque terminé.

Le travail était-il fait « consciencieusement » ? M. G. F. n'en souffle mot, mais ce serait tout de même à croire puisque « cette deuxième variante (90 kilomètres environ) dont l'étude (par la reconnaissance) fut faite sensiblement par le même personnel que celui de la mission Danchaud, se tient constamment dans de hautes vallées et ne nécessite point d'ouvrages d'art d'une importance exceptionnelle. »

Les détails fournis par M. G. F. sont passablement ambigus et incomplets. Votre collaborateur aurait bien dû dire, par exemple, que le Trai Cai avait été abandonné par M. le conducteur B... dès le début et que l'étude de ce passage fut reprise par MM. les

officiers. Il aurait bien dû spécifier tout cela avant de conclure que, une fois encore, une « reconnaissance mal conduite avait entraîné les frais d'une étude qui ne pouvait qu'aboutir lamentablement à une impossibilité absolue. »

Comment peut-il se faire que, dès le commencement, le nouveau service ne se soit pas douté de cette impossibilité absolue ? Pour la mettre en évidence, une petite reconnaissance, bien conduite cette fois, sur les quelques kilomètres en cause, aurait suffi amplement et aurait ainsi évité les dépenses d'études complètes qui, après quelles sont faites, sont jugées inutiles et regrettables.

M. G. F. voudrait-il fixer ce point intéressant ?

X.

---

Vinh  
(*L'Avenir du Tonkin*, 6 juin 1906)

Hier jeudi, nous assistions au départ de M. le capitaine Peltier. Ce sympathique officier faisait partie de la section des Travaux Publics de Vinh. Il vient d'être désigné pour prendre la direction de la section de Vien Tiane (Laos) ; c'est pour Ha Trai que s'est donc embarqué M. Peltier. De là il gagnera, par Cam Keut et le Cammon, son nouveau centre d'activité. Nous formons des vœux pour son séjour au Laos et exprimons l'espoir que sa santé, un instant ébranlée, ne souffrira pas trop du surcroît «de fatigue qu'il s'impose.

---

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

On vous annonçait, il y a quelque temps, le départ du capitaine Peltier, parti pour le Laos. Cet officier n'a pas été seul à nous quitter. Tout le service des études a été dissous et les officiers et agents qui le composaient ont été envoyés un peu partout.

M. le capitaine Bégon, chef de ce service, a été envoyé comme ingénieur aux travaux de construction de Nha-trang. M. le capitaine Peltier devient, comme vous l'avez déjà annoncé, chef du service des Travaux publics au Laos central. MM. Lavit et Noadec [Troadec], capitaines d'artillerie également, sont envoyés aux études de la ligne du Lang-Biang.

M. Bouët capitaine, réintègre le service actif et est placé dans un régiment d'artillerie. M. Crépel, conducteur des T.P., passe au service de l'hydraulique agricole. Enfin, MM. Godeau, commis, et Schneider, surveillant, restent encore quelques jours parmi nous pour terminer certains travaux laissés inachevés ou mal faits et iront ensuite dans le Sud-Annam constituer une brigade d'hydraulique agricole.

Voilà Vinh réduite à la seule présence du service provincial, et cela jusqu'à ce que l'on veuille bien mettre en construction les lignes de l'Annam et du Laos. À ce moment, nous aurons encore ici affluence de fonctionnaires des T.P et d'officiers détachés, ce qui, tout en donnant de l'animation, ne nuit point au commerce local.

---

Chronique locale  
(*L'Avenir du Tonkin*, 6 juillet 1906)

Le cadran de la gare éclairé. — C'est chose faite et, depuis hier, le cadran de la gare est éclairé à la tombée de la nuit : c'est un événement que nous nous plaignons à signaler. Combien de fois avons nous demandé, au nom du public, cette amélioration à apporter à la gare de Hanoï ! Sur tous les tons, nous faisons ressortir les avantages, pour les habitants du quartier comme pour les voyageurs, de l'éclairage de ce cadran. M. Guillemoto et M. Dussaix systématiquement s'opposèrent à cet éclairage : la Presse, l'Ennemie, réclamait une chose rationnelle, juste : c'était une raison pour que le public n'obtint pas satisfaction. Quelle mesquinerie !! Nous adressons nos plus sincères compliments, en même temps que nos remerciements, à M. Jullidière, directeur général p. i. des T. P., ainsi qu'à M. Blondel, ingénieur en chef des chemins de fer, qui, mettant au dessus de tout l'intérêt général, ont donné satisfaction à la population de la ville.

Que ces Messieurs ne s'arrêtent pas en si bon chemin : d'une simple signature, M. Jullidière peut être agréable à nombre d'Européens et d'Annamites en faisant reconstruire et ouvrir l'ancienne halte rive droite : je lui prédis, en agissant ainsi, une grosse popularité.

---

Phanrang  
(L'Avenir du Tonkin, 28 juillet 1906)

L'administration des Travaux publics de l'Indochine semble afficher une préférence pour les entrepreneurs d'origine étrangère. Elle crée de la sorte une situation déplorable aux entrepreneurs et tâcherons français par la libre admission des étrangers aux appels d'offres et marchés de gré à gré.

Il convient de signaler qu'au mois d'octobre dernier, le même service des travaux publics fit signer au même italien un marché de gré à gré de cent mille piastres. Mais, devant les véhémentes protestations des Français déjà installés sur la même ligne, qui avaient été mis de côté, ce marché fut retiré.

Un autre Italien a obtenu les maçonneries sur 33 kilomètres pour plus de 200.000 piastres. Mais, redoutant de soumettre *en bloc* ce marché de gré à gré à l'autorité supérieure, les Travaux publics [ont procédé] par la présentation des avenants successifs au premier marché et à des intervalles suffisants. D'un autre côté, un entrepreneur français a été complètement ruiné, les travaux [publics] ayant exigé qu'il édifiât, par ses propres moyens, le pont de Gia-huynh, en pleine saison des pluies, chose matériellement impossible alors que la même administration des travaux publics, malgré des dépenses fantastiques en saison sèche, n'avait pu arriver à aucun résultat après cinq mois de travail.

L'an passé, les présidents des corps élus de l'Indochine avaient émis, d'un commun accord le vœu : 1° que les soumissions présentées par les étrangers aux adjudications des divers services administratifs ne puissent être acceptées ; 2° que des cas dans lesquels il y a lieu de recourir, soit à une adjudication, soit à un appel d'offres soient nettement déterminés.

La chambre de commerce de Saïgon, prenant en mains la cause des Français et protégés français s'adressa aux pouvoirs publics, protestant contre l'admission des étrangers aux appels d'offres et marchés de gré à gré des Travaux publics.

M. le gouverneur général répondit que ni la législation métropolitaine, ni la réglementation coloniale ne réservent uniquement aux Français et protégés français le droit de concourir aux travaux entrepris par l'Administration, que celle-ci ne saurait, sans inconvénient, limiter la concurrence.

Nhatrang

Les travaux de construction de bâtiments pour le gare de Nhatrang ne tarderont pas à être exécutés. En effet, l'administration des travaux publics annonce la mise en adjudication de cette entreprise pour la date du 30 août prochain, à la Direction générale à Hanoi.

Le montant de ces constructions est évalué à la somme de 96.000 francs.

---

Thanh-Hoa  
(*L'Avenir du Tonkin*, 2 juin 1906)

Mon Dieu ! il y a des gens qui parlent des chemins de fer de l'Indo-Chine, et en bien. Hélas ! lorsqu'on parcourt la voie Vinh-Thanh-Hoa, on est bien obligé d'en rabattre un peu. La voie est, comme on le sait, composée d'un remblai peu haut, fait de terre glaise, et sur lequel est placé le ballast. La pluie, en s'infiltrant, a fait glisser tout le ballast et les rails se trouvent ne plus reposer que sur la couche de terre, ce qui n'ajoute pas à la sécurité de la voie. Or, au dire de certains gens compétents, rien n'a été fait pour améliorer cet état de choses regrettable. Depuis un an, pas un mètre cube de ballast n'a été fourni aux agents chargés de l'entretien de la voie. Et la conséquence de tout ceci, c'est que, comme il est arrivé ces temps derniers pour le train de marchandises qui a eu ses wagon broyés dans un déraillement, les trains dérailent avec une extrême facilité. Supposez qu'au lieu du train de marchandises, on ait eu affaire à un train de voyageurs ? C'eut été une catastrophe effroyable. Et avec tout cela, une fois le ballast parti, les rails se faussent, si bien que si l'on se décide à remettre enfin de la pierre sur cette voie étrangement conçue et bizarrement construite, il ne servira à rien de faire ce travail. Car il faudra ensuite refaire également la voie *ferrée*, c'est-à-dire remplacer la presque totalité des rails, tordus et faussés par suite du piteux état du talus qui les supporte. Qu'importe ! C'est la *princesse* qui paie ! Et on dira néanmoins : les chemins de fer *marchent*, et la preuve, c'est que, à compter du 1er juin, nous avons, sur cette ligne dangereuse, des trains faisant du 20 à l'heure, des rapides.

---

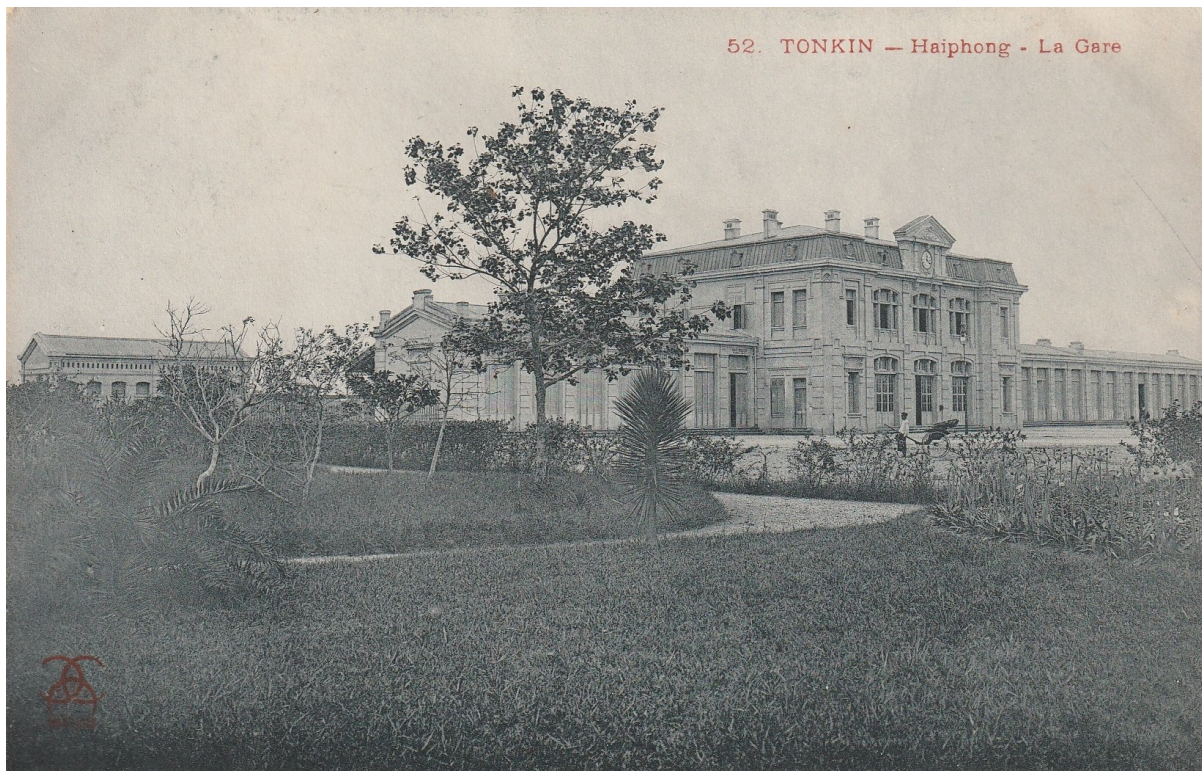
EN COCHINCHINE  
Saïgon  
(*L'Avenir du Tonkin*, 1<sup>er</sup> août 1906)

Le montant des dépenses pour la fourniture des traverses métalliques, boulons, crapauds, rondelles, changements de voie et passages à niveau, nécessaires aux lignes de Saïgon-Khanh-hoa, Lang-bian et Hué-Quangtri, est fixé ainsi qu'il suit : Lot B 1, B 2 et B 3 Société Micheville et Longwy, traverses métalliques 732.000 p. 00 Société des boulonneries et ferronneries de Thiant Lots C 1. C 2. C 3 et C 4, boulons, crapauds et rondelles : 104.000 p. 00, — 183.000 p. 00 — 70 000 p. 00 et 122.800 p. 00 — Lots D 1 et D 2, M. Alexandre Mathieu changements de voie et passages à niveau. 49.000 p. 00 — 139.000 p. 000 p. 00 [sic] — Lot D 3, M. Massicart. même fourniture, 20.000 p. 00. Lot D 4, M. Delgobe. même fourniture, 48.000 p 00.

---

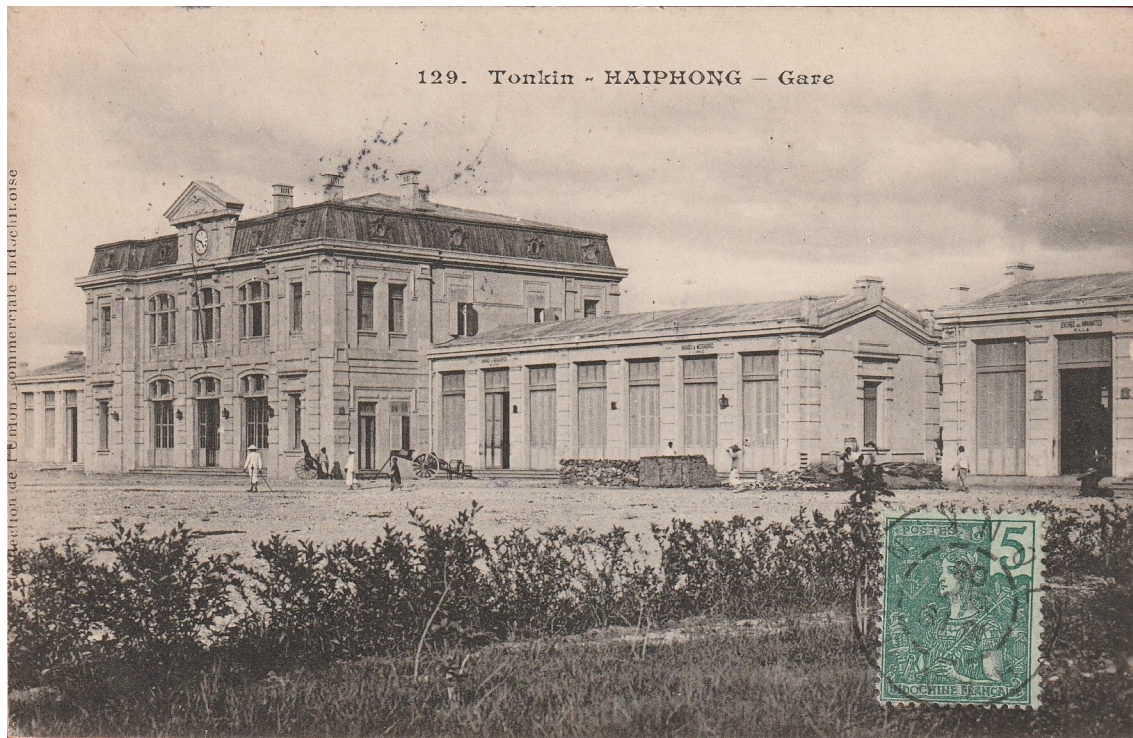


[Coll. Olivier Galand](#)  
Gare d'Haiphong. Planté, éditeur, Saïgon. Coll. La Sarcelle

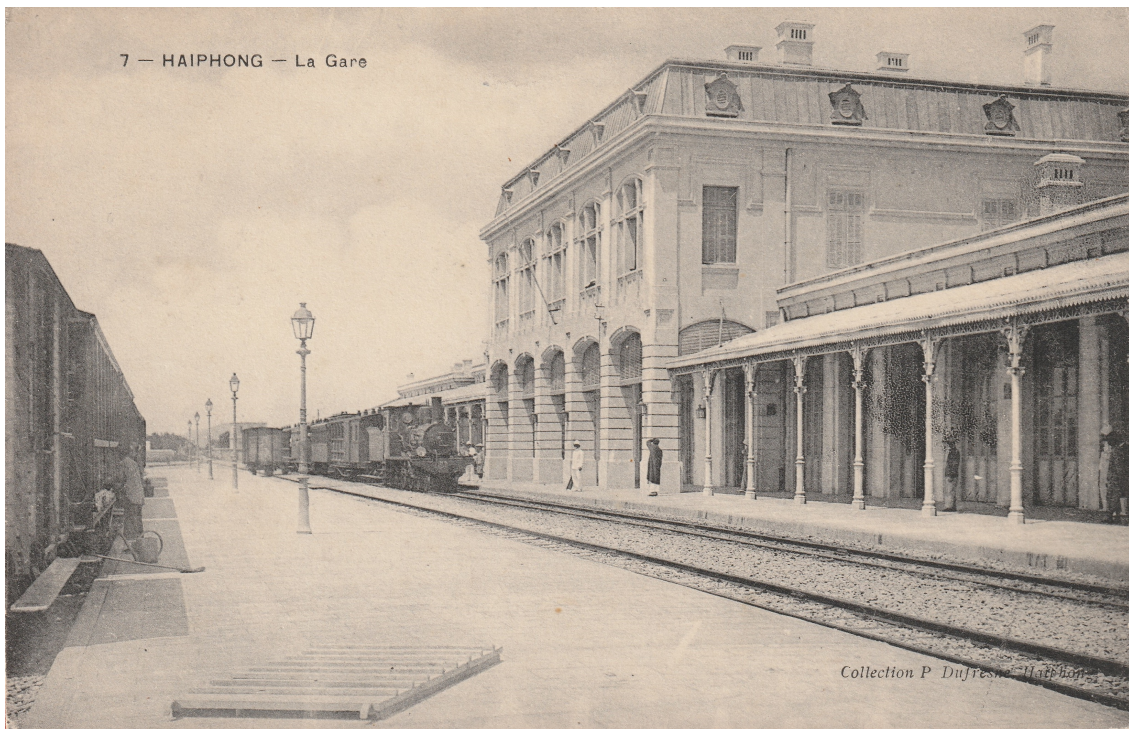


[Coll. Olivier Galand](#)  
Tonkin. — Haiphong. — La Gare. Collection Société bordelaise indochinoise





[Coll. Olivier Galand](#)  
Tonkin. — Haïphong. Gare. Collection de l'Union commerciale indochinoise  
Carte envoyée de Hanoï, le 16 septembre 1906, à madame Ogier à Irigny, près Lyon.



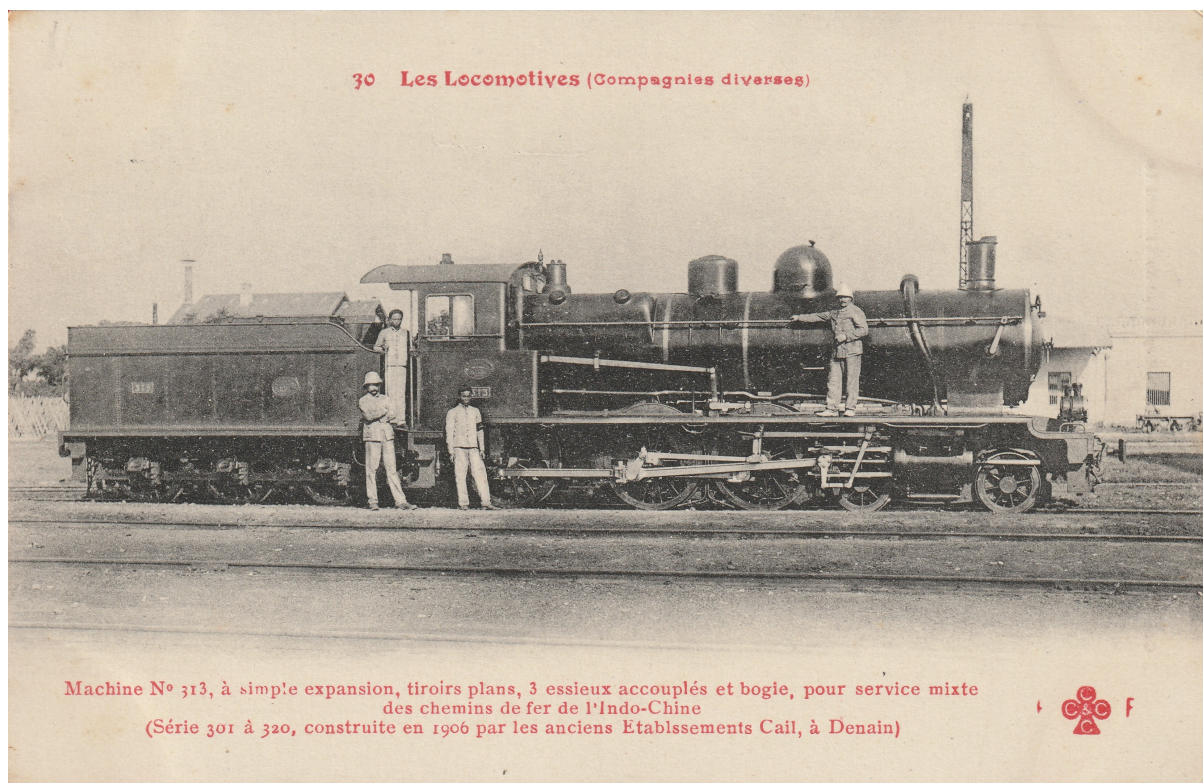
[Coll. Olivier Galand](#)  
Haïphong. — La gare. Collection P. Dufresne, Haiphong.



Coll. Olivier Galand  
Gare de Hué. Coll. Dieulefils



Coll. Olivier Galand  
Gare de Hué. Édition Morin frères, Hué (Annam).



Coll. Olivier Galand

Les locomotives. — Machine n° 313, à simple expansion, tiroirs plans, 3 essieux et bogie, pour service mixte des chemins de fer de l'Indo-Chine  
(Série 301 à 320, construite en 1906 par les Anciens Établissements Cail à Denain).

Surface de grille	1,60 m <sup>2</sup>
Surface du foyer	12 m <sup>2</sup>
Surface de tubes	108 m <sup>2</sup>
Surface de chauffe totale	120 m <sup>2</sup>
Diamètre des roues motrices	1,4 m
Diamètre des roues du bogie	0,8 m
Diamètre des cylindres	0,42 m
Course des pistons	0,60 m
Poids total	43.000 kg
Poids adhérent	30.000 kg

Coll. F. Fleury, Paris

INDOCHINE  
TRAVAUX PUBLICS  
(*La Dépêche coloniale*, 4 octobre 1906)

Une allocation mensuelle de 50 piastres pour frais de service et de tournées, est allouée à M. le [docteur Yersin](#) qui assure, depuis le 3 avril 1906, jour du départ en France de M. le docteur Vassal <sup>26</sup>, le service médical du personnel des travaux publics et des ouvriers employés aux études et à l'exécution des travaux de la section de la ligne Bangoi-Nhatrang.

Ladite allocation, supportée par le budget de l'emprunt de 100 millions, lui sera payée à compter du jour de la prise de ses fonctions.

---

ANNAM AGRICOLE, COMMERCIAL ET INDUSTRIEL  
(*L'Avenir du Tonkin*, 28 octobre 1906)

.....  
Travaux publics. — Les travaux de la voie ferrée Tourane-Hué peuvent être considérés comme terminés. Toutefois, une circulation régulière ne pourra être organisée sur cette ligne qu'après la saison des pluies qui permettra de constater si des affaissements ou tassements de terrains ne sont pas à craindre.

Sur la ligne Hué-Quang-Tri, MM. Vergriète et Goudemant <sup>27</sup> ont terminé les ouvrages d'art et les travaux de terrassement jusqu'à Yên-Sy, soit sur un parcours de dix-huit kilomètres environ. Au delà, les travaux de terrassement sont poussés avec une très grande activité. De leur côté, MM. Daydé et Pillé poursuivent la construction des grands ponts métalliques dont ils ont été déclarés adjudicataires. Quatre de ces ouvrages, deux sur la rivière de Hué, un à Yên-Sy et l'autre à Pho-Tranh, sont en bonne voie d'exécution.

Au Quang-Ngai, les travaux de routes et de ponts sont poussés avec activité. La route du chef-lieu a été mise en état parfait de viabilité sur tout son parcours et celle de Nui-But a été empierrée sur près de deux kilomètres. L'agrandissement de la prison et la réfection du bureau de la Garde indigène sont terminés et le pont de La-Ha, d'une longueur de quarante mètres et comprenant trois piles et culées en maçonnerie et quatre travées métalliques de dix mètres chacune, est en voie de construction.

La saison des pluies n'a pas suspendu à Phan-Thiêt les travaux de construction de la voie ferrée. Les averses tombant généralement l'après-midi, les coolies travaillent le matin et se reposent le soir. La plate forme est à peu près terminée du côté de Phan-Thiêt (km. 188) jusque vers Nui-Deo (km 158) et du côté de Saïgon jusqu'au km 135 environ. Entre ces deux points extrêmes, de nombreuses équipes de coolies effectuent les travaux de terrassement sous les ordres de tâcherons annamites.

La pose de voie va commencer incessamment. Un vapeur allemand chargé de matériel qu'il avait embarqué à Haïphong a mouillé il y a quelques semaines à Phan-Thiêt et le débarquement de ce matériel a été effectué aussitôt.

La route de Djiring a été également réparée sur son secteur praticable aux voitures de Phan-Thiêt à Giau-Mau, soit sur une longueur de vingt kilomètres.

---

<sup>26</sup> Joseph Jean Vassal (Talence, Gironde, 5 août 1867-Paris XV<sup>e</sup>, 10 novembre 1957) : médecin des tropes coloniales. Service général en Cochinchine (1895-1897), à l'Institut Pasteur de Nhatrang (1904-1909), à l'hôpital d'Haïphong (1911-1914)... Officier de la Légion d'honneur (*JORF*, 11 juillet 1919).

<sup>27</sup> [Henri Goudemant](#) (1862-1938) : entrepreneur de travaux publics au Tonkin et en Annam.

---

Phanrang  
(*L'Avenir du Tonkin*, 4 novembre 1906)

MM. Bourillon et Belloni sont substitués à MM. Bourillon et Fourteau <sup>28</sup>, comme entrepreneurs des travaux d'infrastructure et de fourniture de ballast de la ligne de Phanrang à Xomgon.

---

---

<sup>28</sup> Paul *Gabriel* Fourteau : entrepreneur à Tournham, créateur en 1925 de la Société des salines de Cana (société en commandite simple, 1925), administrateur de la Société des Bois d'Extrême-Orient à Saïgon (1927).



Coll. Olivier Galand

Tourane. — Inauguration de la ligne de Tourane à Hué par M. Beau, gouverneur général.  
Alb. Péliissier, éditeur à Tourane (Annam).  
Carte adressée à M<sup>me</sup> et M. de Possel, rue Sylvabelle, 99, Marseille.

[Ouverture de la section Hué-Tourane]  
(*La Dépêche coloniale*, 22 novembre 1906)

Un câblogramme parvenu tout récemment au ministère des colonies signale que la ligne de chemin de fer de Tourane à Hué a été ouverte à l'exploitation le 15 novembre. La longueur de la ligne est de 107 kilomètres.

Le tracé comporte de nombreux ouvrages d'art, ponts métalliques et tunnels, et notamment entre Tourane et Hué un pont de 350 mètres sur la rivière de Cudé, douze ponts de 40 à 120 mètres et onze tunnels représentant une longueur cumulée de 3.290 mètres, dont deux de 840 et 562 mètres à la traversée du col des Nuages, un de 422 et huit de 355 à 110 mètres.

Commission permanente du Conseil supérieur  
(*L'Avenir du Tonkin*, 10 décembre 1906)

La Commission permanente du Conseil supérieur de l'Indo-Chine s'est réunie hier, lundi 10 décembre, à huit heures et demie du matin à l'hôtel du Gouvernement général

Ordre du jour

.....

XV. — Marché degré à gré passé avec MM. Ledreux et Agostini pour l'exécution des travaux de parachèvement et consolidation compris entre les kilomètres 31,500 et 37,762 de la ligne Tourane-Hué.

---

(*L'Avenir du Tonkin*, 29 décembre 1906)

Nos T. P. — On nous écrit : Par un des derniers courriers, est parti pour Tourane pour procéder à l'inauguration de la ligne Tourane-Hué, M. Blondel, le sympathique et distingué ingénieur directeur de l'exploitation de nos railways. — Nous croyons savoir que M. Blondel ne remontera pas au Tonkin et qu'aussitôt après l'inauguration de ce tronçon, il filera sur France pour y jouir d'un congé bien gagné. ... Son déplacement à Tourane est également motivé par la répartition entre les divers agents et dans les différentes gares du mobilier confectionné aux [ateliers de Phu-Lang-Thuong](#) et dont le contremaître bien connu de l'exploitation de l'atelier à bois de Phu-lang-Thuong assure là-bas, depuis quelques jours, la remise en bon état. ...

---

#### TOURANE

(*L'Avenir du Tonkin*, 16 janvier 1907)

Il nous revient que le service du contrôle de la nouvelle section du chemin de fer de Tourane à Hué et du tramway de Tourane à Faifo, sera assuré par MM. Delacourcelle, ingénieur en chef de la 2<sup>e</sup> circonscription du service ordinaire, ingénieur en chef du contrôle, Bergue, conducteur du service ordinaire, accessoirement attaché au contrôle.

---

#### INSTITUTS PASTEUR DE NHA-TRANG

(*La Dépêche coloniale*, 29 janvier 1907)

.....  
Le directeur de l'Institut Pasteur [Yersin] a constaté plusieurs cas de fièvre récurrente chez des coolies venus du Tonkin pour la construction du chemin de fer. Cette maladie n'avait pas encore été reconnue en Indo-Chine.

Il poursuit actuellement des recherches sur le paludisme et les moustiques de la région de Nha-Trang. Les études sur cette question sont particulièrement favorisées par les nombreux malades indigènes provenant de l'entreprise du chemin de fer et dont le plus grand nombre sont atteints de paludisme. Ce travail de longue haleine fera l'objet d'une publication ultérieure.

---

#### TOURANE

(*L'Avenir du Tonkin*, 1<sup>er</sup> mars 1907)

Vol. — Nous avons à signaler encore aujourd'hui un vol commis par la domesticité chez M. Ellis, sujet grec, tâcheron de la ligne Tourane-Hué, qui a été allégé ces jours ci de sa malle renfermant 6 vêtements complets entièrement neufs, 3 gilets de flanelle neufs, aussi plusieurs pièces de lingerie de corps, chemises, caleçons etc. Passeports,

certificats correspondance, 1 pièce monnaie d'or de 1 p. 31, plus 12 p. en billets de la B. H. [sic]

Le tout s'élève à une somme d'environ 250 fr. Le boy coupable a disparu. Le copotier de M. Ellis et son compatriote a été récemment victime d'un vol également, mais de moindre importance.

Ces messieurs ont renoncé à porter plainte en raison des résultats négatifs à prévoir.

---

#### Tourane

(*L'Avenir du Tonkin*, 2 mars 1907, p. 1, col. 4-5)

Le 19 courant, M. Donzetta, entrepreneur demeurant à Tourane, a déclaré à la police que, dans le courant de cette nuit-là, entre trois et quatre heures du matin, des voleurs s'étaient introduits chez lui, par la porte donnant accès sur la véranda, et lui avaient soustrait des bijoux, effets, etc... dont la valeur se monte à 500 francs. Bien qu'étant couché dans la chambre où le vol fut commis, il n'avait rien entendu ; son camarade Bianco avait entendu entre 3 et 4 heures les chiens aboyer. Il n'a de soupçons sur personne. Les boys, interrogés, n'ont pu fournir aucun renseignement pouvant mettre la police sur les traces des malfaiteurs.

Le 18 février dernier, dans la nuit, entre 3 et 4 heures du matin, des malfaiteurs se sont introduits dans la chambre de M. Ponzesso, entrepreneur, rue Gambetta, à Tourane, et lui ont soustrait, une montre et une bague en or, onze louis Napoléon, 5 billets de une piastre et divers effets d'habillement, le tout pour une valeur de 194 francs.

La montre et sa chaîne étaient placées dans la poche du gilet, et les pièces et les piastres dans la poche de pantalon, avec les clefs. Pantalon et veste étaient déposés près du lit et furent trouvés sous la véranda, ainsi que le porte-monnaie vide.

M. Ponzesso qui était couché dans la maison, n'a rien entendu, cependant, son camarade M. Bianco, a perçu le bruit fait par la choc d'une pierre, et les aboiements des chiens.

Naturellement, les auteurs de ce vol sont en fuite et on ignore qui ils sont.

---

#### CHRONIQUE LOCALE

(*L'Avenir du Tonkin*, 9 mars 1907)

Gaspillage. — Nous lisons dans le *Journal officiel* : Arrêté du 16 février, sur la ligne Tourane à Hué le montant du marché Fabre est porté de 50. 000 fr. à 79.612 fr. 42. Toujours au sujet de la même ligne et du même entrepreneur, nous voyons que le marché du 15 juillet 1905 et l'acte additionnel du 8 septembre 1905 est porté de 13.500 piastres à 46.451 p. 13. Le marché du 8 janvier 1905, Bianchi, entrepreneur de la même ligne, est porté de 9.000 p. à 29 602 p. 68. Enfin l'entrepreneur At-Sou voit son son compte arrêté à 239.137 p. 76, y compris une somme de 6.947 p. 02. Un rien. C'est en vain que nous avons cherché à l'*Officiel* traces des adjudications At-Sou. Tout cela nous laisse fort rêveur.

---

#### COMMISSION PERMANENTE DU CONSEIL SUPÉRIEUR DE L'INDO-CHINE

(*L'Avenir du Tonkin*, 5 avril 1907)



Ont été approuvés :

.....

— Un arrêté portant à 110.666 fr. 18 le montant des travaux de parachèvement et consolidation exécutés sur la ligne Tourane-Hué et faisant l'objet du marché Bianchi.

— Un arrêté portant à 130.000 francs le montant des travaux de parachèvement et consolidation exécutés sur la ligne Tourane-Hué et faisant l'objet du marché Taval.

— Un arrêté autorisant l'exécution en régie directe des travaux de protection des culées des ponts de la ligne de Hué à Quang-Tri et des remblais aux abords de ces ouvrages.

— Un arrêté autorisant la modification des conditions d'approvisionnement du ballast faisant l'objet du marché souscrit par MM. Bourillon et Belloni.

— Un arrêté autorisant le transport à titre onéreux dans les trains du service de chemin de fer circulant entre Phantiêt et les chantiers de l'avancement des vivres, du matériel et des matériaux appartenant aux entrepreneurs des travaux de la ligne.

---



Chemins de fer de la Cochinchine et du Sud-Annam  
Le pont de Binh-Loï, sur la rivière de Saïgon,  
construit par la Société de Levallois-Perret et inauguré par M. Doumer en 1902  
(*La Dépêche coloniale illustrée*, 15 avril 1907, p. 6)  
(*La Dépêche coloniale illustrée*, 15 août 1907, p. 172)  
(Cliché Brandela, Saïgon)



Chemin de fer de Saïgon à Khanhhoa. — Premier tronçon des chemins de fer du Sud-Annam et de la Cochinchine.  
L'un des ponts construits sur le Donnaï, en aval de Biênhoà, près Saïgon  
(*La Dépêche coloniale illustrée*, 15 avril 1907, p. 7)



[Coll. Olivier Galand](#)

Cochinchine. — Le pont sur le Donai, près de Biênhoà (Coll. Poujade de Ladevèze)  
Carte expédiée le 21 juillet 1910

---

Indo-Chine

(*La Dépêche coloniale*, 23 avril 1907)

La Commission permanente du Conseil supérieur de l'Indo-Chine s'est réunie le 19 mars 1907 au gouvernement général sous la présidence de M. Beau, gouverneur général.

Ont été approuvés :

.....

Un arrêté prorogeant le délai accordé à M. Gironzini pour exécution des travaux de maçonneries de la ligne Saïgon-Khanh-hoa ;

Un marché de gré à gré passé avec la Société Levallois-Perret\* pour la fourniture et la pose des ponts métalliques des lignes Saïgon Khanh-hoa et Muong-Man-Phanthiêt ;

Un arrêté fixant le montant des dépenses autorisées pour la fourniture des traverses métalliques destinées à la ligne Tourane-Hué-Quang-Tri.

---

Rapport du président de la commission instituée par arrêté du 3 avril 1908, chargée de procéder à un examen approfondi des nouveaux tarifs de grande vitesse et de petite vitesse proposés pour application sur la ligne Saïgon-Khanhoa  
(*Procès verbaux du conseil colonial de la Cochinchine*, 17 septembre 1908)

Monsieur le lieutenant-gouverneur,

Par arrêté du 3 avril 1908, modifié par celui du 17 avril 1908 et complété par la lettre n° 496, du 16 mai 1908, vous avez bien voulu instituer une commission chargée de procéder à un examen approfondi des nouveaux tarifs de grande vitesse et de petite vitesse proposés pour application sur la ligne Saïgon-Khanhoa, et composée comme suit, après entente avec les chambres consultatives de la Colonie :

MM. Maspero, administrateur, chef de la province de Biênhoà, président ;  
Garriguenc\*, membre de la Chambre de commerce\*, membre ;  
Bonney, membre de la Chambre de commerce\*, membre ;  
Thiémonge, membre du Conseil colonial, membre ;  
Renoux, membre du Conseil colonial, membre ;  
Pâris [Paul]\*, président de la Chambre d'agriculture\*, membre ;  
Girard [Ernest], directeur technique de la Société agricole de Suzannah\*, membre rapporteur.

Par lettre n° 3.255, du 4 juin 1908, en raison des réclamations dont vous étiez saisi et émanant de M. d'Hangouwart\*, marchand de bois à Biênhoà, vous décidiez d'ajouter à l'ordre du jour de cette commission l'examen des conséquences de l'organisation actuelle du service des chemins de fer pour le commerce local. [...]

---

[Inauguration du tronçon Saïgon-Phanthiêt]  
(*Les Annales coloniales*, 30 décembre 1909)

M. Klobukowski, accompagné de M. Gourbeil et de nombreuses personnalités, a inauguré le tronçon de la ligne de 189 kilomètres reliant Saïgon et Phanthiêt, la Cochinchine et l'Annam, et réalisant, dans un intérêt commun, la fusion économique avec Binh-Thuan.

Les mandarins et un grand nombre d'indigènes de la région ont accueilli le gouverneur par de grandes démonstrations de sympathie ; M. Klobukowski a décerné des sapèques commémoratives et a déclaré que la France se préoccupait de l'éducation et non de la domination du pays, et qu'elle poursuivra son œuvre de progrès sans heurter les traditions des habitants.

---

TOURANE  
(*L'Avenir du Tonkin*, 19 mars 1911)

Naissance. — Le sympathique M. Le Saulnier, ancien chef de gare à Hanoi, actuellement chef du service du trafic et mouvement à la direction des chemins de fer de l'Annam central à Tourane, est, depuis mardi dernier, l'heureux jappa d'un petit Breton qui a reçu le nom d'Yvon.

Nos souhaits pour le bébé, nos félicitations aux heureux parents.

---

RAPPORT VIOLETTE  
(*JORF-Documents parlementaires*, 29 mars 1911)

6.— Les budgets d'emprunt.

.....

Pour la ligne Hué–Quang-Tri, les prix du devis de soumission ont été exagérés par l'administration d'une façon tellement considérable que cela a pris les apparences d'un véritable cadeau qu'on voulait faire à l'entrepreneur. Voici, d'ailleurs, le passage du rapport à cet égard et il est appuyé d'un tableau très détaillé qu'il serait inutile de reproduire ici, mais qui justifie l'appréciation du service de vérification.

« L'inspection en a été amenée à conclure, et sa thèse n'a point été réfutée sur ce point, qu'il semblait réellement que le service des travaux publics, en majorant les prix inscrits aux bordereaux pour les premiers travaux, ait en quelque sorte voulu permettre aux soumissionnaires d'être mis en possession, grâce au paiement d'acomptes, de moyens financiers pour continuer leur œuvre lorsque les prix devenaient pour eux moins rémunérateurs. »

Il n'est pas permis d'avoir le moindre doute, l'administration a voulu dans la circonstance avantager un entrepreneur auquel elle s'intéressait spécialement.

Sur la ligne Tourane à Hué, les travaux ont été adjugés le 20 juillet 1901 à MM. Bartissol, Waligorski et Hoffer, moyennant un rabais de 16 p. 100 sur les prix de série. Presque dès le début, les entrepreneurs ayant tiré des travaux tout ce qu'il y avait de bon, présentèrent une demande en résiliation amiable. Cette demande était basée sur ce que la ligne avait été adjugée « sur des projets non étudiés et pour ainsi dire inexistantes ». L'administration aurait pu faire observer aux entrepreneurs qu'ils étaient également en faute de ne pas s'en être aperçus avant l'adjudication ; elle préféra reconnaître que c'était vrai, sans même essayer de tirer argument de ce que tous les travaux faciles et rémunérateurs avaient été exécutés et payés.

L'administration fit alors de nouveaux marchés, mais il fut procédé d'une façon tellement légère à leur établissement que, sur vingt-huit marchés, les dépassements sur les prévisions atteignirent 90,5 p. 100. Les gazonnements, par exemple, évalués à 4.500 fr. coûtèrent 44.826 fr. Les constructions des bâtiments, des gares et des stations étaient prévues pour 150.000 fr., la dépense s'éleva à 529.119 fr.

Les malfaçons abondaient, mais on fit en sorte de ne pas les saisir en ne dressant aucun procès-verbal contradictoire lors de la remise de la ligne par le service de la construction à celui de l'exploitation.

Dès décembre 1906, beaucoup de maçonneries et de culées étaient fissurées ou affaissées. La voie qui venait d'être faite devait être rechargée. Dès ce moment, on prévoyait un supplément d'une centaine de mille francs pour les travaux de réparation, plus 50.000 fr. pour la peinture des ponts métalliques.

À l'ouverture de la ligne, en janvier 1908, sur les quatre cents ouvrages d'art de la ligne, soixante-quinze comportaient des travaux de consolidation ou de réfection et le service dut reconnaître l'inexactitude et la fausseté des attachements pris par les divers conducteurs sans aucune surveillance.

La responsabilité des ingénieurs était incontestable, mais, ni à Hanoï, ni à Paris, personne n'en eut le souci. La colonie était bonne pour payer.

---

Indo-Chine  
(*La Dépêche coloniale*, 13 avril 1911)

La Commission permanente du Conseil supérieur de l'Indo-Chine s'est réunie le 8 mars pour examiner les affaires suivantes :

.....  
Arrêté mettant M. Leroy en demeure d'exécuter divers travaux aux ateliers de Di-an et autorisant le remboursement partiel de la retenue de garantie de l'entreprise ;

Arrêté déclarant la société de construction de Levallois-Perret adjudicataire des travaux de construction des ponts métalliques entre Muong-Man et Phanrang,

---

NOMINATION  
(*Les Annales coloniales*, 21 mars 1912)

M. Lefèvre <sup>29</sup>, ingénieur chef de service de 1<sup>re</sup> classe, est chargé, sous la direction de l'inspecteur général des Travaux publics de l'Indochine, du complément des études du prolongement de la voie ferrée de Vinh à Quang-tri.

---

ANNEXE N° 1715  
(Session ord. — Séance du 1<sup>er</sup> mars 1912.)  
(*Journal officiel de la République française*, 8 mai 1912)

RAPPORT fait au nom de la commission des affaires extérieures, des protectorats et des colonies chargée d'examiner le projet de loi tendant à autoriser le gouvernement général de l'Indo-Chine à contracter un emprunt de 90 millions pour exécuter divers travaux d'utilité publique et d'intérêt général, par M. Albert Métin, député.

31. — Ligne de Vinh à Dong-ha  
(1<sup>re</sup> section)

La jonction du Tonkin au Centre-Annam fait partie du transindochinois de Hanoï à Saïgon ; elle a une grande importance à la fois au point de vue politique et au point de vue économique.

Pour achever complètement la ligne, il resterait à construire 900 kilomètres, ce qui entraînerait une dépense d'environ 130 millions.

Ce programme paraît au Gouvernement trop étendu pour les ressources actuelles de la colonie ; d'autre part, en vertu du principe établi par lui et accepté par nous, on doit se borner à l'exécution des travaux pour lesquels on a des avants-projets suffisants.

Seul, Vinh-Dong-ha, ou du moins la section nord de cette ligne, serait dans ce cas.

Avant d'examiner en détail les raisons qu'on peut faire valoir pour cette ligne, signalons que la jonction Tonkin-Annam une fois opérée sur le trajet des grands paquebots entre Saïgon et la Chine, Tourane deviendrait le port d'escale de la côte d'Annam et alors la ligne Hanoï-Tourane prendrait immédiatement une grande importance en reliant plus étroitement le Tonkin au reste de nos possessions et à la France.

Rappelons enfin que l'on est d'accord pour faire aboutir la ligne Tourane-Tonkin à la route ou le chemin de fer qui doit débloquer le Laos.

La lacune entre Vinh et Dong-ha est d'environ 300 kilomètres.

Dans cette région, la Cordillère annamitique ne borde pas immédiatement la mer. À son pied s'allonge une plaine côtière qui, au nord de l'éperon de la porte d'Annam, dans la province de Ha-Tinh, présente plus de 30 kilomètres de largeur, au sud en a de 7 à 25.

---

<sup>29</sup> François-Émile-Sauveur Lefèvre (Rouen, 1884-près de Luang-Prabang, 1938) : polytechnicien, chevalier de la Légion d'honneur (*JORF*, 16 août 1922 : ci-dessous).

L'éperon de la porte d'Annam, analogue à ceux qui découpent en casiers la côte sud de l'Empire, sépare les deux parties et forme la section de montagnes ou plutôt de collines du tracé, celle qui offre le moins de facilités au passage.

Au point de vue économique, la section nord surtout, de Vinh à Hatinh, est une région fertile et peuplée.

Enfin, de Ky-An à Roon, dans la traversée de l'éperon montagneux, on ne rencontre pas d'habitants sur 10 kilomètres, dit Marquetty en 1902, sur 20, dit le capitaine Liron en 1905.

Au sud, la région à traverser redevient peuplée jusqu'à Dong-Hoï (165 kilomètres de Vinh).

Tout le Nord-Annam est exposé aux sécheresses et aux typhons, par suite à la famine, cause d'agitation.

La région au sud de l'éperon a été le centre de rébellions de 1885 à 1889.

Il faut pouvoir, en cas de disette, y envoyer des vivres rapidement. On ne saurait le faire de la région de Hué, la capitale, mais seulement du delta Tonkinois et des provinces nord de l'Annam, fertiles comme le Delta et déjà réunies à lui par le rail.

Actuellement, les expéditions se font par petites jonques qui chargent dans les estuaires des fleuves côtiers et attendent le temps favorable pour prendre la mer et doubler les caps : aussi le commerce est-il interrompu pendant des semaines.

Par terre, la « route » Mandarine ne permet que le portage, trop coûteux pour ces marchandises.

Dans la partie sud, dit le capitaine (aujourd'hui lieutenant-colonel) Bernard, auteur de la première reconnaissance, il faut, de Hué à Dong-Hoï, franchir en barque 10 fleuves importants élargis par la marée ; vient le Song-Giang qui mesure 590 mètres de largeur au passage depuis la route Mandarine.

Il faudrait, si l'on prolongeait le rail le long de la côte, prévoir des tabliers assez hauts pour permettre le passage des jonques.

Ensuite, le col de la porte d'Annam, par où l'on franchit l'éperon, ne s'élève qu'à 105 mètres, mais il présente 820 escaliers forts raides.

En 1905, les résidents commencent à créer une route locale accessible aux voitures légères ; mais en 1906, les ponts n'étaient pas encore faits du côté de Ha-Tinh (Nord).

Un tunnel de 580 mètres est prévu pour franchir cet obstacle, si on le passe au même point que la route.

La section nord, celle dont on envisage la construction immédiate, est moins pénible.

Néanmoins, le Song-Ca, qu'il faut franchir à Benthuy, presque au départ de Vinh, est un des plus grands fleuves côtiers de l'Annam.

D'après la reconnaissance de 1897, le meilleur passage a 360 mètres de large et plus de 10 mètres de fond.

On ne sait ce qu'on doit le plus admirer, ou le nombre des études faites pour le chemin de fer ou l'incertitude de leurs conclusions.

Toutes figurent au dossier sur lequel le ministère appuie ses propositions et nous les y avons consultées. Voici les principales :

1° Une reconnaissance a été opérée par le capitaine Bernard (4 novembre 1897), dont nous avons déjà parlé. Elle propose de franchir l'éperon de la porte d'Annam par l'intérieur, de manière à traverser les fleuves sur une partie non maritime, peu large, et pourtant accessible aux bateaux ;

2° Marquetty, le 21 novembre 1902, propose, au contraire, de longer la plaine côtière ;

3° et 4° En 1903, deux études sont faites à partir de Botrach, point que le capitaine Bernard proposait d'atteindre sur le haut Song-Giang ;

5°, 6°. 7° En 1905, diverses études parlent de Song-Ca (Vinh) ;

8° Un tracé baptisé « intermédiaire » propose un projet de 102 kilomètres au lieu de 108, en longeant la côte ;

9° En 1906, le capitaine Bouët conclut dans des termes peu favorables ;

10° Même note, à la même époque, dans un rapport de M. Bégon :

Le capitaine Bouët et M. Bégon paraissent avoir été impressionnés surtout par la pauvreté d'une partie du parcours et n'avoit pas pensé que cette pauvreté engendre des famines et peut être un argument pour imputer l'achèvement de la ligne sur un emprunt.

11° Enfin, le 11 décembre 1907, un rapport très complet et très étudié de M. Conte s'exprime ainsi :

Comblent la lacune présente un intérêt considérable.

Les études préliminaires sont suffisamment, complètes pour qu'il soit possible d'établir un projet définitif...

Le rapport de M. Conte en réclame l'exécution à bref délai.

Il a été complété, en mars 1909, par son auteur, qui propose des « conclusions provisoires », c'est-à-dire un « tracé empruntant tantôt la voie côtière, tantôt la voie intermédiaire ». Ces solutions ont été précédées par un avant-projet sommaire, joint au dossier dont les principales pièces sont datées du 8 juin 1911 et que nous allons résumer.

A) Section nord. — D'après M. Conte, il n'y aurait plus lieu d'examiner les trajets par l'intérieur ; il faut choisir entre les variantes par la côte. Au départ de Vinh, terminus actuel au nord, un pont sera jeté sur le Song-Ca. D'après l'avant-projet postérieur du 8 juin 1911, il faudrait un pont métallique de 600 mètres. Ensuite, on s'écartera immédiatement du fleuve.

Dans la plaine de Hatinh, un tracé « intermédiaire » sinueux desservira cette ville, on évitera les inondations du Than-Hoc, mais on ne passera pas trop près de la chaîne pour épargner des travaux d'art. D'ailleurs, la région de cultures et de population touche ici la côte.

B) Traversée de l'éperon de la porte d'Annam. — La solution n'est pas prête.

Note sur les deux sections A et B. — Le projet du tracé par l'intérieur, projet Bernard, de 1897, indiqué plus haut, ne paraît néanmoins pas abandonné comme le voudrait M. Conte ; c'est ce qui résulte d'un extrait de lettre de M. le gouverneur général, cité à la fin du présent chapitre 31.

C) Section Sud. — De l'éperon jusqu'au Song-Giang, on atteindra probablement Roon en obliquant. Le fleuve côtier de Roon serait franchi par un pont métallique de 300 mètres d'après l'avant-projet de 1911. On pourrait passer le fleuve de Song-Giang à Phulu, en utilisant l'île Van-Loï. D'après l'avant-projet de 1911, le pont à construire aurait 700 mètres. Il reste à faire un lever du fleuve entre ce point et la mer.

Puis, de là, on oblique vers Bo-Trach. Ici, la région de culture est en arrière des sables et dunes. Il faut la chercher ; une autre raison pour éviter le voisinage immédiat de la rive, c'est la fréquence des raz de marée.

Enfin, de Bo-Trach à Quang-Tri (aujourd'hui Dong-ha), il faut revoir les études déjà faites et en respectant dans son ensemble le tracé qui paraît imposé, rectifier le plan et le profil en long de façon à rentrer dans un programme d'exploitation facile.

Nous avons demandé au ministre de motiver le crédit qu'il demande pour un prolongement du rail sur les bases du rapport Conte et avant-projets subséquents en date du 8 juin 1911.

Voici sa réponse : Le gouvernement général propose de comprendre à l'emprunt de 90 millions la construction de la section nord qui traverse une région déjà en voie de développement.

D'après les études et les évaluations faites, l'allocation de 10 millions permettra de construire une longueur de 70 kilomètres environ comprise entre la station de Vinh et une gare qui serait à une dizaine de kilomètres au sud de Hatinh, vraisemblablement Ha-Goi. Si les études définitives qui vont être entreprises démontraient que le coût



probable de la ligne est supérieur à celui qui a été prévu, on réduirait la longueur de façon à ne pas dépasser l'allocation inscrite au programme.

D'ailleurs, la construction de ce tronçon nécessitera plusieurs années, et même si l'on avait compris au programme la construction de la totalité de la ligne, comme en raison des difficultés des transports des matériaux et de la pénurie de la main-d'œuvre, on ne peut exécuter ces lignes que par tronçons successifs, on n'a guère construit d'ici quatre ou cinq années que le tronçon porté au programme et il est probable qu'à ce moment, un nouveau programme de travaux comprenant la continuation du Vinh-Quang-Tri aura été étudié et qu'on pourra à en soumettre la réalisation au Parlement.

Enfin, les études faites dans la section du nord sont suffisantes pour arrêter le tracé d'une façon définitive, tandis que les reconnaissances qui ont été effectuées au sud devront être complétées par des études détaillées avant d'arrêter définitivement le tracé.

C'est encore un des motifs qui a engagé le Gouvernement général à limiter les prévisions du programme actuel de la section nord.

D'après les reconnaissances qui ont été faites, il semble que la construction de l'ensemble de la ligne Vinh à Quang-Tri entraînerait une dépense d'environ 52 millions pour une longueur approximative de 301 kilomètres.

L'avant-projet sommaire de la ligne de Dong-Ha à Vinh, examiné et accepté par le ministère, et qui nous a été communiqué, comprend les pièces suivantes :

- Tracés sur carte d'ensemble au 1/500.000<sup>e</sup>, sans date ;
- Étude au 1/200.000<sup>e</sup> de la partie comprise entre Bo-Trach et Vinh, 8 juin 1911, toujours avec variantes ;
- Rapports de reconnaissances ;
- Évaluation sommaire des travaux ;
- Extrait de carte au 1/500.000<sup>e</sup> ;
- Évaluation récapitulative des dépenses (tracé côtier) ;
- Évaluation récapitulatives des dépenses (tracé intérieur) ;
- Rapport de tournées (résumé) ;
- Aperçu économique sur le tracé côtier ;
- Plan au 1/5.000<sup>e</sup> de Bo-Trach à Vinh (tracé côtier), 8 juin 1911 ;
- Profil en long au 1/100.000<sup>e</sup> ;
- Plan au 1/5.000<sup>e</sup> de Quang-Tri à Bo-Trach ;
- Profil en long 1/10.000<sup>e</sup>.

Les 10 millions portés au projet d'emprunt permettraient la construction d'environ 70 kilomètres de ligne.

Nous avons fait l'observation que la ligne, prolongée jusqu'à Ha-Tinh, n'aurait pas une grande utilité pouvant compenser le médiocre revenu de l'exploitation.

En effet, le prolongement existant déjà de Hanoï et surtout de Thanh-Hoa jusqu'à Vinh constitue une mauvaise section.

La ligne de Vinh est concurrencée par la mer et un nombre considérable de voies navigables, à tel point que le transport des marchandises lui échappe presque complètement.

Si l'on comptait Than-Hoa-Vinh à part, le coefficient d'exploitation en serait supérieur à 100 p. 100.

C'est en demeurant à ce point de vue terre à terre que plusieurs auteurs d'avant-projets ont émis des conclusions pessimistes et que M. Conte lui-même s'y est rallié jusqu'à un certain point.

Mais ce qu'il faut envisager, c'est l'utilité économique et politique d'une ligne apportant le remède contre la famine aux provinces isolées du nord et centre Annam et préparant la jonction de Hué au Tonkin.

Le sacrifice demandé ne peut donc se consentir que si la jonction complète est dès à présent certaine.

Nous avons, en commission, posé la question au ministre, qui nous a répondu : « On doit faire la jonction ».

Dans ces conditions, nous aurions été disposés à proposer tout le crédit nécessaire, si les avants-projets avaient paru au ministre suffisants pour le demander.

Il n'en est pas ainsi. Toutefois, les 10 millions demandés ne conduisent à aucun point utile ; il faut absolument dépasser l'éperon de la porte d'Annam et arriver au moins sur le fleuve Song-Giang, de manière à atteindre le réseau navigable de la section sud.

Tel est aussi l'avis de M. le gouverneur général qui, dans une lettre communiquée par M. le ministre des Colonies, s'exprime dans les termes suivants :

Ce voyage m'a également permis de voir plus clair dans l'itinéraire de la future ligne Vinh-Quangtri. Il faut décidément renoncer au tracé côtier et aller résolument vers l'intérieur, là où se trouvent non point, comme sur la côte, des étendues sahariennes de sables incultes, mais des rizières, des agglomérations populeuses et tout un mouvement d'échanges commerciaux. Les ingénieurs que j'avais emmenés avec moi sont déjà au travail et m'apporteront incessamment leurs renseignements sur les variantes intérieures que l'on avait commencé d'étudier. La vérité économique indique le tracé qui, au sortir de Vinh, se dirigerait à droite sur Linh-Cam, et emprunterait successivement les vallées du Ngan-San et du Song-Giang. C'est dans ces vallées peuplées et fertiles qu'afflue le mouvement d'échanges descendant du Laos.

La solution indiquée serait, nous l'avons déjà dit, un retour au projet Bernard de 1897. Sans revenir à la comparaison des variantes, retenons seulement qu'on insiste fort justement pour un prolongement vers le Sud au moins jusqu'au fleuve Song-Giang.

En conséquence, nous vous proposons de grouper sous la dénomination « Achèvement des études et prolongement de la ligne Vinh dans la direction de Dongha » :

Le crédit de 10 millions demandé par le Gouvernement, mais qui, de son aveu, ne permettrait pas de franchir l'éperon de la porte d'Annam, soit 10 millions ;

Plus, les économies faites par la réalisation du reste de l'emprunt de 200 millions, soit 3.400.000 fr. ;

Plus les 600.000 fr. demandés pour études de ce prolongement, qui trouvent logiquement leur place ici, soit 600.000 fr.,

et enfin tous les crédits économisés sur des travaux moins immédiatement utiles : Route du Lang-Bian, dont il a déjà été question, soit 1.500.000 fr. ; Chemin de fer Mytho-Cantho, dont nous allons parler, soit 11.500.000 fr.

Le tout permettrait, tout au moins, d'atteindre le Song-Giang en un point accessible à la navigation.

Enfin, sur ce « crédit provisionnel », on pourrait, comme nous l'avons dit plus haut, prélever les sommes nécessaires à achever les études et faire le prolongement de Namquam avec Long-Tchéou ou, du moins, dans cette direction, si le Gouvernement fait, comme nous le lui demandons, valoir nos droits.

Ce transfert se ferait dans les formes prescrites au dernier paragraphe de l'article premier du projet de loi, ainsi conclu :

« Les fonds reconnus disponibles sur les évaluations portées à la présente loi pourront être affectés, par voie de décret rendu sur le rapport du ministre des colonies, après avis du ministre des finances, à l'un quelconque des travaux prévus au programme. »

Les crédits ci-dessus indiqués s'ajoutant aux 1.800.000 francs déjà prévus pour le prolongement de la ligne de Chine, feraient pour les voies ferrées un total de 28.800.000 fr.

---

## EN ANNAM

### TOURANE

(*L'Avenir du Tonkin*, 13 juin 1912)

Le feu. — Jeudi dernier, vers 10 h. 1/2 du soir, la population était mise en émoi par les appels répétés de la gare centrale. Une lueur rougeâtre et intense se montrait dans cette direction.

Aussitôt, sans perdre de temps, des détachements de la Garde indigène, de l'artillerie et de l'infanterie coloniales se dirigeaient vers la lieu du sinistre, avec la pompe à incendie de la garnison.

Sous la direction du commandant d'armes, du résident maire et du commissaire de police, chacun tenta de lutter contre le feu. Ce fut en vain. Le pavillon appartenant à M. Jean Éveno, contrôleur des travaux publics, caissier de la circonscription des chemins de fer de l'Annam central, actuellement en congé en France, avait pris feu. Couverte en paillote, cette construction fut complètement consumée en quelques minutes. À 11 heures, les troupes regagnaient leurs quartiers, après avoir pris leurs précautions pour empêcher le feu de s'étendre aux habitations voisines.

La cause de ce sinistre est inconnue, la maison était vide et inhabitée depuis le départ de son propriétaire.

### L'achèvement de la ligne de Phan-Rang à Xom-Gon

(*Les Annales coloniales*, 23 novembre 1912)

Le [Comité du commerce et de l'industrie de l'Indochine](#) a adressé à M. le ministre des Colonies la note suivante relative à l'achèvement de la ligne Phan-Rang à Xom-Gon, au moyen des ressources du budget ordinaire de l'Indochine.

Le projet d'emprunt indochinois de 90 millions, adopté par la Chambre des députés, est actuellement soumis au vote du Sénat ; aussi croyons-nous urgent d'attirer une fois de plus la bienveillante attention de M. le ministre des Colonies sur la question de l'achèvement de la ligne de Phan-Rang à Xom-Gon.

Le Comité du commerce et de l'industrie de l'Indochine ne croit pas devoir insister pour que le coût des travaux nécessaires à cette opération soit pris sur les fonds à provenir du futur emprunt ; car il désire avant tout ne point en retarder le vote si ; urgent par une discussion publique qui pourrait avoir précisément ce résultat ; mais il demande à M. le Ministre des Colonies de bien vouloir présenter tout de suite aux Chambres un projet de loi autorisant l'Indochine à pourvoir elle-même à ces dépenses au moyen des ressources de son budget général ordinaire. La Chambre et le Sénat pourront ainsi délibérer plus facilement sur une opération se rattachant à l'examen des travaux d'utilité publique à exécuter en Indochine, questions qui leur sont actuellement soumises.

Sur l'intérêt de la chose en soi, le Comité du commerce et de l'industrie de l'Indochine pense que M. le ministre des Colonies a déjà été amplement et suffisamment documenté.

En effet, des rapports très explicites, très documentés, des ingénieurs des travaux publics lui ont été adressés. Ils expliquent que la ligne a *son ballast* et *ses rails* approvisionnés, et qu'avec un effort financier insignifiant, on permettra la mise en valeur de ressources merveilleuses, forestières et agricoles, actuellement inexploitées.

On peut ajourner certaines voies d'accès, qu'on pourra exécuter plus tard, mais, ce serait une faute lourde et définitive qu'il faut éviter à tout prix, que de détruire sans profit plusieurs millions de travaux déjà effectués, et de consacrer à cette destruction une somme sensiblement égale à celle qui serait nécessaire pour les achever et les utiliser.

Voici d'ailleurs très exactement les données du problème recueillies sur place.

Sur les 38 kilomètres dont il s'agit, tous les travaux d'art sont terminés, y compris le beau pont en fer de Balach ; la plate-forme est finie depuis près de sept ans ; elle a subi la rude épreuve de plusieurs saisons de pluies ; elle n'a pas bougé et est en parfait état ; 40.000 mètres cubes de ballast sont tout prêts et disposés le long de la future voie ; il ne reste plus qu'à poser le rail à l'avancement pour avoir un chemin de fer.

La dépense effectuée a été de 2.700.000 francs. D'après les calculs rigoureux de M. Caville, le très distingué ingénieur de la Section, calculs approuvés par M. l'ingénieur en chef Simonin, une somme de 84.000 piastres, soit 200.000 francs, suffirait amplement pour couvrir les frais de pose et achever l'œuvre commencée. L'hésitation est-elle permise en présence de tels chiffres ?

Si, d'autre part, on renonce définitivement à la voie ferrée et qu'on veuille la remplacer par une simple route, il faudra doubler la largeur de la plateforme, modifier certains ouvrages d'art, bref, engager pour ce véritable travail de destruction, des dépenses que les prévisions les plus optimistes des ingénieurs n'estiment pas inférieures à 67.000 piastres, soit 161.000 fr. Et la situation se précise : en dépensant 161.000 francs, on aura deux routes parallèles distantes de quelques mètres, desservant le même point ; avec 39.000 francs de plus ; on aura toujours l'ancienne route et celle-ci sera doublée d'une voie ferrée. Or, s'il est vrai que cette route déjà existante, qui a coûté plus de 500.000 francs, très bien établie par la mission Guinet [Guynet], a été négligée pendant plusieurs années, faute de crédits, il est vrai également qu'elle peut fort bien être réparée et entretenue aux frais du Budget général de l'Indochine. Il n'y a donc aucune utilité de la doubler d'une autre, obtenue en détruisant un chemin de fer, qu'avec le même argent on achèverait.

Il est à noter que cette dépense de 84.000 piastres serait en fait bien moindre, si l'on faisait la ligne sans trop de retard. En effet, on pose en ce moment la voie de Tourcham vers Phanri ; mais par suite de commandes tardives, à cause du dépassement des crédits du premier emprunt, il arrive que la pose est arrêtée par le montage des ouvrages métalliques ; et les trains de pose, les équipes de coolies, les surveillants, sont à peu près inemployés chaque fois pendant dix ou quinze jours, sans qu'il soit possible de les licencier, vu la reprise prochaine du travail et la difficulté de constituer ces équipes. Or, pendant ces chômages forcés, tout ce personnel pourrait poser, sans frais nouveaux, quelques kilomètres sur la ligne de Xom-Gon, qui se trouverait ainsi faite pour le prix des traverses et des rails.

Tout ceci ne saurait se discuter ; une seule objection peut être faite et a été faite dans la réalité ; on a dit : Mieux vaut renoncer à cette ligne dont l'exploitation serait trop onéreuse. Inutile d'ajouter aux 2.700.000 francs déjà dépensés les 200.000 francs nécessaires pour la terminer. Elle ne rapportera jamais rien.

Il semble à première vue que ce soit exact.

Cette ligne est un tronçon ; du moment qu'on ne fait pas la route d'accès aux hauteurs, le chemin de fer n'aboutit nulle part ; donc, pas de voyageurs, pas de trafic, et coefficient d'exploitation désastreux. Eh bien, la réalité est tout autre et il est facile de le démontrer.

Ce qui coûte pour exploiter une voie ferrée, c'est le matériel et le personnel ; et tout cela existe ; si demain la voie de Xom-Gon était posée, le même train qui part de Nhatrang à 6 heures du matin et arrive à 10 heures à Tourcham, où il reste garé jusqu'au lendemain, pourrait, sans la moindre difficulté, avec le même personnel, faire dans l'après-midi, deux ou trois fois par semaine, le voyage de Xom-Gon. A quoi se

borneraient donc les dépenses d'exploitation ? Au combustible et aux matières grasses. En faisant état uniquement du trafic de bois actuellement existant entre Daban et Phanrang, tel qu'on peut le calculer en comptant les charrettes à bœufs rencontrées chaque jour sur la route, tel qu'il résulte d'engagements pris par les exploitations forestières ; en supposant, ce qui est inadmissible, que ce trafic n'augmente pas, et qu'il n'y ait jamais un seul voyageur dans un pays sillonné par les indigènes, on constate que ces seules recettes couvriraient d'emblée dix fois les dépenses. Mais dira-t-on, ces bois ne supporteront peut-être pas les frais de transport par la voie ferrée et continueront à emprunter la route ? Ce n'est pas possible, parce que le prix d'une charrette à bœufs qui porte une ou deux billes est de 6 piastres 50 pour ce parcours, et il y a pénurie de véhicules ; en prévoyant dans ses barèmes le quart ou le cinquième de ce prix, le chemin de fer aurait encore un tarif très rémunérateur et monopoliserait certainement ce trafic. Grâce à l'utilisation possible du personnel et du matériel de Nhatrang, l'exploitation du futur tronçon n'offre donc pas le moindre aléa ; elle se traduira par des bénéfices immédiats.

Voici donc, sommairement résumée comment se pose la question :

D'une part, l'abandon d'une voie ferrée presque achevée, ayant coûté 2.700.000 francs, et sa transformation coûteuse (160.000 francs aux plus basses évaluations) par un acte de véritable vandalisme, en une route carrossable qui ne fera que doubler une route semblable et parallèle, déjà existante.

D'autre part, l'achèvement pour une somme sensiblement égale (200.000 francs) de cette ligne, jusqu'à un point où elle est déjà presque entièrement menée avec la certitude d'une exploitation au coefficient rémunérateur.

Tous ces faits conformes à la stricte vérité et d'ailleurs facilement vérifiables, Le Comité du Commerce et de l'Industrie de l'Indochine ne pense pas que l'hésitation entre les deux solutions à adopter soit permise.

---

## ANNAM

### TOURANE

(*L'Avenir du Tonkin*, 24 novembre 1912)

*Service médical des chemins de fer de l'Annam central.* — Le service médical des chemins de fer de l'Annam central est assuré par deux médecins désignés par le général commandant les troupes de l'Indochine, sur la proposition du directeur du service de Santé, s'ils appartiennent au service général ou aux corps de troupe, par le résident supérieur en Annam, sur la proposition du directeur local de la Santé\*, s'il s'agit de médecins des troupes coloniales hors cadres.

1° Un médecin en résidence à Tourane est chargé du service de la ligne de Tourane à Faifoo et de la partie de la ligne de Tourane à Đông-Hà comprise entre la station de Tourane-Marché et celle de Cau-Hai incluse (1<sup>re</sup> section) ;

2° Un médecin en résidence à Hué est chargé du service de la ligne de Tourane à Dong-Hà, entre Cau-Hai et Dong Ha (2<sup>e</sup> section).

Ces médecins donnent des soins gratuits au personnel du Chemin de fer et, lorsqu'il y a lieu, aux voyageurs. Ils sont chargés, en outre, d'examiner les candidats aux emplois du Chemin de fer, en vue de constater leur degré d'aptitude physique au service.

La visite médicale de personnel a lieu à la gare de Tourane-Central trois fois par semaine, et celle de Hué deux fois par semaine.

En cas d'urgence, les agents malades se rendent au domicile du médecin, qui visite chez eux ceux dont l'état ne permet pas le déplacement.

Les boîtes de secours des gares et trains sont vérifiées aux moins une fois par trimestre par le médecin de la 1<sup>re</sup> section.

Chaque médecin a droit à la circulation gratuite sur le chemin de fer, dans l'étendue de la section confiée à ses soins.

Il est alloué aux médecins une indemnité mensuelle fixée à 50 \$ 00 pour le docteur chargé de la 1<sup>re</sup> section et à 40 \$ 00 pour celui chargé de la 2<sup>e</sup> section.

Ces indemnités sont imputables au budget de l'exploitation des chemins de fer.

---

## AU PALAIS

---

3<sup>e</sup> chambre correctionnelle  
(*L'Avenir du Tonkin*, 19 février 1913)

M. le marquis de Barthélémy en contravention (?)  
avec la police des chemins de fer

M. le conseiller Mansencal ayant remplacé M. le conseiller Clayssen, l'audience se poursuit par l'appel du rôle en tête duquel est inscrite l'affaire : Ministère public contre de Barthélémy.

M. conseiller Mansencal est rapporteur, et c'est avec netteté et précision qu'il retrace les circonstances de la contravention, invoquant ensuite les juristes les plus autorisés, citant les arrêts les plus récents pour justifier qu'il ne saurait tomber d'accord avec M. le juge de paix à compétence étendue de Tourane qui, le 19 octobre, acquitta M. le marquis de Barthélémy.

Quel fut donc le crime de celui-ci ? Voilà : il existe à Tourane deux gares : Tourane-Central, ainsi nommée probablement parce que cette station est située à 2 kilomètres environ de toute agglomération, et Tourane-Marché, station établie sur le quai longeant la lagune, en plein centre d'activité.

À Tourane-Central, on trouve difficilement des poushes. Aussi les voyageurs partant de Hué prennent-ils la précaution d'avertir la compagnie des chemins de fer de leur retenir des véhicules, moyennant paiement d'une taxe.

C'est ce que fit M. de Barthélémy en octobre dernier. Avant de quitter Hué, il télégraphia à la gare de Tourane-Central qu'il retenait 3 poushes et 1 charrette, puis versa la taxe prévue.

Quand il arriva à Tourane Centrale, il pleuvait. Il demanda les poushes, la compagnie avait oublié de les retenir. M. de Barthélémy remonta dans son wagon de 1<sup>re</sup> classe et le train partit pour Tourane marché. En cours de route, le contrôleur vérifia les billets. M. de Barthélémy présenta son billet Hué-Tourane-Central. Le contrôleur l'invita à payer alors 0 \$ 35 prix du voyage Tourane central-Tourane marché. Le voyageur s'y refusa, en simple guise de protestation : contravention fut dressée contre lui par M. Rolland, commis de 1<sup>re</sup> classe des T. P.

M. de Barthélémy, appelé devant le tribunal de Tourane, s'entendit acquitter, acquittement dont le parquet général releva appel. « C'est par déférence pour la Cour, que M. le marquis de Barthélémy m'a prié de le représenter devant cette juridiction, explique M<sup>e</sup> Dureteste au début de sa plaidoirie.

La cour rendra son arrêt à huitaine.

H. M.

---

Le port de Bang-Hoi relié à la grande route Mandarine  
(*L'Avenir du Tonkin*, 15 octobre 1913)

De notre correspondant particulier :

Saïgon, le 4 octobre 1913.

Ainsi que je vous l'ai câblé, M. Albert Sarraut, profitant d'une escale de 24 heures de l'*Amiral-Magon*, à Tourane, a fait à Hué une courte visite que l'accueil le plus chaleureux a marqué. Le Roi a été visiblement satisfait de la venue du gouverneur général, et la ville avait pris un air de fête que l'empressement de ses habitants a souligné. Un jour après, M. Sarraut débarquait à Bang-Hoi pour l'inauguration officielle du chemin de fer Bang-Hoi-Phan-Rang-Song-Mao. Un train spécial l'emportait aussitôt vers Phan-Rang ainsi que MM. le résident supérieur Charles, M. Constantin, S. E. Truong-nhu Cuong, président du conseil de Régence ; S.E.Nguyên-huu-Bai, ministre des Travaux publics ; le lieutenant-colonel Thonard, M. Bosc, M. Parera, le baron Pérignon, M. Caville <sup>30</sup>, M. Gayet-Laroche, etc. Sur tout le parcours, les autorités annamites avaient rivalisé de zèle pour que la réception fut la plus réussie. À Phan-Rang, un arrêt d'une demi-heure permit à M. Saraut de prendre contact avec les colons de cette intéressante et active région. À Phan-Tiêt, un déjeuner rapide mais des mieux servis eut lieu à la résidence. Il fut l'occasion pour M. Sarraut de prononcer une de ses meilleures, une de ses plus vivantes improvisations. Rarement son aisance éloquente se manifesta avec autant de chaleur et substantielle simplicité. Le discours de M. Caville, ingénieur en chef des chemins de fer du Sud, auquel répondait celui du chef de la colonie, mérite d'être reproduit. Le voici *in extenso* :

Monsieur le gouverneur général,  
Messieurs,

Le tronçon de chemin de fer que vous venez de parcourir, depuis Phanrang jusqu'à la bifurcation de Muong-Man, complète la ligne de Saïgon au Khanhhoa, qui va être ouverte, de bout en bout, à l'exploitation, à partir de demain.

Par lui l'Indochine va se trouver dotée d'un nouveau réseau de près de 500 km. d'étendue, qui reliera le Sud-Annam, jusqu'alors isolé, à l'opulente Cochinchine. Je ne développerai pas ici les avantages que vont retirer l'un et l'autre pays de pareilles circonstances, mais vous me permettrez de retracer brièvement les diverses étapes de ce travail considérable que fut la construction de la ligne de Saïgon au Khan-hoa.

Les premières études en commencèrent en 1890 Elles aboutirent au décret du 17 juin 1900 autorisant la construction de la ligne de Saïgon au km 132, dont l'adjudication avait lieu le 17 novembre de la même année.

Pendant que les travaux de construction de ce premier tronçon se poursuivaient péniblement, au milieu de difficultés de tout genre, que pourront sans peine concevoir, tous ceux qui ont parcouru ces régions, pour aboutir à la mise en exploitation, 4 ans après, des 75 premiers kilomètres, et aussi à la résiliation de l'entreprise, les brigades d'études poursuivaient leurs travaux au-delà du km. 132 et recherchaient un passage, à travers la chaîne Annamitique, pour diriger le chemin de fer sur le plateau du Langbian, dont on voulait faire un sanatorium. Mais les obstacles à surmonter, pour porter le rail à 1.500m. d'altitude, à travers une région désertique et souvent chaotique, étaient trop grands, la dépense à engager, hors de proportion avec les avantages à réaliser.

---

<sup>30</sup> *Adrien* Jean Marie Joseph Caville (Mazamet, 9 nov. 1867-Saïgon, 4 janvier 1927) : ingénieur E.C.P. Entré dans les T.P. en 1901 comme conducteur de 1<sup>re</sup> classe du cadre auxiliaire au Tonkin. Administrateur des Hévéas de Tayninh, président-fondateur de la Société des plantations des agaves de l'Annam.

Le tracé par les cimes fut abandonné et les efforts des opérateurs se portèrent sur l'étude du chemin de fer de plaine qui aboutit, à quelques variantes près, au tracé actuel que vous venez de parcourir.

Un décret du 27 janvier 1905 autorisa, d'après ce tracé, l'exécution du chemin de fer entre le km. 132 et Khanh-Hoa, et la construction de la section Phan-Rang-Nha-Trang était adjugée le 29 août 1905. Il n'y avait pas preneur pour les autres sections.

En 1908 seulement, le rail venant de Saïgon atteignait le km. 132, et, le 15 janvier 1910, la ligne de Saïgon à Phanhiêt était inaugurée.

Du côté de Phan-rang, on n'était pas plus heureux avec l'entreprise qu'on ne l'avait été du côté de Saïgon, et, en janvier 1909, celle-ci avait dû être résiliée.

On pouvait se demander à cette époque si on entendrait jamais siffler une locomotive à Khanhhoa. Il avait, en effet, fallu dix ans pour construire 188 kilomètres de voie ferrée. Combien faudrait-il encore d'années pour achever les 230 kilomètres à peine ébauchés, qui restaient à exécuter ?

Ce travail a été fait, cependant, et quatre années ont suffi pour le mener à bien.

L'expérience des grandes entreprises avait été concluante dans le sens le plus défavorable. Celles-ci se bornaient à un rôle d'intermédiaire entre l'Administration et es tâcherons qui exécutaient pour elles les travaux. L'Administration s'adressa directement à ces derniers. Elle les répartit, sur la ligne à construire, de façon qu'ils ne puissent se gêner les uns les autres. Les chantiers progressèrent rapidement, laissant, partout où ils venaient de passer, une plate-forme finie, des piles et des culées de pont édifiées, sur lesquelles il ne restait plus qu'à poser les travées mécaniques, puis le rail. Les travaux difficiles étaient exécutés par régie directe. Grâce à ces procédés, la section Phan-Rang-Nha-Trang, abandonnée par l'entreprise en 1909, était ouverte à l'exploitation le 1<sup>er</sup> avril 1912 et la pose des tabliers métalliques et de la voie, entre Muong-Man et Phan-Rang, commençait à la fois, par ces deux points, en juillet de la même année.

Le 23 août. 1913, les deux tronçons se rencontraient à Song-Long-Song.

Ainsi en 13 mois, il avait été transporté de Saïgon et de Ba-Ngoi, mis en place, et rivé 1.300 mètres de tabliers métalliques, pesant 2.000 tonnes, 150 kilomètres de voie ferrée représentant 18.000 tonnes d'acier et il avait été répandu 80.000 m. c. de ballast sous la voie.

La continuité du rail était enfin assurée entre Saïgon et Khanhhoa.

Si c'est une légitime satisfaction pour ceux qui ont pris part à ces travaux de considérer aujourd'hui l'œuvre accomplie, il en est, trop nombreux hélas ! qui, moins heureux, payèrent leurs efforts, de leur vie. Il ne faut pas les oublier. À ceux-là, ingénieurs, officiers et agents de tout grades, j'adresse un souvenir ému.

Mais ces deuils évoqués ne sauraient ralentir l'ardeur de ceux qui restent. Ils espèrent que le buttoir de Nha-Trang ne marquera pas le terminus définitif du rail, et qu'ils pourront, dans un avenir prochain, poursuivre leur marche vers le nord et réaliser, enfin, l'œuvre grandiose du Transindochinois.

Je vous ai déjà télégraphié l'essentiel de l'improvisation de M. Sarraut — que je n'ai pas eu malheureusement le loisir de sténographier. Ce qu'il en faut retenir surtout, c'est la promesse de parachever, tant avec l'aide du budget général qu'au moyen d'un nouveau grand emprunt qui sera bientôt possible, l'œuvre totale des chemins de fer indochinois, de Battambang à Hanoï ; c'est l'hommage ému rendu à tous les travailleurs de l'idée française en Indochine, à tous ceux, obscurs ou célèbres, qui contribuèrent à faire de ce pays une réalisation bien à nous, aux humbles qui payèrent cet honneur de leur vie, aux colons qui risquent la leur, aux indigènes qui nous aident de tous leurs sacrifices et de toute leur confiance. Il faut retenir enfin l'éclatante déclaration faite par M. Sarraut de vouloir chercher, comme un des plus beaux titres de sa carrière, la gloire de couronner l'œuvre commencée par M. Doumer, reprise et continuée par MM. Beau



et Klobukowski. Et c'est à M. Doumer que le gouverneur général a levé son verre en terminant.

De Phan-Tiêt, on marcha bon train, et après quelques minutes d'arrêt à Biên-Hoà, le convoi officiel entra en gare de Saïgon, littéralement bondée de monde. La réception la plus chaleureuse était faite au gouverneur général. Tous les journaux commentent d'ailleurs sa présence avec sympathie.

M. Sarraut se propose de demeurer à Saïgon jusqu'au 15 octobre, date à laquelle il montera au Cambodge pour inaugurer la nouvelle route de Battambang, visiter les monuments d'Angkor et certaines provinces du royaume.

Il convient maintenant d'ajouter quelques mots sur la nouvelle ligne de chemin de fer qui vient d'être ouverte à l'exploitation. Le remarquable raid que le train officiel y a parcouru à une vitesse moyenne de 50 kilomètres à l'heure, sans une panne, sur un ballast non encore tassé est une garantie de la bonne construction de l'œuvre. Son utilité n'est pas à démontrer et son pittoresque en fera une des plus magnifiques excursions de l'Indochine. Partis de la mer qu'elle côtoie — mer latine par la splendeur de ses teintes, l'harmonie de ses rivages — la ligne traverse des cirques de montagnes verdoyantes, de grasses vallées, de merveilleux terrains de culture. Jusqu'à Phan-Tiêt, le pays — à peu près complètement en friche — offre les ressources les plus riches à ses futurs occupants.

Et déjà l'on peut pressentir le moment très proche où le travail des colons l'aura transformé. Ceux qui ont vu Bang-Hoi à l'état de forêt vierge, il y a quelques années, ont peine à se rendre compte de la vigoureuse réalité. La gare, les magasins, les docks, les maisons ont remplacé la haute futaie. Là où nous chassâmes les éléphants, on répare les locomotives. Un appontement des plus commodes, avec de puissantes grues mécaniques, a été installé. Bref, tout est prêt pour que Bang-Hoi, relié enfin à Saïgon, devienne, avec Cam-Ranh, le point central du transit indochinois. Il deviendra aussi le sanatorium le plus accessible de la Cochinchine, avec son climat maritime sec et salubre, ses sites pittoresques, son eau pure et ses terrains de chasse où le marécage n'est pas de rigueur.

On ne peut guère parler de l'achèvement des travaux de Bang-Hoi sans rendre un hommage nécessaire à l'inlassable patience de M. de Barthélémy, qui, depuis treize ans, a dévoué sa vie et sa fortune à l'idée en partie réalisée aujourd'hui. Grâce à lui, le grand port de transit de l'Indochine existera et le Sud-Annam sortira de sa torpeur. En attendant le moment nécessaire où Cam-Ranh-Bang-Hoi sera devenu le rival de Hongkong, voici déjà toute cette partie de l'Annam ouverte, jointe à l'Europe et à l'Extrême-Orient. On a compté une augmentation de trafic de plus de 5.000 tonnes depuis la mise en exploitation du réseau Bang-Hoi-Phan-Rang. L'ouverture du réseau complet drainera tous les produits riches du Sud-Annam et du pays Moï — où tout commerce était auparavant impossible. Et quand le nouveau contrat avec la compagnie de navigation, qui assurera les services annexes de l'Indochine, lui imposera de desservir tous les petits ports de la côte, ce sera la fin de l'isolement d'un des pays les plus riches en possibilités économiques de toute l'Union.

Il faut cependant lutter encore. Les questions de personnes ne sont pas éteintes dans cette concurrence d'un port avec un autre, et Nha-Trang ne se résigne pas à n'être plus desservi par une escale maritime que remplace si avantageusement et avec plus de sécurité la station du chemin de fer.

C'est là une mauvaise humeur d'habitues abandonnés par leurs habitudes. Les prôneurs du port de Nha-Trang seront bien forcés de reconnaître que l'incertitude et la difficulté du mouillage rendaient toutes opérations sinon impossibles, du moins fort aléatoires. Le chemin de fer coûte un peu plus cher, mais il est plus rapide et plus sûr. Et la petite ville de Nha-Trang, qui est un beau jardin d'agrément et où les colis-postaux fournissent le plus fort du commerce, ne peut songer sérieusement à entrer en ligne de

compte avec un port qui doit devenir le point d'appui commercial de toute l'Indochine et l'aboutissement du réseau de ses activités.

X. N'.

---

[Inauguration du tronçon Phan-rang-Song-Mao]  
(*Les Annales coloniales*, 8 novembre 1913)

.....  
[Le gouverneur général Albert Sarraut] reprenait ensuite la mer, et, par l'*Amiral-Magon*, où se trouvaient, en outre, MM. Charles, résident supérieur p. i. en Annam ; Bourcier Saint-Chaffray, résident supérieur p. i. au Laos ; Constantin, inspecteur général des T. P. ; le président du conseil de Régence et le ministre des Travaux publics de l'Annam, arriva à Banghoi le 3 octobre, à cinq heures du matin.

Le gouverneur général et sa suite ont débarqué immédiatement ; ils ont été reçus par les résidents de Nhatrang et des provinces voisines et les ingénieurs du chemin de fer, car on n'a pas oublié que M. Sarraut allait présider à l'inauguration de la section Phan-rang-Song-Mao.

Le quai avait été brillamment pavoisé et l'affluence des indigènes était considérable.

À six heures, le gouverneur général et sa suite partaient par train spécial. Après s'être arrêté à Phan-rang et à Phanri, où le gouverneur général a été salué par les fonctionnaires, les colons et les autorités indigènes, le train est arrivé à Phanthiêt à onze heures.

Un déjeuner eut lieu à la résidence.

.....  
M. Sarraut prononça ensuite un discours ; après avoir rendu hommage à l'œuvre de ses prédécesseurs, MM. Doumer, Beau et Klobukowski, il rappela que la ligne qu'il venait d'ouvrir est l'achèvement partiel du programme de 1898.

Il déclara qu'étant donné sa prospérité financière, la colonie est en excellente posture pour poursuivre l'œuvre commencée, car il lui sera facile de gager un nouvel emprunt, qu'il espère aussi productif que celui de 1898.

M. Sarraut rendit, à son tour, hommage à tous ceux qui contribuèrent à la construction de la voie.

Le Gouverneur général et sa suite visitèrent la citadelle, et prirent ensuite le train pour Saïgon.

Ils y arrivèrent à 5 h. 50. La gare, ainsi qu'un abri en paillote élevé sur le côté droit, avaient été pavoisés et décorés de plantes vertes.

Tous les chefs de services généraux et locaux, les présidents et les membres des assemblées élues étaient présents ; on remarquait également de nombreux fonctionnaires et dignitaires indigènes.

Aux environs de la gare se tenait une imposante foule européenne et asiatique.

---

Travaux publics  
(*L'Avenir du Tonkin*, 8 mars 1914)

Les fonctionnaires ci-après désignés, rentrant de congé, sont attelés comme suit, à compter du jour de leur arrivée dans la colonie :

1° Au service de la construction de la voie ferrée de Vinh à Đông-Hà. — M. Schultz <sup>31</sup>, conducteur de 2<sup>e</sup> classe.

---

Nécrologie  
(*L'Avenir du Tonkin*, 6 avril 1914)

On annonce le décès de M. Houssard (Eugène-Charles), conducteur principal des Travaux publics.

Ce fonctionnaire, né le 16 mai 1874 à Paris, a débuté dans l'administration des Ponts et Chaussées.

Appelé à servir en Indochine le 16 novembre 1903 comme conducteur de 3<sup>e</sup> classe, il était promu à la 2<sup>e</sup> classe le 1<sup>er</sup> janvier 1907, puis à la 1<sup>re</sup> classe le 1<sup>er</sup> janvier 1910 et au principal le 1<sup>er</sup> janvier 1913.

Arrivé dans la colonie le 7 janvier 1904, il fut successivement effacé au Tonkin, au Laos et en Annam, aux services de la construction des chemins de fer, de la navigation, des études de la route du Mékong à Ouang Tri et, en dernier lieu, à la mission d'étude de la voie ferrée de Vinh à Đông-Hà.

Parti en congé de convalescence le 19 décembre 1913, M. Houssard est décédé à Thiais (Seine), le 9 février 1914, à l'âge de 39 ans.

---

(*L'Avenir du Tonkin*, 14 août 1914)

Les travaux de la section de Vinh à Tân-Âp. — Plusieurs personnes nous ayant demandé si, en raison des circonstances présentes, les travaux de la section de Vinh à Tân-Âp, dont l'adjudication — du moins pour trois lots — a été approuvée, auraient lieu quand même ; nous avons saisi, ce matin, le gouvernement général de la question.

Il nous a été répondu que, jusqu'à maintenant, rien n'avait été changé, et que les travaux commenceraient au temps fixé.

---

ADMINISTRATION DES TRAVAUX PUBLICS DE L'INDOCHINE  
(*Annuaire général de l'Indochine française*, 1915, p. 43)

CONSTRUCTION DE LA VOIE FERRÉE DE VINH À DONG-HA

MM. LEFÈVRE (François), ingénieur principal chef de service de 2<sup>e</sup> classe, chef de service à Vinh ;

Hoppe (Charles), ingénieur chef de service de 1<sup>re</sup> classe à Vinh ;

Landon (Louis), conducteur de 1<sup>re</sup> classe à Vinh ;

Godeau (Pierre), conducteur de 2<sup>e</sup> classe à Vinh ;

Ricaud (Louis), conducteur de 2<sup>e</sup> classe à Vinh ;

---

<sup>31</sup> Étienne Jean Baptiste Marie Schultz : né à Châtelaudren (Côtes du Nord), le 23 juin 1878. Fils de Jules Schultz, agent voyer, et de Marie Grand. Marié à Paimpol, le 22 jan. 1906, avec Marie Dahmann. Dont Étienne Jules Aristide Schultz (Châtelaudren, 1906), architecte, et un autre fils décédé avec sa mère en Annam en mars 1917. Remarié à Hanoï, le 22 mars 1919, avec Marguerite Gabrielle Courbarien, décédée accidentellement à Rennes le 12 juin 1944, mère d'une fillette de 4 ans. Entré en 1908 dans les Travaux publics de l'Indochine comme conducteur de 4<sup>e</sup> classe, il quitta la colonie en septembre 1933 avec le grade d'ingénieur hors classe. Il travailla notamment sur le transindochinois (1914) et les routes stratégiques du Tonkin (1928) et bénéficia d'un congé à Chapa à l'été 1929.

André (Noël), —  
Schultz (Étienne), —  
Dassibat (Baptiste), conducteur de 3<sup>e</sup> classe à Vinh ;  
Gautier (Émile), conducteur de 4<sup>e</sup> classe à Vinh ;  
Rougier (Bénomir), sous-chef de bureau de 2<sup>e</sup> classe à Vinh ;  
Merle (Joseph), commis principal à Vinh ;  
Huet (Gilles), commis principal à Vinh ;  
Moulin (François), commis de 1<sup>re</sup> classe à Vinh ;  
Frietsch (Frantz), surveillant principal de 1<sup>re</sup> classe à Vinh ;  
Schneider (Louis), surveillant principal de 1<sup>re</sup> classe à Vinh ;  
Henriet (Léon), surveillant principal de 2<sup>e</sup> classe à Vinh ;  
Salins (Paul), chef de district de 1<sup>re</sup> classe à Vinh ;  
Lecomte (Georges), agent temporaire à Vinh ;  
Lefèvre (Charles), —  
Giboin (Arthur), —  
Madesclaire (Jean), —  
Quijo (Georges), —  
Fauré (Jean), —  
Bordigoni (Camille), —

---

LIGNE DE VINH-DONGHA  
(Emprunt de 90 millions)  
(*Rapport au Conseil de gouvernement, 1918, p. 193-197*)

1° — SECTION DE VINH À TANAP (92 km. 500)

Terrassements et petits ouvrages. — Le projet définitif a été approuvé par le Comité des Travaux publics à Paris le 7 juillet 1913 et l'ouverture des travaux autorisée par décret du 11 avril 1913.

Les travaux de terrassements et petits ouvrages de la section ont été répartis en quatre lots et adjugés le 21 juillet 1914 ; leur exécution a commencé fin 1914, pour les 1<sup>er</sup> et 3<sup>e</sup> lots et commencement 1915 pour les 2<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup>.

Le 1<sup>er</sup> lot, du km. 0 au km. 34 + 100, a été adjugé à M. Nguyễn-huu-Thu dit Sen\* avec un rabais de 26 % sur les prix du bordereau ; le détail estimatif s'élevait à 199.147 \$ 00.

La réception définitive des travaux a été prononcée le 13 août 1917 ; le décompte définitif s'est élevé à 167.526 \$ 33.

Le 2<sup>e</sup> lot, du km. 34 + 100 au km. 55 + 000, a été adjugé à M. Balliste\* avec un rabais de 10 % sur les prix du bordereau ; le détail estimatif s'élevait à 399.469 \$ 00.

À la suite du décès de l'entrepreneur, survenu le 4 mars 1916, les héritiers Balliste ont été autorisés à continuer les travaux par arrêté du 7 avril 1916. Un arrêté du 15 avril de la même année a prononcé la substitution de la Société Balliste et Cie aux héritiers Balliste.

L'entreprise a subi dans les deux premières années des retards considérables, les effectifs employés ayant constamment été en nombre insuffisant.

À partir de décembre 1916, époque où la direction des travaux a été confiée à M. Bui-huy-Tín\*, entrepreneur du 3<sup>e</sup> lot, une activité satisfaisante a régné sur les chantiers.

Cette activité s'est ralentie depuis le commencement de l'année 1918 et il reste, à l'heure actuelle, à achever 2 ponts de 50 m. 00 et 15 m. 00 et 160.000 m<sup>3</sup>, environ de terrassements, dont la moitié est constituée par des déblais rocheux d'extraction difficile pour lesquels l'entreprise demande une plus-value ou la résiliation.

Le 3<sup>e</sup> lot, du km. 55 + 000 au km. 70 + 800, a été adjudgé à M. Búi-huy-Tín avec un rabais de 18 % sur les prix du bordereau ; le détail estimatif s'élevait à 253.000 \$ 00.

La réception définitive a été prononcée le 22 mars 1917. Le décompte définitif s'est élevé à 240.623 \$ 80.

Les maçonneries d'un pont supplémentaire de 30 m. 00 d'ouverture ont été construites par l'entrepreneur au km. 55 + 780, sur marché de gré à gré du 23 février 1917. La réception provisoire a été prononcée le 16 août 1917 ; le décompte définitif accepté par l'entrepreneur le 15 décembre 1917 s'élève à 4.830 \$ 34.

Le 4<sup>e</sup> lot, du km. 70 + 800 au km. 92 + 500, a été adjudgé à M. Jullien\* avec un rabais de 10 % sur les prix du bordereau ; le détail estimatif s'élevait à 184.271 \$ 00.

La réception définitive a été prononcée le 20 mai 1917. Le décompte définitif s'est élevé à 174.461 \$ 11.

Au cours de la campagne 1917-1918, divers travaux ont été exécutés sur les sommes à valoir des entreprises, soit sur petits marchés passés avec les entrepreneurs :

Marchés Nguyễn-huu-Thu dit Sen des 9 juin et 10 juillet 1917, 1<sup>er</sup> avril 1918 (travaux de réfection de la route mandarine de Linh-cam au Huong-khê ; travaux de gazonnements supplémentaires des remblais du 1<sup>er</sup> lot) ;

Marchés Búi-huy-Tín des 10 juillet 1917 et 25 mars 1918 (travaux de terrassements et gazonnements supplémentaires des remblais du 3<sup>e</sup> lot) ; soit en régie directe, pour réparation des érosions causées aux remblais par les crues d'octobre 1917 sur plusieurs points de la ligne et enrochements, aux abords des ponts et des lits des rivières à régime torrentiel en saison des crues.

Grands ponts métalliques. — Un projet de concours avait été fixé au 29 décembre 1914 pour l'exécution par une entreprise unique des fondations et maçonneries des grands ouvrages ainsi que la fourniture et la pose des tabliers métalliques de tous les P. M. de la section Vinh-Tanap.

En raison de l'état de guerre, la colonie a dû d'abord remettre le concours à une date ultérieure (arrêté du 1<sup>er</sup> octobre 1914) puis a été amenée, en raison des délais nécessaires à de tels travaux, à envisager l'exécution immédiate des piles et culées des ponts :

de 371 m. 00 sur le Song-ca à Yên-thai (km. 10 + 700) ;

de 220 m. 00 sur le Ngan-sau à Gho-thuong (km. 18 + 000) ;

De 130 m. 00 sur le Ngan-sau à Hoa-duyêt (km. 40 + 000), la fourniture et la pose des tabliers métalliques étant différées jusqu'à l'amélioration du cours des fers.

Un appel d'offres entre les maisons de la colonie, aptes à exécuter ces grands travaux, a eu lieu en avril-mai 1915, à la suite duquel est intervenu un marché de gré à gré avec la Société des ateliers maritimes de Haïphong. Le montant des travaux comprenant la fondation des piles et culées à l'air comprimé et les maçonneries en élévation s'élevait à 900.000 fr. 00.

L'entreprise a éprouvé, au début, de grosses difficultés pour ses approvisionnements de fers, demandés à l'industrie métropolitaine. Il en est résulté près d'un an de retard pour le commencement des travaux.

D'autre part, la Société des ateliers maritimes, se basant sur l'augmentation du prix des fers et du ciment survenue depuis la passation du marché, et qui entraînait un dépassement de plus de 1/6 sur les quantités restant à exécuter, a demandé, par lettre du 20 décembre 1916, la résiliation du premier marché, tout en restant à la disposition de la colonie pour continuer les travaux avec application de nouveaux prix lui permettant d'achever son entreprise, sans éprouver de pertes.

Le bien-fondé de ces demandes a été reconnu, la colonie avait, d'ailleurs, intérêt à ce que les travaux soient continués parla Société des ateliers maritimes de Haïphong, qui

disposait sur place du matériel nécessaire et qui avait fait, lors de l'appel d'offres d'avril-mai 1915, par rapport aux deux autres concurrents, des conditions très avantageuses pour la colonie.

Après discussion, un avenant au premier marché est intervenu le 30 mai 1917, modifiant les prix du bordereau pour les travaux restant à exécuter à la date de la demande présentée par l'entrepreneur (20 décembre 1916) et ajoutant au premier marché la fondation de deux piles centrales au pont de Bai-duc (P. K. 83 + 354).

Le montant des travaux est de 719.800 fr. 00 + 105.969 \$ 66.

Les travaux de fondations du pont de Yèn-thai sont terminés et les maçonneries en élévation à moitié faites.

Les travaux des fondations du pont de Cho-thuong se termineront vers fin juillet 1918 ; les maçonneries en élévation sont commencées et s'achèveront vers la fin de l'année.

Le fonçage des ponts de Hoa-duyêt et de Bai-duc ne pourra être entrepris qu'après les crues d'octobre 1918, qui permettront le transport du matériel de fonçage et des approvisionnements. Il y a lieu d'espérer que l'entreprise s'achèvera au printemps de 1919.

À Yèn-thai et à Cho-thuong, pays compris dans la plaine de Vinh qui est formée par le comblement d'un ancien golfe, on a rencontré dans le lit des cours d'eau une épaisse couche d'argile molle, qu'il a fallu traverser avant de rencontrer un terrain de fondations acceptable. Il en est résulté une augmentation du cube des maçonneries atteignant pour les deux ouvrages environ 1.800 m<sup>3</sup> et correspondant à une dépense de 221.000 fr. + 19.500 \$ 00.

En admettant que les deux ponts restant à foncer ne donnent pas lieu aux mêmes sujétions, en raison de leur situation en pays montagneux, le montant du marché devra être porté à :

719.800 fr. + 221.000 fr. = 940.800 fr. 00.

et 105.970 \$ + 19.000 \$ = 125 470 \$ 00.

Les travaux du tablier en béton armé de 40 m. 00 à construire en remplacement du tablier métallique prévu au P. K. 1 + 407 ont été adjugés à M. Gaussin le 16 juillet 1917 avec une augmentation de 11 % sur les prix du bordereau. Le montant du détail estimatif était de 20.245 \$ 00.

Ces travaux s'achèveront vers le 15 septembre 1918.

L'exécution de cet ouvrage qui n'a créé d'autres sujétions que des augmentations dans le fichage des pieux, se poursuit dans de bonnes conditions et le service envisage la généralisation du remplacement par le béton armé de tous les tabliers métalliques prévus pour les ouvrages de la section ayant une portée égale ou inférieure à 40 m. 00.

Cette substitution permettra des économies au double point de vue de la construction et de l'entretien des ouvrages.

Les fortes crues d'octobre 1917 ayant provoqué la rupture des digues du Sông-Ca en amont de Yèn-thai, la plaine de Vinh a été submergée à des hauteurs supérieures à celles de la plate-forme du chemin de fer, dont les remblais ont été coupés sur plusieurs points entre Vinh et Cho-thuong.

Afin d'éviter le retour de pareils accidents et assurer à la ligne une sécurité complète aux époques des grandes crues qui reviennent périodiquement, tous les dix ans, la nécessité s'impose de construire de nouveaux ouvrages qui seront exécutés en béton armé.

Le service met au point les projets correspondants dont l'exécution pourrait commencer fin 1918.

Gares et stations. — Les travaux de construction des gares et stations ont été adjugés le 6 août 1917, avec un rabais de 1 % sur les prix du bordereau. Le détail, estimatif s'élevait à 77.415 \$ 00.

Le gros œuvre des bâtiments des gares de Yên-thai, Cho-thuong et Phuong-trach est terminé ; les bâtiments des autres stations sont en cours.

L'entrepreneur vient, de demander une prolongation du délai d'exécution primitivement fixé à 10 mois.

Les gares ont été reliées à la route Mandarine du Huong-khé par des voies d'accès actuellement terminées.

Ballastage et pose de voie. — La voie est terminée de l'origine au km. 1+ 407, canal de Vinh où se trouve le pont de 40 m. exécuté par M. Gaussin.

La pose de voie est envisagée comme devant s'exécuter immédiatement jusqu'au pont de 371 m. sur le Song-ca (km. 10 + 700). Des approvisionnements de traverses en bois fournies par M. Nguyễn-huu-Thu dit Sen\* sur marché du 16 juillet 1917 s'exécutent actuellement ; les approvisionnements du ballast et du petit matériel de voie nécessaires seront commencés, en même temps que les 3 ponts supplémentaires à construire entre Vinh et Yên-thai aux km. 1 + 400, 4 + 850 et 6 + 930.

Pour le reste de la section les travaux de ballastage et de pose de voie sont subordonnés à la fourniture et la pose des tabliers métalliques des grands ouvrages. Ces derniers travaux, ainsi que la fourniture du matériel de voie, sont ajournés en raison du cours excessif actuel des métaux.

## 2° — SECTION DE TANAP AU NGAN-SON (75 kilomètres).

Études-terminées en avril 1916. Le tracé est implanté sur toute sa longueur. Le projet définitif a été adressé au Département.

La construction de cette section intermédiaire sera entreprise après l'achèvement des deux sections extrêmes : de Vinh à Tanap qui continue la ligne Hanoï-Vinh et de Dong-ha au Ngan-son (132 km.) qui prolonge la ligne Tourane–Dong-ha.

L'établissement du rail entre Tanap et le Ngan-son réalisera la liaison entre Hanoï-Hué et le port de Tourane.

Les dépenses de premier établissement de cette section, évaluées à 12.800.000 francs ne sont pas prévues à l'emprunt de 90 millions ; les crédits nécessaires devront être ouverts en temps utile.

## 3° — SECTION DE DONG-HA AU NGAN-SON (132 kilomètres).

Les projets d'exécution ont été approuvés par le Département et un décret du 26 juin 1915 a autorisé l'ouverture des travaux.

La pénurie de personnel, causée par l'état de guerre, a fait ajourner, jusqu'à maintenant, la mise en adjudication des travaux d'infrastructure de cette section.

---

Indochine  
(*La Dépêche coloniale*, 17 septembre 1919)

Le pont de Hué. — Le pont de Hué, dit pont Thanh-Thai, porte, depuis le 14 juillet dernier, la dénomination de pont Clemenceau.

---

Ha-tinh  
(*Annuaire générale de l'Indochine française*, 1920, p. 261)

Commission provinciale d'hygiène  
Coudoux <sup>32</sup>, entrepreneur.

---

26 avril 1921  
(*Bulletin administratif de l'Annam*, 1<sup>er</sup> mai 1921, p. 411)

Coudoux, entrepreneur à Benthuy, est autorisé a faire usage de 500 kilos de cheddite, 5.000 détonateurs et 2.500 mètres de mèche blanche nécessaires pour les travaux de la ligne Vinh-Dong-Ha et à transporter les quantités d'explosifs ci-dessus énumérées.

---

Affectations  
(*Bulletin administratif de l'Annam*, octobre 1921, p. 947-949)

Par arrêté du résident supérieur en Annam en date du 24 septembre 1921.

Sont prononcées les affectations suivantes :

M. Celerier, ingénieur de 3<sup>e</sup> classe, précédemment en service à la construction de la ligne de Vinh à Đôngha, est chargé de la subdivision du Service ordinaire à Vinh, en remplacement de M. Picrel, ingénieur de 1<sup>re</sup> classe, parti en congé.

M. Poudens, ingénieur-Adjoint de 3<sup>e</sup> classe, nouvellement mis à la disposition de la circonscription territoriale de l'Annam, est affecté au Service de construction de la ligne de Vinh à Đôngha. avec résidence à Vinh.

M. Baillon, ingénieur adjoint de 3<sup>e</sup> classe, nouvellement mis à la disposition de la circonscription territoriale de l'Annam, est affecté au Service de construction de la ligne de Vinh à Đôngha, avec résidence à Vinh.

M. Porchon, ingénieur contractuel à 13.000 fr. nouvellement mis à la disposition de la circonscription territoriale de l'Annam, est affecté au Service de construction de la ligne de Vinh à Đôngha, avec résidence à Vinh.

---

Propagande en faveur de l'emprunt  
(*L'Avenir du Tonkin*, 11 février 1922)

Notre confrère M. Cucherousset, directeur de l'*Éveil économique*, et M. Nguyễn-van-Vinh, directeur du *Trung Bac Tan-Van* <sup>33</sup>, sont actuellement en tournée de propagande en Annam, au sujet de l'emprunt de 6.000.000 de piastres.

Voici les premiers renseignements qu'ils envoient :

---

<sup>32</sup> [Pharaon Coudoux](#) : sergent, douanier, entrepreneur, planteur de café, exploitant forestier...

<sup>33</sup> [Trung-Bac-Tan-Van](#) : premier quotidien annamite créé en 1913 par Nguyễn-van-Vinh, premier collaborateur indigène de F.H. Schneider.



Dès notre arrivée à Vinh hier au soir avons eu l'impression très nette que les populations souhaitent l'achèvement rapide de la jonction Vinh-Dôngha qui, aux yeux de tous, aura pour résultat le développement de la ville Vinh-Bênthuy où d'ores et déjà, les terrains à bâtir sont très recherchés.

Nous sommes partis ce matin, accompagnés par MM. le résident Meistreau [?], l'ingénieur Valette et l'inspecteur du chemin de fer, sur une plateforme de la nouvelle ligne que nous avons suivie jusqu'à la station de Yên-xuan à proximité du pont de Songcon dont les piliers sont faits. C'est un très beau coin destiné à grossir l'importance de Ben-thuy après l'achèvement de la ligne. Toute la région traversée est couverte de rizières donnant deux récoltes et nourrissant de nombreux villages formant du côté du Songcon une suite ininterrompue traversée par un chemin automobilable. Nous repartons après midi pour passer la nuit à Linh-Cam.

---

Nouvelles officielles  
PROPAGANDE POUR L'EMPRUNT  
(*L'Écho annamite*, 14 février 1922)

(Informations transmises de Hanoï par T.S.F.)

Renseignements envoyés par messieurs Cucherousset et Nguyễn-van-Vinh: Partis de Vinh hier 14- heures, avons rencontré résident Hatinh autre côté Benthuy arrivés Linh-cam 16 heures, avons rendu visite ancien Tong-doc Hoang-manh-Tri retiré village Đông-thai qu'avons interviewé. Avis son Excellence est que ligne une fois établie, Linh-cam situé confluent Ngan-son et Ngan-pho deviendra centre important transit pour avec avec Huong-khê, peut être aussi pour essences forestières ; Linh-Cam est une région superbe très peuplée sur la route Napé sera desservie par station Tho-tuong située environ un km. aval, après une nuit passée Linh-cam, sommes repartis ce matin, avons traversé belle vallée, rizières, aréquiers, passages magnifiques, sommes actuellement Huyên Huong-khe, après-midi avons consacré visite tronçon Chulé-Phuc-trach où passions nuit et ferons arrêt Plantation Bui-huy-Tinh.

---

PROPAGANDE POUR L'EMPRUNT  
Nord-Annam  
(*L'Écho annamite*, 18 février 1922)

Renseignements envoyés par MM. Cucherousset et Nguyễn-van-Vinh :

« Depuis Thanh-huyen, aucun bureau de télégraphe sur notre chemin. Nous avons quitté, vendredi à 15 heures, le huyên de Huong-khê, avec une auto venue de Hatinh par Truong-lap, l'auto devant nous laisser au bac à Gia-pho. Le beau temps exceptionnel permet de continuer jusque Do-te, poste de Phuoc-trach où nous passâmes la nuit. Nous nous sommes arrêtés à la plantation Bui-huy-tin à Loc-yên : 1.400 hectares, 60.000 caféiers, 20.000 aréquiers, ces derniers malheureusement atteints par l'épidémie qui a ravagé depuis dix ans la majeure partie des plantations dans la vallée Huongkhê.

L'isolement du pays n'a pas permis de bien étudier et enrayer cette épidémie attribuable au changement de régime des vents du Laos et qui a ruiné la région autrefois très riche.

.....

---

L'Emprunt indochinois  
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 19 février 1922)

M. Cucherousset, directeur de *l'Éveil économique*, et M. Nguyễn-van-Vinh, directeur du *Trung-Bac-Tan-Van*, terminent leur tournée de propagande en Annam, au sujet de l'emprunt indochinois de 6 millions de piastres. Ils seront de retour à Hanoï le dimanche 19 février.

Voici la suite des télégrammes adressés à *l'Éveil* par M. Cucherousset, au cours de sa mission :

La voie ferrée Vinh-Dôngha

Départ de Hanoï le 8 février. — Le voyage jusqu'à Vinh est désagréable par son trop grand nombre d'arrêts, et aussi par la nécessité de passer par l'hôtel de Thanhhoa où nous avons reçu ce qu'on appelle « un coup de fusil ». Un train de nuit rapide, ne s'arrêtant qu'aux gares les plus importantes, est indispensable.

Le Grand hôtel de Vinh, entièrement remis à neuf et fort bien tenu, est toujours bondé ; l'ancien hôtel Roulet, maintenant Hôtel des Alliés, est tenu par un Chinois et dépourvu du confort européen. La présence de nombreux ingénieurs donne de l'animation.

Jeudi matin, M. le résident de la province et l'ingénieur de la circonscription nous accompagnant, nous parcourûmes en pousse-pousses la plate-forme de la voie en construction, sur une longueur de 12 km. presque tout droits sur haut remblai entre Vinh et le Sông-Cà. Des ruptures de ce remblai par suite de crues indiquèrent l'emplacement et l'importance de quatre ponts supplémentaires dont les fouilles sont terminées ; le travail sera probablement achevé en juillet prochain et il serait alors intéressant de poser la voie et d'ouvrir à l'exploitation ce tronçon aboutissant à un port fluvial qui se développe déjà sur le Sông-Ca, près du grand pont.

Ce pont aura 400 mètres de longueur et ses piles sont déjà terminées

Nous retournâmes à Vinh en automobile par la digue, et par la route de Napé.

Dans l'après-midi, nous gagnâmes Bênthuy où, après le bac, nous trouvâmes le Résident de la province de Hatinh, nous attendant avec son auto. Nous gagnâmes Linh-Gam et visitâmes les travaux du grand pont traversant le Ngan-Sau.

Ayant passé la nuit au Poste de la Milice, nous avons, le lendemain, suivi en auto la route, puis la plate-forme de la voie ferrée jusqu'à Hoa-Duyêt ; partout, les gares-sont terminées ; sur cette partie de la voie, on a dû faire tantôt de grands remblais, tantôt de profondes tranchées.

À Hoa-Duyêt, nous trouvâmes des chevaux et passâmes le Ngan Saù, non loin du grand pont dont la maçonnerie est terminée. Nous suivîmes la plate-forme de la voie pendant quelque temps, puis la route ; le paysage est très beau. À onze heures, nous atteignîmes la route de Hatinh à Chulê, y trouvant une auto qui nous attendait et, une demi-heure après, nous arrivâmes à Chulê, le chef-lieu du huyên de Huong-Khê, pour y déjeuner.

Cette région est très riche, surtout par ses nombreuses plantations d'aréquiers que, malheureusement, depuis quelque temps, une maladie encore indéterminée attaque ; d'autres produits comme le riz, le maïs, le thé, les ananas, les oranges, etc, sont magnifiques.

Nous visitâmes l'importante concession de M. Bui-huy-Tin où 60.000 caféiers prospèrent ainsi que de nombreux arbres à thé, l'engrais étant fourni par un troupeau de plus de 400 boeufs.

Vers 17 heures, nous arrivâmes en auto au poste de milice de Phuc-Trach, mais là route après la pluie devient impraticable.

Samedi, nous quittâmes achevai Phuc-Trach, suivant après un dernier passage du Ngan-Sau, la plate-forme partout achevée de la voie jusqu'à Tân-Ap, à 14 kilomètres de Phuc-Trach, à 90 km. de Vinh.

Arrivés à la concession Coudoux, M. le résident de la province de Hatinh nous quitta. Mais là nous trouvâmes l'inspecteur de la Garde indigène de Đônghoï avec le garde principal de Minh-Cam et des chevaux frais. L'après-midi, nous visitâmes Thanh-Langoa à 8 km. de Tân-Ap pour voir le tracé probable de la future voie ferrée qui doit nous relier au Siam, d'une part, au Cambodge d'autre part, et à Saïgon par le plus court chemin.

Le dimanche 12 février, nous quittâmes Tân-Ap, par le col que suivra la ligne de Đôngha. C'est une région sauvage et pittoresque, mais propice à la culture du caféier. Le fils Coudoux âgé de 14 ans, nous accompagne jusqu'à sa propre plantation de Khémaï, distante de 15 km de Tân-Ap.

Vingt kilomètres plus loin, à Đông-lao, nous laissons nos chevaux pour nous embarquer dans un sampan qui nous attendait. Le paysage est magnifique. De midi à cinq heures, nous descendons le Sông-nay, un fleuve superbe, et arrivons à Minh-Cam, chez le garde principal Maulini <sup>34</sup>.

Minh-Cam, sur le fleuve, est magnifiquement situé en face d'un gigantesque rocher aux parois abruptes et où se trouvent des grottes splendides et un écho remarquable. Le pays est riche, sain et giboyeux.

Le lundi matin, vers 9 heures, nous avons une auto à notre disposition et nous quittons Minh-Cam ; nous visitons le fameux marché de Badon et arrivons à midi à Đônghoï, le chef-lieu de la province de Quang-Binh. L'après-midi, nous allons visiter un intéressant atelier de sculpture sur bois.

Đônghoï est un port côtier d'une certaine importance ; en 1921, il exporta 2.269 tonnes de marchandises et en importa 394. Un autre port côtier, QuangKhê, situé au nord de Đônghoï et de la même province, importa en 1921, 1.092 tonnes et en exporta 2.129, surtout des bois.

Le Résident de la province du Quangbinh, M. Dupuis, créa à Đônghoï une École professionnelle d'un caractère pratique où les jeunes Annamites apprennent la sculpture sur bois ou le tissage de la soie. Dans les espaces disponibles de la Citadelle, il fit planter des mûriers et 4.000 cocotiers, tous d'une belle venue. Il améliora le service de l'eau potable, agrandit le réseau des chemins ruraux et projette une maison de passagers plus confortable que l'actuelle, où nous rencontrons retour de Tourane, madame Boillot <sup>35</sup>, de Hanoi, qui est enchantée de la route qu'elle a parcourue.

La gare qui desservira Đônghoï sera au village de Tuanly, situé à 2 km. Là bientôt se dressera un campement important en vue des travaux du chemin de fer.

Le temps nous manqua pour aller visiter les fameuses grottes de Gulac sur la rivière Troc, que l'on peut atteindre en automobile. Pendant 1.500 mètres, on peut les parcourir en sampan ; des salles atteignent 50 mètres de hauteur de plafond et offrent des effets de couleurs remarquables.

Le mardi à 5 heures, l'administrateur adjoint nous accompagnant, nous gagnons en auto le bac de Quang-Hâu. Là, sur un sampan préparé, nous remontons une belle et large rivière bordée de nombreux villages et sillonnée de multiples sampans occupés à la pêche. Avec les montagnes calcaires rapprochées, nous jouissons d'un panorama splendide. Nous arrivons vers 8 heures à Longdai, puis, quittant notre sampan, nous suivons à cheval pendant plus de 21 km l'ancienne route mandarine longée par le tracé du chemin de fer, tracé indiqué par des drapeaux que le mandarin ordonna de planter. Il fait une chaleur torride et nous en sommes quasi incommodés. Nous déjeunons à

---

<sup>34</sup> Joseph Martin Maulini : Né à Travers, canton de Neuchâtel (Suisse), le 12 mai 1890. Engagé dans la Légion étrangère (1909), naturalisé français (1913), chevalier de la Légion d'honneur (1920).

<sup>35</sup> M<sup>me</sup> Boillot : concessionnaire Peugeot à Hanoi.

Myduc, où nous admirons de belles maisons en bois sculpté. Dans tous les villages que nous traversons, nous sommes salués par les notables qui regrettent la désaffectation de l'ancienne route mandarine et attendent anxieusement la construction du chemin de fer, qui rétablira pour eux la facilité des transports et des communications. L'Administrateur adjoint fait remarquer qu'ils auront la route refaite avant le chemin de fer, car déjà de nombreux ouvrages y sont reconstruits.

Nous arrivons à treize heures à Mytrach où M. Loisy, conducteur des T. P. dans la province de Quang-Tri, nous attendait avec son automobile. Nous regagnons la route mandarine trente kilomètres avant Dôngha par un détour de 18 km., traversant un district d'une fertilité intense. Nous gagnons Cuatung : situé sur le bord de la mer, on y trouve une belle plage, abritée du soleil l'après-midi par une falaise de terre rouge.

Plusieurs maisons y ont été édifiées et des fonctionnaires et missionnaires français y villégiaturent. La mer y est limpide, la pêche abondante et le climat toujours agréable ; l'eau potable ne manque pas. Dans le voisinage sont de gros villages et un séminaire créé en 1784, où l'on compte 80 élèves sous la direction du P. Girard et du P. Cadière. Il y a aussi dans les environs une magnanerie avec une grainerie.

Par une route superbe, nous arrivons à vingt heures à Quangtri, après avoir été obligés de passer la rivière de Quangtri par un bac bien incommode. Heureusement cette traversée désagréable sera bientôt remplacée par le passage par le viaduc destiné au chemin de fer.

Nous trouvons le Résident de la province, M. Jabouille, alité par suite de dysenterie, mais cela ne lui enlève rien de son amabilité bien connue. Nous prenons le café dans sa chambre, avec de hauts mandarins locaux.

Mercredi à 7 heures, M. Vinh part en auto visiter Camlo et la route de Laobao qui, dans un mois, après l'achèvement du grand pont en ciment armé de Raoquan, atteindra Lang-Khoai et vers la fin de l'année Laobao, qui déjà est accessible en saison sèche aux automobiles venant du Mékong. M. Cucherousset prit le train du matin et arriva à Huê où la pluie rafraîchit la température et lui permit quelque repos, ce dont il avait grand besoin après une excursion si rapide et si variée dans ses moyens de locomotion.

M. Cucherousset a dû quitter Huê le jeudi, retournant vers Hanoi, mais il s'arrêtera encore quelque peu à Vinh, le résident de la province devant lui faire visiter les intéressantes régions de Phu-Quy et du Sôngcon. Il compte être de retour à Hanoi le dimanche 19 février.

---

LA PROPAGANDE EN FAVEUR DE L'EMPRUNT  
(*L'Écho annamite*, 21 février 1922)

Hanoi, le 16 février 1922.

Renseignements envoyés par MM. Cucherousset et Nguyễn-van-Vinh :

Quittâmes Donghoi hier à cinq heures. Auto nous conduisit jusqu'au bac Quanho ; suivîmes ensuite le Kiengiang en sampan jusqu'à Longdai. Concessions et belles terres à mettre en valeur, beau site faisant contraste avec aspect désolé côte, route mandarine, dunes sable de Longdai. Montâmes à cheval pour parcourir toutes régions traversées par tracé ligne. Tous villages surpeuplés, vivant exploitation du gô, Trac, bois précieux, qu'ils sont obligés d'utiliser sur place faute moyens transports.

Avons vu maisons entières en gô finement sculptées depuis piliers jusqu'aux charpentes, toitures couvertes chaume. Sculpteurs très habiles que résident Dupuy recrute pour atelier provincial. Déjeuner à Myduc, grand village sur Khe-Camly, où le gô

sert de bois à brûler. Répartîmes de Myduc, suivîmes ancienne route mandarine suivie par tracé, arrivâmes 15 heures bac Mytrao où résident Quangtri envoyait auto nous chercher. Passâmes devant Mytho, village peuplé fournissant main-d'œuvre robuste et bon marché à toutes sortes travaux, rejoignîmes nouvelle route mandarine au kilomètre 120.

Avant aller Quangtri, allâmes passer deux heures Cuatung, belle plage recommandable par délicieuse température, orientation donnant ombre tout le long des 15 heures. Voisinage villages catholiques, couvent, séminaire, gros marché de poissons et légumes, plage située 40 kilomètres Quang-tri, distance neuf kilomètres route coloniale et 12 de la plus proche station de la ligne à construire. Dans villages où sommes passés, nhaqué nous prenant pour ingénieurs venant installer nouvelle ligne nous ont accueillis avec enthousiasme. Arrivâmes 20 heures Quangtri. repartons ce matin pour région Cabocamb visiter villages situés sur nouvelle ligne côté Donghà.

---

Notre voyage sur la ligne de Vinh à Đôngha  
par H. CUCHEROUSET  
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 26 février 1922)

Le Gouvernement général, désirant faire de la publicité pour l'emprunt, s'est adressé à des publicistes : dérogation aux usages courants qui vaut la peine d'être notée.

Il s'est adressé aux divers journaux pour faire de la propagande chacun selon son esprit particulier, ses méthodes.

S'agissant d'un journaliste vagabond, il l'a envoyé vagabonder. C'est ce qu'on a bien voulu appeler une « Mission ».

Nos lecteurs ne s'étonneront pas si nous leur disons que la proposition que nous fit le Gouvernement général de nous envoyer voir de nos yeux les régions que desservira de chemin de fer de Vinh à Đôngha, fut par nous accueillie avec enthousiasme ; Clodion <sup>36</sup> a un fil à la patte qui le retient bien un peu, mais encore ne faut-il pas trop le tenter.

Nous fîmes remarquer à M. Châtel, l'actif chef de cabinet de M. Long, qu'il serait intéressant qu'un journaliste annamite nous accompagnât. M. Nguyễn van-Vinh, directeur du *Trung Bac-Tan-Van*, qui à un esprit des plus éveillé joint à la robuste constitution nécessaire pour un voyage de ce genre, accepta l'invitation qui lui fut faite, et, confiant, trop confiant, dans les capacités techniques de ses compatriotes, crut choisir parmi eux le meilleur opérateur photographique.

Malheureusement, l'homme de l'art ne s'est pas montré à la hauteur des circonstances ; capable de faire du portrait, il n'avait pas la moindre notion du paysage.

Il aurait fallu un photographe européen.

Donc le mercredi 8 février, nous prenions le train de Vinh. Inutile de raconter ici ce long et fastidieux voyage, le paysage vingt fois parcouru, les gares où le nombre croissant de voyageurs allonge sans cesse les arrêts, les haltes nouvelles obtenues par une population de plus en plus satisfaite d'avoir un chemin de fer. Il y aurait cependant bien des choses à écrire, des choses nouvelles, même pour nos lecteurs à qui nous avons déjà plusieurs fois narré ce voyage. Il y a beaucoup à observer de la fenêtre d'un wagon, pour qui sait observer, s'intéresse aux paysans et aux gagne-petit, et sait à mille petits indices suivre le développement économique du pays.

À Thanhhoa, désagréable surprise. L'employé du buffet a bien, dans le train, pris les noms des cinq voyageurs désireux de trouver leur repas prêt ; mais à Nam-dinh, un

---

<sup>36</sup> Clodion : un des pseudonymes d'Henri Cucherousset.

télégraphiste facétieux, au lieu de « cinq déjeuners retenus », a télégraphié « déjeuners néant » — Aussi quel coup de fusil !

Le train est arrivé à Vinh à l'heure. Malgré l'allongement de l'horaire, il paraît qu'il y a souvent du retard, même quand des ingénieurs des chemins de fer sont dans le train. M. le gouverneur général lui-même a pu s'en rendre compte l'autre jour avec une panne d'une heure à Phuly : on avait oublié, cette fois, de garnir les boîtes à graisse de la voiture gubernatoriale, d'où échauffement au rouge des essieux — D'une façon générale, les retards sont dus au mauvais état du matériel, non pas faute d'entretien, mais faute, depuis de longues années, faute d'avoir acheté du matériel neuf. On manque faute de voitures, de wagons de marchandises faute surtout, de locomotives aussi, et on s'obstine en haut lieu à interdire d'en acheter. On attend que le matériel roulant, soit moins cher. C'est de l'aberration, car le prix en piastres ne diminuera pas, loin de là. Il faut plutôt s'attendre pendant quelques années à une hausse.

Nous arrivons donc à Vinh à 17 heures ayant, faute du nécessaire train de nuit, perdu inutilement toute une journée, car il est trop tard pour rien faire, pour aller à Bênthuy par exemple.

Vinh est très animé. Au Grand Hôtel, remis à neuf, propre, élégant, parfaitement tenu par de nouveaux propriétaires qui parlent, disent les en-tête de papier à lettre, au moins huit langues connues et plusieurs autres inconnues, une société choisie prend l'apéritif. Une quinzaine d'ingénieurs, venus pour la reprise des travaux du chemin de fer, sont venus grossir la population européenne et les travaux d'agrandissement de la société de Bênthuy, de construction du Lycée, la présence d'une mission d'aviation, le développement de l'industrie forestière, le mouvement d'affaires sur le Laos par la route de Napé, la construction de la ligne télégraphique de Vinh à Napé et au Mékong, tout cela amène un va et vient qui se traduit pour le Grand Hôtel par de brillantes affaires. Aussi un agrandissement s'impose pour que l'hôtel soit grand autrement que de nom.

#### La ligne de Vinh à Dôngha

Vinh au Sông-Ca. — M. Métaireau, résident du Nghê-An, qui a eu l'amabilité de venir nous chercher à la gare, nous a donné rendez-vous pour le lendemain à 8 heures, pour visiter la première partie de la ligne entre Vinh et le Sông-Ca.

À la Résidence, nous rencontrons le chef de la province et son administrateur adjoint qui nous fournissent, pendant que la caravane s'organise, d'intéressants renseignements sur le district que nous allons parcourir. M. l'ingénieur en chef Valette, chargé de la construction du chemin de fer de Vinh à Dôngha, et deux de ses subordonnés qui vont se joindre à notre petite expédition. Car dès qu'on est six ou sept personnes voyageant ensemble en pousse-pousse, on fait tout de suite figure d'expédition.

Nous gagnons la rue qui longe le canal, rue qui va prochainement être transformée en un quai, et roulons sous l'ombre des grands filaos, qui caractérisent Vinh et qui, dans quelques années, caractériseront une bonne partie de la côte d'Annam. Car l'arbre exotique, importé de la Réunion et acclimaté en Annam par M. Sestier, l'ami regretté des débuts de *l'Éveil*, ne devait pas seulement fournir aux avenues du chef-lieu du Nghê An, un ombrage élégant, mais, transplanté sur les dunes de Cualo, essayé comme fixateur de ces sables mouvants stériles et inquiétants, il a prouvé qu'il était *the right tree in the right place*, et, grâce à lui, le miracle des Landes se renouvelle en petit maintenant mais demain en grand sur les côtes d'Annam.

Sous son ombre, le sable devient fertile ; derrière son abri, la rizière voit sa production s'accroître. Grâce à lui, une salutaire concurrence va ramener à la raison nos charbonniers trop gourmands, car quelques plantations comme celle de Cualo suffiront à procurer au chemin de fer, dans le rayon de Vinh, un excellent combustible.

Nous nous engageons bientôt sur la route de Vinh au Mékong et traversons par un superbe pont en ciment armé le canal, qui n'est autre que la magnifique voie d'eau

créée vers la fin du XVII<sup>e</sup> siècle par la monarchie annamite et reliant le Tonkin à Hatinh et aux confins de la porte d'Annam. On a le grand tort de laisser ce canal s'envaser, toujours sous l'impression, si fautive, que la voie navigable est l'ennemie de la voie ferrée ! Erreur néfaste. car l'une et l'autre voie ne sont que les servantes du même maître : le public, deux servantes qui auront chacune toujours assez d'ouvrage, mais dont la rivalité ne peut être que nuisible aux intérêts du maître.

Ce canal, qui serpente à travers une multitude de villages, sera le meilleur pourvoyeur de la voie ferrée. On serait heureux de voir bientôt, sur le quai projeté, une voie de garage et quelques magasins-abris, former une gare fluviale très intéressante pour tous les villages qui s'échelonnent le long du canal entre Xa-Doaï et le marché de Vinh, en passant par le chef-lieu de l'arrondissement de Hung-Nguyèn.

Pendant sept ou huit cents mètres, nous traversons de belles rizières, et nous atteignons la plate-forme du chemin de fer, non loin du pont en ciment armé sur lequel la voie traverse le canal, à environ 1.600 m. du point où la nouvelle ligne quitte celle destinée à n'être plus qu'un embranchement, de Vinh à Bênthuy.

À ce propos, nous nous étonnons que l'on n'ait pas prévu une liaison directe entre la ligne de Đôngha et l'embranchement de Bênthuy, pour éviter aux trains de marchandises et à certains trains de voyageurs le rebroussement à la gare de Vinh. Car, pour nous, c'est Bênthuy qui est appelé à devenir la gare principale, Bênthuy pour lequel on prévoit un port qui sera le plus important de tout l'Annam.

Nous suivons maintenant la plate-forme du chemin de fer, haute digue dominant de six mètres la plaine basse qu'elle traverse, et qui, sur dix km, file presque tout droit à travers de riches rizières.

Lorsqu'en 1915-16, cette plate-forme fut construite avec un pont assez important pour le canal de Vinh à Bênthuy et seulement quelques petits ouvrages entre ce pont et le Sông Ga, tous ceux qui connaissaient bien le pays jetèrent le cri d'alarme. Jamais ces quelques ponts ne suffiraient, aux époques de crues, à évacuer la masse énorme d'eau qui roule sur la plus grande partie de la plaine transformée en un lac. Les ingénieurs s'en doutaient bien, mais où placer les ouvrages, quels étaient, à travers cette plaine aux dénivellations imperceptibles, les passages favorisés de l'énorme masse d'eau ?

On s'en remit donc à celle-ci de faire son choix. À elle de renverser la digue là où elle voudrait que l'on construisît les ponts. C'est ce qui arriva. Une inondation plus forte que ce qu'on avait vu de mémoire d'homme brisa la digue en cinq endroits et d'après l'importance de la coupure furent calculés les viaducs en ciment armé. En fait, sur les 25 kilomètres du trajet en plaine, entre Vinh et le col de Đông-Công, les ruptures de la plate-forme ont indiqué la nécessité d'allonger de 150 mètres, soit 30 travées de cinq mètres, réparties en six ponts le débouché laissé à l'écoulement des eaux de crues inondant les plaines.

Détail intéressant : plusieurs des ruptures se sont produites juste à côté des ouvrages construits au début, prouvant que l'emplacement de ces ouvrages avait été judicieusement choisi, et, d'autre part, ces ouvrages n'ont souffert en rien, prouvant qu'ils avaient été fort bien construits. Les nouveaux ouvrages qui leur seront accolés ne feront que leur donner l'ampleur nécessaire.

Bien que nous soyons à quelques jours seulement du Têt, et en Annam, déjà, les travailleurs reviennent et quelques chantiers se réorganisent. À l'heure où nous écrivons ces lignes, les ponts en ciment armé dont les équipes d'ouvriers s'approprièrent à épuiser l'eau des fouilles, doivent être le théâtre d'une grande activité. On compte qu'ils seront terminés dans trois ou quatre mois.

Du haut de la plate-forme où, cahin-caha, sur l'argile détrempeée, nos pousse-pousses nous véhiculent, on domine une belle plaine parsemée de villages innombrables, plus beaux à voir, grâce à leurs arbres divers, que nos villages du delta uniformément entourés de bambous plus riches aussi si l'on en croit divers indices de bien-être : pagodes plus belles, maisons plus confortables — Nous croisons

d'incessantes théories de paysans et paysannes allant au marché de Vinh. Depuis de longs mois déjà, en attendant le chemin de fer, ils ont appris à se servir du bon chemin en ligne droite que constitue la plate-forme ; ce sont aussi des pousse-pousses, des charrettes, des palanquins.

Et ce n'est pas le seul service que rende avant la lettre le chemin de fer : dans les emprunts — pour les profanes les emprunts sont les endroits où dans le sol, à droite et à gauche de la ligne, on a pris de la terre pour faire la plate-forme surélevée — dans les emprunts les moins profonds les paysans replantent déjà du riz ; c'est contraire aux règlements : ces terrains, payés, appartiennent au chemin de fer. « Mais n'avons-nous pas, nous dit M. Valette, nous les premiers, intérêt-à ce que le pays produise le plus possible de riz ? » Dans les plus profonds, les poissons se sont multipliés et déjà, en grand nombre, les paysans y pêchent au carrelet.

Au km. 6, il y aura une halte, sans doute plus tard une vraie gare : Thân Thuong.

La première gare importante après Vinh sera Yên-Thaï, au km. 10, quelques centaines de mètres vaut le grand viaduc du Song-Ca.

La richesse des cultures dans le voisinage, l'importance des villages qui bordent en cet endroit les deux rives du fleuve, l'activité de la navigation fluviale, tout concourt à promettre à la gare de Yên-Thaï un gros mouvement de voyageurs et de marchandises.

Sur la rive droite, un peu en amont du pont, existe déjà un véritable petit port fluvial, première étape des sampans remontant le Sông-Ca, dernière halte avant Bênthuy de ceux qui le descendent, débarcadère des voyageurs qui veulent gagner Vinh à travers champs, et qui maintenant, au lieu des sinueuses et inégales diguettes de rizières, prennent la plate-forme du chemin de fer. Avec l'ouverture de la gare, ce petit port prendra encore plus d'importance. Non seulement les voyageurs et porteurs de paniers mais beaucoup de marchandises, en particulier les bois destinés à être transportés au Tonkin par voie ferrée, s'arrêteront-à Yên-Thaï pour prendre le train. Onze kilomètres de voie ferrée leur éviteront soit 20 km de voie fluviale plus les cinq kilomètres de voie ferrée de Bênthuy à Vinh, soit 29 km de voie fluviale - et canal — De même les voyageurs et marchandises à destination de cette formidable - kyrielle de villages, qui bordent le fleuve jusqu'en amont de Doluong, gagneront un jour —et souvent deux — à s'embarquer à Yên-Thaï.

Déjà les bâtiments de la gare sont construits et la plate-forme n'attend plus que sa triple rangée de voies. Avant quatre mois, les ponts entre Vinh et Yên-Thaï seront prêts. Inaugurer ce tronçon de 11 km. pour le 14-Juillet, ce serait dès lors de bonne réclame Cela rendrait service à une nombreuse population et au personnel travaillant à monter le tablier du pont.

On nous objecte : pas de plaque tournante à Yên-Thaï, règlements interdisant aux locomotives ordinaires la marche arrière en vitesse. Pauvre excuse ! Pour un train composé de deux voitures de 4<sup>e</sup> classe, une machine genre tramway marchant indifféremment dans les deux sens suffira. De temps en temps, on y attellera une voiture plus confortable pour les touristes désireux de voir comment se construit un grand pont de 426 m. à tablier métallique.

Déjà, de ce dernier, les huit piles sont terminées. La commande, l'envoi et le montage des sept travées demanderont au maximum dix-huit mois. Les autres ponts de la ligne seront terminés à peu près dans le même délai; Donc, vers le mois d'août 1923, la ligne pourra être mise en exploitation sur la partie actuellement en construction.

Mais il n'y a pas lieu d'attendre si longtemps pour exploiter le premier tronçon de 11 km, d'autant plus que jusqu'au km. 19, la plate-forme constitue à travers une région très riche-et très peuplée une excellente voie pour les pousse poussettes et les paysans portant leur charge.

Une inauguration à Yên-Thaï le 14 juillet ferait plaisir à tous les souscripteurs de l'emprunt, heureux de suivre jour par jour l'emploi de leur argent. Ce serait pour un prochain emprunt la meilleure des réclames.



\*  
\*   \*   \*

Ayant photographié l'imposante ligne des piles du futur pont, et pris congé des ingénieurs qui vont retourner par la plate-forme et voir encore une fois les chantiers, nous nous installons dans l'automobile de la résidence venue à notre rencontre par la route de Napé et un chemin utilisant une digue du fleuve.

Ce n'est pas une de ces magnifiques routes qui font l'orgueil de la province du Nghê-An, et de Vinh, un des meilleurs centres de tourisme de l'Indochine, mais un simple chemin rural. On peut quand même passer. La route atteint bientôt une colline isolée dans la plaine, faisant face au confluent du Sông-Ca et du Ngau-Sau, et sur les flancs de laquelle on remarque de très belles pagodes. Un peu plus haut, on voit les restes d'un ancien fort chinois. La route se rapproche du fleuve, large en cet endroit de six à sept cents mètres, puis par les riches villages de Phu Diên, Lôc-liêu et Van-Viên qui se pressent les uns contre les autres, rattrape la route de Vinh à Napé et au Mékong. Encore neuf kilomètres parcourus à toute allure, et nous arrivons à Vinh pour déjeuner.

\*  
\*   \*   \*

À 13 h. 1/2, nous repartons pour Bênthuy où un télégramme a annoncé que, de l'autre côté du fleuve, M. le résident de Hatinh nous attendrait.

Nous ne nous arrêtons pas à Bênthuy.

C'est une journée entière qu'il faudrait consacrer à ce port. En arrivant- au bac, nous pouvons apercevoir les fondations, déjà sorties de terre, de la centrale électrique de 1.500, en attendant 3.000 H.P. que construit la Société Forestière, en vue de ses propres agrandissements d'abord, puis de la distribution de l'énergie dans le voisinage. Comme M. Lopicque, M. Mange a foi dans le grand avenir réservé à Bênthuy.

L'Administration elle aussi, après ces précurseurs, s'est rendu compte que la « clef du Laos », comme l'*Éveil* a jadis baptisé Vinh-Bênthuy, est appelée à devenir une grande ville et probablement le troisième port en importance de l'Indochine. M. Métaireau partage cette opinion. Tandis que nous prenons place sur le bac, il nous montre l'emplacement des premiers quais projetés qui transformeront en un vaste terre-plein destiné à la manutention des marchandises, cette étendue boueuse où les sampans restent à sec à marée basse, entre la jetée du bac et l'entrepôt Bach-Thai-Buoi. — On s'est aperçu que l'absolue liberté laissée au public de construire le long du fleuve compromettrait l'extension future du port. Maintenant que l'on croit à cette extension, on estime qu'il y a lieu de prévoir un plan général pour un port dont le mouvement, avant peu d'années, atteindra 200.000 tonnes.

La mer étant étale en ce moment, la lourde embarcation traverse rapidement les quatre cents mètres de largeur du-fleuve.

Il n'en est pas toujours ainsi. Souvent le passage est long et pénible, parfois même, impossible.

C'est pourquoi, depuis que l'on s'est avisé en haut lieu que ceux qui prédisent à Bênthuy de hautes destinées et prévoient, sur les bords du Sông-Ca, une grande ville, Clef du Laos, de 80.000 habitants, ne sont pas des illuminés, des rêveurs, on a commencé à caresser l'idée d'un grand pont suspendu, à trois travées, permettant l'extension du port sur les deux rives.

Nous débarquons sur la rive droite où une automobile est arrêtée. L'aimable résident de Hatinh, M. Colomban, s'avance vers son collègue du Nghê-An qui nous présente et à qui nous faisons nos adieux. Bientôt nous roulons à vive allure sur la belle route en corniche. Celle ci remonte le fleuve, en s'appuyant sur un contrefort du massif isolé, de

600 à 700 m d'altitude, qui a fait dévier vers le nord l'estuaire de ce fleuve descendu du Nord. Pour qui a parcouru la route Mandarine il y a seulement quatre ans, quel changement !

Le chemin bas, sinueux, étroit, boueux, aux ponts de bois vermoulu, branlants, dangereux, a fait place à une admirable chaussée, large, régulière, aux superbes ponts en ciment armé !

C'est un énorme progrès pour ceux qui ont leur automobile, pour ceux qui profitent des automobiles publiques, pour les pousse-pousses et les charrettes et même pour les pauvres paysans qui s'en vont trotinant portant leur double charge qui se balance aux extrémités du fléau de bambou. Énorme progrès, mais combien inférieur encore au chemin de fer ! C'est ce que nous aurons l'occasion de faire ressortir au cours de ce récit de voyage. Et les gens du peuple, qui ne lisent ni *l'Éveil économique* ni même le *Trung-Bac Tan-Van* n'ont pas eu besoin des journalistes pour faire la comparaison ; aussi, s'il est une chose qu'à grands cris ils réclament, c'est bien le chemin de fer : ici la grande ligne, là le simple embranchement dit tortillard.

Dès les premières conversations, nous sentons que l'emprunt, où le pauvre paysan ne voit encore qu'un impôt, est tout à fait populaire, parce que destiné au chemin de fer. On sent que le gouvernement agit pour une fois honnêtement avec le pauvre peuple, évite les abus qui ont marqué les emprunts de guerre et en ont fait d'odieux impôts forcés, et tient loyalement ses promesses, veillant à ce qu'envers le petit peuple elles soient *loyalement tenues*. Le succès non seulement du présent emprunt, mais aussi d'autres emprunts consécutifs plus importants, sera assuré.

Mais que M. Long prenne bien garde ! Qu'il ferme l'oreille aux conseils des partisans d'une fiscalité sans scrupule. Surtout, qu'il simplifie les choses. Le présent emprunt réussira, même maladroitement présenté, parce que, d'une part, le but de l'emprunt : le chemin de fer, est excessivement populaire, et que, d'autre part, la combinaison est en somme des plus heureuse.

Mais toute complication sera utilisée contre le petit peuple, par ses exploiters habituels ; de cela M. le gouverneur peut être certain.

Pendant neuf kilomètres, notre route longe le -fleuve, jusqu'au pittoresque poste forestier, dont les bureaux sont en bas au bord de la route, et la maison du forestier juchée sur la colline, tel un château féodal des bords du Rhin. De la haut, le burgrave Viret domine une vaste étendue du fleuve et nul radeau ne peut passer inaperçu et échapper à la taxation. Mais, soyons juste, le forestier local n'est pas qu'un simple collecteur d'impôts ; un gabelou, en ce cas, y suffirait. Viret est un de ces forestiers qui n'ont pas peur de la forêt et qui s'intéressent encore plus au bois qui pousse qu'à celui qu'ils taxent ; il en est pour planter. Quelques kilomètres plus loin, la route, en longeant toujours la montagne et s'écartant du fleuve, passe près la pépinière de Tram-Treo, que nous avons jadis visitée et décrite à nos lecteurs. — Un facétieux prétendait un jour que, dans cet essai de reboisement, on voyait surtout du trôn très haut Comment peut-on se permettre de si horribles jeux de mots ! D'ailleurs, Viret a beaucoup mieux à nous faire voir, à notre retour de Huê ; aussi, sans pousser jusqu'à Tram-Treo, prenons-nous, au km. 19 (14 km. de Bênthuy) la route transversale qui va retrouver la route de Hanoï à Vinh et nous amène vers quatre heures à Linh-Gam, poste de la garde indigène sur les bords du Ngan-Sau, en face, du confluent du. Ngan-Pho.

---

Notre voyage sur la ligne de Vinh à Đônggha (suite)  
par H. CUCHEROUSET  
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 5 mars 1922)

Arrivée à Linh-Cam

Quatre kilomètres avant d'arriver à Linh-Cam, la route traverse la plate-forme du chemin de fer, qui vient de passer à son km 18 le Ngan-Sau sur un viaduc de 248 m. que nous verrons tout à l'heure. La future ligne traverse sur une véritable digue cette plaine basse, inondable, de la rive droite du Sông-Ca et du Ngan-Sau. La dernière grande inondation y a déterminé, non loin du km 21 où la ligne croise la route, une coupure où un pont en ciment armé va prochainement, suivant l'indication de la nature, laisser aux eaux d'inondation l'écoulement nécessaire.

La ligne va, trois km plus loin, au km 24, par un col très bas, traverser la chaîne de collines séparant, la plaine de Hatinh de la vallée moyenne du Ngan-Sau. Elle s'éloigne maintenant de notre route. Nous voici à Linh-Cam, au pied du premier mamelon de la chaîne dont nous venons de parler. À flanc de coteau sont construits le poste forestier et le poste de la garde indigène.

Nous sommes reçus par M. le garde principal Grannec, chef du poste, un Breton bretonnant et un grand amateur de jardins. Le poste, où l'on accède par une rampe qui oblige les hôtes de distinction à s'avancer avec lenteur, et gravité, et à donner ainsi à la garde le temps de se rassembler et de rendre les honneurs, est un bijou de poste. Le casernement des miliciens est très simple mais d'une méticuleuse propreté. Un jardin coquet tout en fleurs, ombragé par de grands arbres, mène à la maison du chef de poste au pied de la colline, un jardin potager, œuvre d'un connaisseur, fait déjà venir l'eau à la bouche. Et je me dis que de tous les fonctionnaires, les gardes principaux sont ceux qui ont le plus beau rôle quand ils le comprennent ; or c'est le cas du plus grand nombre. Vivant au milieu de leurs miliciens et tout près des paysans, sans être tenus à garder trop distance, ils peuvent être, disons : ils sont presque tous, de merveilleux éducateurs. Leurs soldats, peu tenus par leur service, donnent tous peu ou prou un coup de main à la maison, au jardin, à l'étable, à l'écurie, s'initient ainsi à de petits comforts qu'ils imiteront chez eux, à des cultures nouvelles pour eux, au soin des chevaux inconnus chez l'indigène, à l'industrie laitière et à toutes sortes de petites industries, pour peu que leur chef soit ingénieux. Sous le couvert d'une discipline parfaite mais paternelle, c'est d'autre part, une véritable collaboration avec le chef dans les mille petits détails d'administration qui, avec la suppression des délégations, sont confiées à ces fonctionnaires. Quant à ceux-ci, s'ils aiment la vie à la campagne, s'ils s'intéressent à la vie du paysan, de l'artisan et s'ils comprennent leur rôle, s'ils ont de l'initiative, le goût de l'action, l'esprit pratique et organisateur, leur situation est attrayante, entre toutes, socialement supérieure à celle des bureaucrates, et de nature à attirer l'élite de nos jeunes gens sortant de l'armée.

Tel est notre hôte.

Après avoir pris quelques rafraîchissements, nous partons tous ensemble en automobile pour Chô-Ha, où nous allons voir le deuxième grand pont de la ligne. Nous suivons le chemin rural étroit et sinueux et traversons le marché très animé, qui longe la rivière d'un côté ; de l'autre, à droite, nous voyons une série ininterrompue de villages.

Malgré l'extraordinaire densité de la population le long des deux rives, car de l'autre côté de l'eau, c'est la même ligne de villages, un certain bien-être semble régner dans cette région ; la culture des vergers d'aréquiers, la pêche, la batellerie ajoutent leurs ressources à la culture de fertiles rizières. Et le pays a cette beauté, avec au fond ces collines du Nui-Thiên-Nhan dénudées d'arbres mais parsemées de pagodes, chère aux poètes et lettrés annamites.

Et ceci explique que l'un de ces villages, Đông-Thai, à mi-chemin entre Linh-Cam et Chora, a été adopté par un grand nombre de mandarins en retraite. Nous nous y arrêtons chez S. E. Hoang-Manh-Tri, ancien tống-dôc de Namdinh, frère aîné de M. Hoang-Trong-Phu, tống-dôc de Hadong. Sa demeure, qui fut construite par son père, le kinh-luoc Hoàng-Kao-Khai, aurait tout le charme de la riche maison de campagne annamite, n'étaient certains détails européens, la véranda en fer par exemple. Notre hôte nous fait visiter plusieurs pièces où nous admirons des meubles

annamites de toute beauté et des portraits-miniatures en nacre, œuvres d'un artiste hanoïen, qui sont de véritables chefs d'œuvres.

Bien entendu nous parlons de l'emprunt : M. Colombar pour demander à l'influent vieillard de répondre la bonne parole autour de lui, nous autres journalistes, pour voir ce qu'il en pense.

Aux premières paroles du vénérable mandarin, nous avons tout de suite la même impression que nous avons recueillie en causant avec les paysans et gens du peuple, que nous avons rencontrés ce matin tout le long du chemin.

La population attend impatiemment le chemin de fer ; le chemin de fer est le plus grand bienfait que l'on attende de l'administration française. Bien volontiers, les gens souscriront à l'emprunt, malgré le souvenir cuisant des emprunts de guerre, parce qu'ils veulent absolument le chemin de fer. Seulement la somme de 50 p. est trop forte pour les Annamites, il eut fallu des parts de bons de 5 p. ou 10 p. ; d'autre part, la complication d'une souscription suivie d'une répartition des bons, effraie à juste titre ces chats échaudés.

Après la traditionnelle coupe de champagne et la non moins traditionnelle photographie du groupe, nous prenons congé de Son Excellence, et quelques minutes plus tard, l'automobile nous dépose au pont de Cho-Hà.

Les notables endimanchés, les porte-étendards des villages nous attendent ; sur la plate-forme du chemin de fer, trois fauteuils sont préparés. Est-ce que par hasard il y a eu méprise ? Il paraît que non, que tout cela c'est en notre honneur ! C'est en notre honneur que de tous côtés résonnent les gros tam-tams des villages !!

Voici le sous-préfet de Là-Son, en belle robe bleue. Empressé il vient prendre des ordres, pour nous faire passer le fleuve et nous conduire à la gare de Cho-Thuong dont nous apercevons les bâtiments de l'autre côté de l'eau, avec, sur la plate-forme, les étendards- multicolores.

Nous le remercions. Nous ne verrions rien plus de l'autre côté, que la longue file des piles qui attendent les travées métalliques, et sans doute la même foule de curieux, la même foule attirée par l'espoir de voir enfin la vie renaître sur les chantiers et le chemin de fer depuis si longtemps promis devenir une réalité.

Ce sera une gare très importante que Cho-Thuong, gros marché desservant l'amas de villages de la rive gauche, surtout si des passerelles sont aménagées à droite et à gauche de la voie sur le pont à construire, permettant aux gens de Cho-Ha, le gros marché de la rive droite, de se rendre aisément à la gare.

C'est ici, du côté Cho-Ha, que dans un projet cher à l'*Éveil* (voir numéro 179) se détachera, au sortir du pont, l'embranchement destiné à desservir la riche vallée du Ngan-Pho, jusqu'à Voibo, au pied de la chaîne Annamitique. — Nous avons même publié une carte de cette vallée, montrant le nombre incroyable de villages qui se pressent le long du Ngan-Pho, et nous y avons tracé le tortillard que nous préconisons, avec toutes ses gares. Il longeait, par derrière, les villages que nous venons de traverser en automobile; et dont le chemin de fer s'éloigne, en traversait le NganSau après Linh-Canh.

Un tel embranchement, dans le stylet tortillard, rendrait service à la surabondante population de la vallée inférieure du Ngan-Pho, amènerait la main-d'œuvre aux plantations de café et de jute de sa vallée moyenne, descendrait les bois de sa vallée supérieure et serait continué vers le Laos par les services automobiles.

C'est l'un des embranchements qui s'imposent pour desservir des arrière-pays très intéressants et faire mentir la sotte comparaison que des arriérés font encore entre l'Annam improductif et le ganh supportant deux paniers de riz : la Cochinchine et le Cambodge. — Ce serait déjà quelque chose que d'être ganh, mais l'Annam n'est pas que cela, c'est un pays riche en ressources de tous genres, du sol et du sous-sol, de la forêt et de la mer.

Ce point où nous nous trouvons aujourd'hui, où convergent les trois riches vallées du Sông-Cà, du Ngan-Sau et du Ngan-Pho en est un exemple typique.

Ces vallées doivent leur richesse à leurs cultures : arec, maïs, thé, mûrier, fèves, et aux produits des forêts qu'elles desservent : cunâu, bancoulier, plantes médicinales, bois de chauffage et de construction, bambous, latanier, rotin, etc.

\*  
\*   \*   \*

Nous rentrons de cette petite excursion-au coucher du soleil.

C'est à Linh-Cam un délicieux spectacle que nous nous attardons longuement à contempler, et nous nous sentons pris d'une immense pitié pour ce pauvre Tapcarton dont l'horizon est borné par le tapis de jeu de sa table dans la lugubre salle de café de l'Hôtel Métropole.

Tout en buvant des yeux la douce lumière qui, maintenant, teinte en rose la vaste nappe d'eau, tout en jouissant en sybarite de l'heure exquise où l'eau commence à prendre des reflets d'argent, où les bambous des rives s'apprêtent à former une masse sombre, nous pensons au Laos, dont les deux meilleures voies d'accès passeront par ici.

Nous refaisons en esprit en automobile, et en sens inverse, le voyage fait il y a trois ans à pied, à cheval et en auto. À 20 km d'ici, c'est Cho-Pho, le gros marché d'un groupe compact de gros villages, un peu plus loin s'étendent de belles plantations de café. Voici Voibo, où, il y a cinq ans, nous fîmes en automobile cinq kilomètres en une heure, pataugeant dans une boue gluante jusqu'aux essieux. À 43 km, c'est Kim-Cuong d'où nous partîmes à cheval pour visiter les premiers travaux de la route. À 84 km, Napé où l'on arrive maintenant si facilement en auto, longeant, après le passage du col, une rivière rapide, aux eaux abondantes, bondissant de cascade en cascade, dont l'aménagement pour de puissantes usines hydroélectriques sera très facile. À Napé, des esprits superficiels ne voient qu'un village laotien relevé de trois ou quatre maisons européennes, garde principal, ingénieurs de la route, représentant de P. A. Lopicque mais ceux qui savent voir quelques années devant eux et qui connaissent le Laos, se représentent le Napé de 1930 comme une ville importante d'où deux grandes routes gagnent le Mékong, l'une terminée en 1923 par Nakai et Thakhet, l'autre en 1925 par Camkeut et Bansol. Et le Cammon n'est plus alors une province sauvage, peu peuplée, sans colons, mais le centre d'une puissante industrie minière et forestière, de belles cultures et de pâturages. Déjà se montent, là-bas, sur la Nam-Patène, les maisons des ingénieurs, les ateliers de traitement de minerai et la centrale électrique d'une des mines d'étain les plus riches en promesses.

De ces produits d'un Cammon développé, une partie viendra par cette route sur le talus de laquelle nous sommes assis et par ce tortillard que nous demandons pour la vallée du Ngan-Pho ; mais la plus-grosse partie, et par centaines de tonnes chaque jour, des produits de tout le Moyen Laos, tant français que siamois, descendront par cette voie ferrée en construction objet de notre voyage. Déjà nous nous imaginons, rompant le silence du soir et couvrant d'un roulement sonore le clapotis des rames de quelque sampan, un lourd train de marchandises sur le viaduc de Cho-Phuong.

\*  
\*   \*   \*

Il est nuit noire lorsque nous rejoignons nos compagnons de route et notre hôte, chez qui nous trouvons en outre M. Paoli, le forestier de Linh-Cam.

On peut avoir devant un beau coucher de soleil l'âme poétique et s'amuser, au clair de lune, à se figurer l'avenir économique d'un pays, sans pour autant dédaigner le harnais de gueule.

Dieu merci ! la nature nous a doué d'un bon appétit que le grand air de la brousse aiguise encore. Aussi avec quel plaisir nous savourons le délicieux repas préparé par le maître queux de ce sybarite qu'est M. Grannec. Ces légumes admirés tout à l'heure dans le jardin, les voilà sur la table tendres, juteux, savoureux. Et quel excellent poisson ! Et ce chapon ! Oh ! ce chapon ! Nous sommes six, doués d'un bon appétit, et nous n'arrivons pas à en faire disparaître la moitié ! Le foie, à lui seul, est un régal, gras, fondant dans la bouche, on dirait un foie gras de Strasbourg. Oh ! Mon Dieu, ce chapon !

Il n'y a pas à dire ; la cuisine est-un grand art, un art noble, un art délicat. Glorieux compatriote : Brillat-Savarin, comme je vous comprends en ce moment. Citoyens de Dijon, comme votre Foiré, glorification du noble art de manger, surpasse toutes les foires, même celle de Lyon, même celle de Hanoï !

Ô Breton bretonnant qui nous hébergez, vous mériteriez d'être bourguignon !

#### De Linh-Cam à Phuc-Trach

Le deuxième jour, jeudi, réveillés avant le jour, nous nous livrons à une nouvelle attaque contre le chapon ; au jour, nous prenons place, avec M. le résident de Hatihh, M. Vinh et le photographe; dans l'automobile louée à Pham-van-Phi pour cette partie du voyage, celle de la résidence étant rentrée la veille à Hatinh pour repartir à notre rencontre dans le Huong-Khê.

La route que nous allons suivre n'est, en effet, automobilable que sur une partie du trajet.

Elle suit tout d'abord une plaine et l'auto avance péniblement sur la terre glaise détrempeée par les pluies de la semaine précédente. Les villages se succèdent presque sans interruption, à notre droite, entre la route et la rivière. Après une huitaine de kilomètres, la route s'écarte de la rivière et se rapproche de la chaîne de-collines. ! C'est maintenant à gauche que se succèdent toute une série de villages dont le premier, Phung Công, a une gare du chemins de fer (km 26), la première après le col par où la ligne, rencontrée hier, en travers de notre chemin, rentre dans la vallée du Ngan-Sau.

Elle court maintenant, parallèlement à la route, derrière les villages, jusqu'à la gare de Yên-Duê où voie ferrée, route et rivière se rapprochent.

Les villages que nous venons de longer entre les deux gares de Phung-Công et Yên-Duê sont assez importants, moins cependant que ceux qui bordent la rivière dans la partie éloignée de la voie ferrée. Néanmoins, aucun de ces villages n'est à plus de quatre ou cinq kilomètres de l'une ou l'autre des gares.

Ces villages s'occupent uniquement de cultures. Ils ont des rizières riches, des champs de manioc, d'ignames, de patates, de taros. Pourtant, Câm-Trang est célèbre dans toute la région, jusqu'à Vinh et jusqu'à Hatinh, pour la qualité de ses poteries et de ses briques employées dans tous les bâtiments soignés. Peut-être y verrons-nous naître un jour quelque grande usine de produits céramiques, reliée par une route ou un decauville de 3 km à une gare intermédiaire à créer entre les deux gares actuellement prévues pour ce canton.

À partir de Yên-Duê, la voie ferrée empiète souvent sur la route maintenant abandonnée — provisoirement (il faut l'espérer) — et c'est sur la plate-forme que nous roulons maintenant.

La ligne est maintenant resserrée entre la rivière et la montagne, les villages deviennent plus rares, le paysage plus pittoresque.

Nous arrivons ainsi à la gare de Hoa-Duyêt, point terminus pour l'automobile. Là, des chevaux nous attendent, et les porteurs pour les bagages.

Le transbordement demande quelque temps. D'ailleurs les plus élémentaires convenances nous imposent un arrêt. Devant la gare, les notables nous attendent, un autel dressé avec les offrandes rituelles sous un arc de triomphe, des étendards de pagode plantés le long de la voie.

Ô horreur ! ici, brave de Lachevrotière, voile-toi la face, et passe dix lignes plus loin. Ton ancien collègue, poussé par la faim, renouvelle le sacrilège que jadis, avant le baiser Lamourette, l'*Impartial* reprocha à M. Sarraut comme une insulte abominable aux croyances les plus sacrées, de nature à nous faire courir le risque d'une révolution. La banane est délicieuse à savourer, et miracle, les villageois ne pâlisent ni ne rougissent.

Nous repartons à cheval, en suivant la plate-forme.

La ligne devient tout à fait pittoresque. Voici une formidable tranchée, coupant tout un flanc de la montagne, immédiatement suivie d'un non moins imposant remblai coupé par un pont dont on achève de construire les hautes culées en maçonnerie. Le chantier, malgré la proximité du Têt, est déjà très actif. Une pompe à vapeur s'apprête à vider la fouille de la pile centrale non encore commencée (km. 39).

Au kilomètre 40, nous quittons la ligne pour passer la rivière en pirogue, au confluent du Ngan-Truoi. La ligne traverse le Ngan-Sau un kilomètre plus loin sur un pont de 151-mètres, très élevé au-dessus du niveau de l'eau, et qui, comme les autres grands-ponts, n'attend plus que son tablier métallique.

Le Ngan-Truoi que le Ngan-Sau reçoit ici, formant avec lui, dans cette vallée resserrée, un fort beau panorama, est une assez forte rivière descendue de la chaîne Annamitique aux environs de Ha-Trai. Le fond de sa vallée est assez resserré, mais très fertile. Les villages de Vu-Quang, de Khê-Thuong, Dan-Trai, Van-Cu, Huong-Khê produisent beaucoup de maïs et ont de belles-plantations d'aréquiers. Les forêts enserment la vallée. Elles possèdent de bonnes essences ; mais la navigation, difficile aux plus petits sampans, n'en permet guère l'exploitation.

La construction d'une route (en attendant un embranchement forestier dans le genre de celui de Trang-Bom en Cochinchine) s'imposera ici d'une telle importance pour le chemin de fer que la compagnie qui aura la concession du chemin de fer (car dans deux ans les chemins de fer d'État auront, espérons-le, fini leur temps) aura le plus grand intérêt à en prendre l'initiative et la charge.

Cet embranchement, ou cette route, d'une vingtaine de kilomètres, devra s'amorcer non pas ici, dans cette partie resserrée de la vallée, mais plus haut, en plein Huong-Khê, vers le km 47, entre les gares de Phuong-Trach et de Thanh-Luyên — Cho-Truc, en empruntant un couloir entre les deux massifs montagneux, derniers contreforts de la chaîne Annamitique d'une part et d'autre part, le massif de l'Éléphant. C'est ce massif que suit la ligne, après avoir traversé la Ngan-Sau par un pont qui sera l'un des plus pittoresques de la ligne.

Pendant cinq kilomètres, nous suivons tantôt la route, tantôt la plate-forme de la voie ferrée, l'une et l'autre dominant de très haut le fleuve qui coule ici calme, profond, large et formant une longue ligne droite serrée entre deux flancs abrupts des montagnes.

C'est la partie de la ligne qui a présenté le plus de difficultés, nécessitant ici de hauts remblais, là des tranchées profondes dans le roc. Aussi l'entrepreneur de ce lot, après avoir, selon la bonne méthode, écrémé le travail, en a-t-il abandonné le petit-lait. Enfin l'affaire a été réglée et le travail repris. La tranchée sera terminée et la plate-forme prête et ballastée bien avant que le pont n'ait reçu sa travée métallique.

La station de Phuong-Trach (km. 45) marquera pour le voyageur un changement à vue. Après les gorges pittoresques, mais stériles, de My khê, la vallée s'élargit. C'est là plaine du Huong-Khê qui commence, bordée à l'est par le contrefort du Hatinh et à l'ouest par la chaîne Annamitique.

Entre Phuong-Trach et Thanh Luyên (km. 45 à 50), sa largeur n'est que de 3 à 4 km.

On rencontre pour la première fois ces villages immenses, qui ne sont que de vastes plantations d'aréquiers, et qui vont donner à la région traversée, pendant quarante kilomètres, son aspect caractéristique. D'ailleurs, la carte que nous en publions la décrira mieux qu'une page de texte.

Cette gare comme toutes les autres est construite, et loge un chef de gare provisoire, autrement dit un gardien et sa famille qui y font leur paradis terrestre, logés comme des princes, et rien à faire. Ceux-là sont les seuls Annamites qui sont contre l'emprunt, car il ne leur tarde pas du tout de voir étaler le ballast et aligner les rails sur le terrain de jeu de leurs enfants et le vrai chef de gare venu les déposséder de leur palais.

Nous quittons ici la ligne qui pour rester en terrain élevé continue à longer la colline dont la rivière s'éloigne quelque peu et nous prenons la route qui dessert les villages en bordure du Ngau-Sau.

Nos deux Tonkinois n'en peuvent croire leurs yeux, et M. Vinh, lui-même, qui a beaucoup voyagé, reconnaît que c'est ici une des régions de l'Indochine les plus riches qu'il ait encore vues.

C'est aussi une des plus studieuses. L'instruction y est en honneur ; les écoles créées dans chaque canton et auxquelles M. Colomban porte un intérêt tout particulier sont très fréquentées.

On ne s'est pas attaché à construire des écoles en briques, fer et ciment qui ont l'avantage de coûter très cher et où les enfants sont quelque peu dépaysés. On a préféré construire cinq fois plus d'écoles et leur procurer le matériel scolaire nécessaire, Nous nous arrêtons à celle de Phuong-Trach, que le maître d'école a fait orner d'arc de triomphe de feuillage et de drapeaux tricolores.

Il y a là deux classes, chacune pour une trentaine d'élèves.

Ceux-ci sont, en ce moment, à leur leçon de français. Les cahiers, que nous parcourons, sont, ma foi, fort bien tenus. Aux murs, des cartes murales, cartes de l'Indochine en particulier, des tableaux du système métrique et autres donnent à la salle un aspect de classe bien moderne.

Notre photographe, à la grande joie de ces gamins, prend un groupe devant l'école ; puis après les dernières salutations du maître d'école et des notables, nous sautons en selle et, à un bon trot, reprenons notre route.

Nous arrivons vers onze heures à Thanh-Luyên, au confluent du Ngan-Sau avec le Rao-No. Cet affluent dessert de riches forêts et arrose avec son affluent, les gros villages de Nam-Bach, Tri-Bân et Phuoc-Hôi. Il n'est malheureusement pas navigable.

En face de Than-Luyên, au pied d'un massif peu élevé qui sépare pendant six kilomètres la voie ferrée de la vallée du Ngan-San, se trouve l'important marché de Cho-Truc, où nous nous arrêtons un instant après avoir passé le Rao-Nô, employant quelques pirogues seulement de la vraie flottille rassemblée dans ce but. C'est ici que jadis, au temps où il ne voyageait pas encore en prince aux frais et par les moyens de l'administration, un certain Clodion fut pris d'un fameux accès de fièvre, au retour d'un voyage à Tan-Ap. Tout seul avec un bête de fortune plutôt stupide, il fut sans doute passé de vie à trépas sans les bons soins du débitant local d'alcool, un Tonkinois. N'était-ce d'ailleurs pas à ce même voyage que, s'étant fait une entorse, et se trouvant tout seul, sans ses gens, près du village de Yen-Duê, il fut recueilli par les villageois, conduit chez le chef de canton, où tous s'empressèrent pour lui donner du thé, de l'alcool et des fruits, soigner et dorloté comme l'enfant du village, lui qui ne savait pas l'annamite, par ces Annamites qui ne savaient pas le français ? Et le soir, quand, son sampan étant arrivé, il s'endormit sur son matelas, le chef de canton et les notables et un tas de gens arrivèrent à la lumière des torches portant un onguent très chaud préparé selon les bonnes recettes, réveillèrent Clodion, lui appliquèrent sur le pied malade le remède dont l'effet fut excellent. Ces braves gens ne lisaient pas la *Tribune indigène*, ne savaient pas quels ogres étaient les Français !

Après Cho-Truc, la route passe, à travers cette zone de coteaux siliceux, sans doute stériles, où paissent pourtant des troupeaux assez nombreux des villages environnants. Il y aurait aussi, paraît-il, dans ce voisinage un important gisement de charbon. Trois kilomètres plus loin, nous retrouvons la plate-forme de la voie ferrée que nous suivons



jusqu'au km 54. La route s'en écarte ensuite pour regagner la berge de la rivière, tandis que la voie ferrée, qui, elle, n'aime pas à se mouiller les pieds en temps de crue, reste prudemment sur un sol plus élevé, à un kilomètre en moyenne derrière les villages.

Nous arrivons à Van-Dông, devant le village, l'automobile de la résidence nous attend. Elle est venue ce matin de Hatinh par la jolie route qui traverse la chaîne intermédiaire par le col de Truong-Dat, descend sur le Huong-khê par le vallon du Rao-Dia, atteint le Ngan-Sau à Ha-Linh, et vient trouver le bac un peu plus haut, au hameau de Dia-Loi.

Comme il fait une chaleur torride et que nous avons cinq heures de cheval dans les fesses, nous ne sommes pas fâchés de trouver un moyen de transport plus confortable,

Ici encore, les notables ont, en l'honneur de la visite du résident, planté les étendards le long de la route et dressé, sous les parasols d'honneur, l'autel avec les offrandes rituelles.

Ici, les rites comportent ces fameuses mandarines du Huong-Khê, énormes, juteuses, savoureuses.

Ô *Impartial* ! Revoile-toi la face, la tentation, encore une fois, fut trop forte pour ton collaborateur ! Toutefois lien dans les mines rieuses des paysans ne semble déceler l'horreur de notre sacrilège. À partir d'ici c'est, à droite et à gauche de la rivière, une double agglomération ininterrompue. « Ça sent le chemin de fer », ont l'air de se dire les habitants qui, depuis temps, voient plus fréquemment passer des automobiles.

Au bout de quelques kilomètres, nous arrivons à Chulé, chef-lieu du huyên, où dans la demeure du mandarin, le cuisinier de M. Coiomban, venu avec l'auto et les victuailles, a préparé un véritable festin.

Il fait chaud comme en juillet ; un lavage de tête et de bras dans l'eau fraîche est une vraie jouissance avant le repas, comme une bonne sieste en est une après.

De crainte qu'on ne nous accuse d'une tendresse excessive pour les plaisirs de la table, nous n'en parlerons pas. *Paulo majora canamus*<sup>37</sup>.

Chulé, le chef-lieu de cet intéressant huyên de Huong-Khê, est une forte agglomération le long du Ngan-Sau. De l'autre côté de l'eau, les gros villages de Ha-Dông et de Thinh-Lac possèdent les plus riches plantations d'aréquier de la région.

L'aréquier est en effet, il serait plus exact de dire était la principale richesse de cette région. Ses noix sont renommées entre toutes jusqu'au Tonkin. Malheureusement, depuis quelques années, une maladie mystérieuse ravage les vergers et les habitants qui tiraient tous leurs revenus de leurs aréquiers, des plus riches qu'ils étaient jadis sont devenus les plus pauvres.

L'administration a bien, l'an dernier, envoyé l'excellent entomologiste de Choganh, M. Duport, visiter la région, mais ce n'est pas en une visite de quelques heures que ces questions s'étudient. M. Duport est depuis plusieurs années affecté, à Choganh, à l'étude du borer qui ravage les plantations de café ; celle de la maladie de l'aréquier demanderait sans doute aussi des années d'études d'un savant spécialiste. Or le jeu en vaut la chandelle. Un aréquier donne un revenu annuel de 60 cents, au moins égal à celui d'un caféier en pleine valeur, et il y a plus d'aréquier dans le Huong-Khê qu'il n'y a de caféiers au Tonkin. Nous estimons donc que, maintenant que le chemin de fer va, dans quelques mois, permettre à un savant installé à Chulé, de parcourir aisément la région et de rester en contact facile avec Vinh et Hanoï, la création d'une station d'étude de la maladie de l'aréquier, confiée non à un débutant, mais à un virai savant s'impose à Chulé. Un adjoint indigène choisi parmi les meilleurs sujets sortis de Université, un médecin et un vétérinaire indigènes installés dans le même chef-lieu compléteront l'outillage scientifique de cette région si intéressante.

D'ailleurs, l'arec n'est pas le seul fruit que produise le Huong-Khê. Ses énormes et savoureuses mandarines feront fureur sur le marché de Hanoï quand les fruits cueillis

---

37 Chantons des choses un peu plus élevées.

l'après-midi à Chulê pourront, grâce au train de nuit, arriver le lendemain matin à Hanoi. Il en est de même des ananas.

\*  
\*   \*  
\*

De Chulê, que nous quittons à trois heures, la route, pendant quatre kilomètres, ne sort pas d'une agglomération ininterrompue, et, de l'autre côté de la rivière, un peu moins large-maintenant, la population semble encore plus dense. Nous sortons du gigantesque verger un peu après la gare de Nhan-Pho et bientôt nous arrivons à une jolie rivière, le Sông-Tiêm, où est installé un bac. Là cesse en temps normal la viabilité de la route. Aussi M. le résident a-t-il fait venir de Hatinh des pousse-pousses pour nous conduire jusqu'à Phuc-Trach. Cependant, nous apprenons que le conducteur des T.P. de la province est passé par là ce matin en -automobile. Nous décidons d'essayer, les pousse-pousses nous suivant en cas de besoin.

Le Sông-Tiêm coule à travers ce bout de plaine non occupé par les villages, dans un profond ravin et on ne le devinerait pas si l'on ne voyait émerger la partie supérieure de nombreuses norias qui, avec ce grincement caractéristique du bambou, tournent sans arrêt, irriguant les rizières.

Ces machines très ingénieuses, admirablement construites, mériteraient tout un chapitre. On dirait de gigantesques roues de bicyclettes tant elles sont légères d'aspect, de huit à neuf mètres de rayon. La circonférence porte de trente en trente centimètres environ une aube en bambou tressé par laquelle le courant de l'eau pousse la roue et un récipient fait d'un tube de bambou, placé de telle sorte qu'en arrivant en bas, il puise de l'eau, qu'en remontant, il la garde sans en perdre goutte et en arrivant à peu près eri haut, il commence à la déverser dans une auge placée parallèlement à la roue, qui recueille l'eau et l'emmène dans la rizière.

Le Ngan Tiêm, que nous, passons à son embouchure, soit, à peu près 15 km, en amont, 10 km avant sa rencontre avec le chemin de fer, qui le traverse sur un viaduc de 50 m., des forêts de la chaîne Annamitique. Il arrose les gros villages de Phu-Gia, Trung-Cham, Hung Thinh et Xuân-Lung.

À partir d'ici, le Ngan-Sau, rapide et peu profond, actionne lui aussi un nombre prodigieux de ces roues, et, pour amener le courant sous celles-ci, de nombreux barrages en bambou sont établis dans le lit de la rivière, avec une ouverture d'un mètre environ pour laisser passer les sampans.

Après le passage du Ngan-Tiêm, les conditions du tracé changent complètement. Les longs remblais dans les plaines inondées disparaissent. Les mamelons se rapprochent du fleuve. Sur le sous-sol où la roche, schisteuse ou calcaire, se rencontre à moindre profondeur, les ravins ont pris une pente plus forte et les eaux des crues s'écoulent rapidement. Les rivières, en débordant de leur lit, laissent émerger de nombreuses parties élevées, et il devient possible de placer le tracé sur une bonne partie de son parcours, en terrain insubmersible.

La ligne se maintient d'abord à la limite des très gros villages de Lôi-Yên, de Dê-Khè, de Phuc-Trach (poste de milice commandé par un garde principal) desservant une forte agglomération concentrée dans une vallée dont la largeur exploitée ne dépasse pas 4 à 5 kilomètres.

Quant à la route, par très beau temps, on peut la suivre en automobile jusqu'à Phuc-Trach. Un empierrement qui ne serait guère coûteux la rendrait praticable en tout temps, ce qui sera nécessaire, au cours des travaux d'achèvement de la voie et bien utile plus tard pour le trafic de gare à gare, car les gares sont distantes en moyenne de cinq kilomètres sur lesquels on peut compter, en moyenne cinq à six villages bordant la route.

Un peu après la gare de Lôi-Yên (km 69) un cavalier indigène nous arrête. C'est le gérant de la concession Bui-huy-Tin, qui désire nous faire visiter cette intéressante propriété. M. Bui-huy-Tin, un des entrepreneurs de la ligne en 1915-1916, a obtenu dans cette région, entre la ligne et la montagne, une concession de 1.400 hectares où il a planté 60 000 caféiers et de grandes étendues en thé et aréquiers et où il entretient un troupeau de 400 bêtes à cornes. L'installation en est des plus moderne et tout laisse prévoir que, lorsque le chemin de fer sera enfin terminé, ce sera une excellente affaire.

C'est pourquoi nous sommes persuadé que M. Bui-huy-Tin doit être un des plus fervents propagandistes de l'emprunt. Il appartient à cette catégorie, d'Annamites qui ont su profiter de l'exemple des Français et qui ont compris qu'il valait mieux s'enrichir par le commerce et l'industrie que par la politique ou le mandarinat.

La route, continuant à être praticable, nous arrivons en automobile à Phuc-Trach sans avoir utilisé les pousseurs. Ils n'en seront pas moins payés. Ils seront donc venus de Hatinh en touristes, et comme le paysan annamite est loin d'être un sot, il y a fort à parier que ces braves gens raconteront au retour, quelles bonnes affaires il y aura pour leur corporation dans ce riche Huong-Khê, lorsqu'il s'agira de transporter aux gares les marchandises et les notables de tous ces gros villages.

Car la voie ferrée, encore une fois, est, plus encore que la route, la grande bienfaitrice du petit.

\*  
\*   \*  
\*

Nous dînons et couchons à Phuc-Trach, poste de la garde indigène, provisoirement commandé par un adjudant annamite. Celui-ci a su se débrouiller à préparer un lit pour chacun, empruntant de la literie à la concession Bui-huy-Tin, et il a garni la table de la salle à manger d'un merveilleux bouquet de fleurs.

Phuc-Trach est le point extrême de la navigation pour les petits sampans, de 300 kg de charge. Ceux de 1.500 kg doivent s'arrêter à Chulê.

Nous sommes ici tout près de la chaîne Intermédiaire, qui sépare le Huong-Khê de la grande plaine de Hatinh. Cette chaîne est, paraît-il, fortement minéralisée. On trouve abondamment le fer et très probablement le charbon. La région serait d'ailleurs intéressante à prospecter aussi au point de vue pétrole.

Sur les pentes orientales, le thé, cultivé déjà par les Indigènes, mériterait d'attirer l'attention des Européens.

#### De Phuc-Trach à Tân-Âp

Le vendredi 10 février, nous quittons Phuc-Trach à cheval, toujours par un temps splendide, et bientôt chaud comme en juillet. Nous passons quelques villages encore, puis les terrains en friche dominant laissant l'espoir d'un développement agricole sérieux, car l'eau abonde pour l'irrigation. Nous quittons la route pour prendre la plate-forme du chemin de fer au km. 80 et nous la suivons jusqu'à la gare de La-Khê (km. 83). Là, route et voie ferrée traversent le Ngan-Sau, la première par un bac, la seconde par un pont de 98 m. dont les culées et les fondations des piles sont terminées.

Deux kilomètres plus loin, c'est la traversée pittoresque d'une jolie rivière, le Rao-Boi, puis, après le village de Bai-Duc, en face de la gorge étroite par où le Nuan-Sau arrive de la montagne dans le grand couloir que nous suivons, c'est la brousse complète.

Cette région fut jadis cultivée, le sera sans doute bientôt à nouveau. De hauts rochers calcaires, couverts d'une épaisse végétation, et où l'on trouve le bois de rose, se dressent au milieu du couloir jusqu'à Tân-Âp.

La voie ferrée file en ligne presque droite jusqu'à Tân-Âp et l'on se plaît à s'imaginer le train filant ici à 60 à l'heure.

Nous arrivons à Tân-Ap à 9 h. 1/2 par une chaleur torride, et nous dirigeons vers la concession Coudoux quelques centaines de mètres plus loin que la gare.

Nous devons y rencontrer M. l'inspecteur de la garde indigène Lestrée et M. Maulini, garde principal de Minh-Cam ; mais ces messieurs n'étant pas encore là, M. Colomban, pressé de rentrer, nous quitte vers dix heures pour regagner Chulê et, si possible, Hatinh le soir même.

Nous sommes reçus par l'un des fils de M. Coudoux, un garçonnet de quatorze ans, l'un des quinze enfants [eurasiens] de ce hardi colon. Son père avait d'abord pensé lui faire faire ses études, mais le jeune Coudoux n'y mordait pas. Ne pouvant espérer en faire un rond-de-cuir, on se résigna à faire de lui un homme.

De sorte qu'au lieu de pâlir sur des livres et de se laisser *maîted'écoliser* en attendant d'être noyé dans la foule amorphe des employés, l'enfant a développé sa personnalité, son énergie et son esprit d'initiative, a appris ce qu'il faut savoir pour conduire les hommes et cultiver la terre, tout cela à la bonne école de la nature, et ce n'est pas un gamin, mais un homme que nous rencontrons en lui, un homme qui sait les choses de la forêt, qui connaît, en vrai, Maugli, les bêtes de la brousse, depuis l'oiseau qui rit jusqu'à l'éléphant et au tigre, un homme qui pèse ses paroles et dont la conversation intéresse vivement des hommes d'âge mûr ayant beaucoup vécu et vécu eux, la culture livresque.

Nous visitons les caféiers dont il y a 12.000 de plantés, puis, tandis que nos compagnons annamites vont se reposer, nous allons avec le jeune Coudoux visiter la rizière créée par son père dans les parties basses et qu'il projette d'étendre, beaucoup encore, car l'eau abonde, l'eau limpide très pure de ruisseaux descendus de sources voisines: Et, malgré l'intense chaleur, nous grimpons par un sentier de bœufs sur l'un des sommets qui dominent la vallée et d'où l'on jouit d'une vue magnifique sur la vallée et sur la concession, œuvre de l'infatigable pionnier français.

Cette concession s'étend sur 1.500 hectares. Les 12.000 pieds de café y ont produit, cette année, 2 tonnes et demie d'un café délicieux ; la rizière a donné 15 tonnes de paddy. Le troupeau se compose de 200 bœufs et buffles. On y cultive aussi un peu de manioc.

Le pays est malheureusement malsain. L'eau, par bonheur, est pure et peut-être qu'avec la substitution des cultures et des rizières à la brousse, l'état sanitaire s'améliorera ; l'ancien village de Tân-Ap, ressuscité par les Coudoux et le chemin de fer, se développera de toute façon, car pendant cinq ou six ans encore, la construction des chemins de fer y amènera beaucoup d'activité, l'achèvement d'abord de la partie qui n'attend que ses rails, puis la construction de la section de Tân-Ap au Nganson, enfin la construction urgente, inévitable, de la ligne de Tân-Ap au Mékong, du vrai Transindochinois, allant après le col de Meugia se diriger en éventail sur Pnom-Penh et Saïgon, sur Bangkok et Singapour, sur Vientiane et Rangoun.

Tân-Ap est en outre un merveilleux terrain de chasse.

Un troupeau d'une huitaine d'éléphants y a pâturé pendant les mois de novembre, décembre et janvier ; on y trouve surtout le bœuf sauvage, le paon, le coq, le faisan, la bécasse, le cerf, le chevreuil, etc.

Quand nous rentrons vers midi, nous trouvons à la maison messieurs Destais et Maulini qui viennent d'arriver avec leur escorte de miliciens et de porteurs et des chevaux pour nous. Ils ont trouvé, dans le col de Khe-net, la route très mauvaise et l'un de ces messieurs a eu querelle avec son cheval qui lui a dit : « Tiens va donc voir un peu dans ce trou à buffle si j'y suis »

Un bon repas à l'annamite nous a été préparé par madame Coudoux. Après quoi une longue sieste s'impose.

Je ne voudrais pourtant pas quitter demain Tân-Ap sans avoir un peu reconnu le chemin de Tân-Ap à Thanh-Lang-Xa si souvent parcouru sur la carte dans mon bureau de Hanoï et par où j'ai émis l'idée qu'on devrait faire passer la future ligne de TânAp au

col de Meu-Gia, M. Maulini, de son côté, voudrait voir l'ancien poste de Thanh Lang-Xa. Le jeune Coudoux, dont le père a là-bas une exploitation forestière, s'offre à nous servir de guide ; M. Vinh, plus vaillant que le pauvre photographe, sera aussi de la partie. Nous partons à cheval vers 16 heures. La route est en assez piteux état, mais nos chevaux ont le pied montagnard, ravins et escalades ne les effraient pas.

La distance à parcourir est de huit kilomètres. Environ 1 500 m après Tân-Âp et à une faible altitude au-dessus du dernier affluent du Ngan-Sau, on atteint la ligne de partage des eaux et on suit un affluent du Rao-Nay pendant un peu moins de 3 km., le traversant à maintes reprises, à gué bien entendu, les ponts n'existant plus. Puis l'on escalade par un sentier abrupt une colline au delà de laquelle, en pente plus douce, on redescend sur la jolie plaine de Thanh-Lang-Xa, où paissent de nombreux buffles. On arrive d'abord au village de Xom-Con-Cao, puis on passe à gué un fort ruisseau, où les chevaux se font prier pour descendre, car les berges sont abruptes.

Quinze cents mètres plus loin est le gros village et l'ancien poste de Thanh-Lang-Xa, au bord du Rao-Nay, Le site est très pittoresque. La rivière est navigable aux pirogues seulement, mais est très utilisée pour le flottage du bois de lim, que les marchands de bois européens font rassembler en cet endroit.

C'est ce qui explique le grand nombre de buffles, ce sont eux qui tirent les pièces équarries de la forêt et les amènent à la rivière. Un de ces marchands, M. Demay, de Badon, un vieux loup du Laos s'il en fut, va s'installer prochainement une demeure dans les ruines de l'ancien poste qui lui ont été concédées à cet effet. Ce vieil et fidèle ami de *l'Éveil économique* saura sans doute, nous renseigner sur la présence à Thanh, Lang-Xa de l'énorme fossile d'un reptile antédiluvien, qui nous a été signalée par un officier.

Après une visite au chef du canton, chez qui j'entre, — *risum tenealis amici*, — accompagné d'un parasol d'honneur, et chez qui nous rencontrons le sous-préfet de Tuyên-Hoa, nous rentrons à Tân-Âp par le soleil couchant, puis par un magnifique clair de lune.

J'ai vu ce que je voulais ; pas grand-chose à changer au tracé de chemin de fer que j'ai dessiné sur ma carte. La ligne pourra gagner de l'altitude au sortir de la gare et après être sortie de la ligne de Huê, en contournant les rizières de M. Coudoux et ayant accompli ainsi 2/3 de cercle en montant à flanc de coteau jusqu'au chemin, traversant en tranchée le petit col, suivant ensuite à flanc de coteau le ruisseau que la route suit d'un peu trop bas, passera, en tunnel, la colline que nous avons escaladée et contournera la plaine de Thanh-Lang-Xa pour atteindre, par un second tunnel, les gorges du Rao-Nay. À partir de cela, ce ne sera, à en juger par la carte, qu'une succession de tunnels, tranchées et viaducs à rendre jalouse la ligne de Besançon à Montbéliard, cela sur environ 50 km, au coût moyen de 150.000 p. le kilomètre. Mais qu'importe ! C'est là le *tronçon ferroviaire vital de l'Indochine*. De l'autre côté du col de Meugia, plus aucune difficulté, soit pour la ligne de Thakhek et Vientiane, soit pour celle qui gagnera le sud pour bifurquer après Kemmarat : une ligne sur Pnom-Penh et Saïgon et l'autre sur Oubone, Bangkok et Singapour.

---

LA MISSION COCHINCHINOISE  
(*L'Écho annamite*, 7 mars 1922)

La mission cochinchinoise, qui doit aller demain, par voie de terre, se rendre compte sur place de l'utilité de la construction de la ligne de Vinh à Dong-ha, à laquelle sera consacré l'emprunt indochinois, est formée. Elle est composée de huit membres, dont voici les noms, énumérés par ordre alphabétique pour ne froisser la susceptibilité de personne :

MM. Bui-quang-Chiêu, Nguyễn-van-Cua [Imprimerie de l'Union], Vo-hiêu-Dê, Nguyễn-van-Dông, Bui-thê-Kham [chef du département paddy de la Société commerciale française de l'Indochine (Rauzy & Ville)], Nguyễn-van-Kiên, Lê-thành-Tuong, notre directeur, et Nguyễn-vinh-Vinh.

Le commerce, les assemblées élues, les fonctionnaires (Seigneur ! que viennent-ils faire en cette galère ?) et la presse sont représentés.

Quel sera le « cornac » de la caravane ? Cet emploi a donné lieu, dit-on, à d'assez vives compétitions. On pourrait mettre les rivaux d'accord en tirant à la courte paille. L'élu serait persuadé que tout de même, le sort n'a pas toujours un bandeau sur les yeux. Son concurrent malheureux se consolera en s'en prenant au hasard, lequel ayant accoutumé d'être loué par ci et honni par là, resterait aussi impassible qu'une demoiselle du téléphone l'est aux appels désespérés des abonnés.

Quoi qu'il en soit, la terre continuera à tourner. C'est l'essentiel.

---

Notre voyage sur la ligne de Vinh à Đônggha (suite)  
par H. CUCHEROUSET  
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 12 mars 1922)

#### De Tân-Áp à Đônggha

[1] Le dimanche matin 12 février, nous sautons en selle de bonne heure. Le jeune Coudoux a décidé de nous accompagner jusqu'à la concession de son frère aîné [Émile], qu'il dirige lui-même provisoirement, à Kim-Lu.

Au sortir de la plantation, nous nous engageons sur la plate-forme du chemin de fer qui remonte la vallée du Khé-Dai, véritable continuation de la vallée du Ngan-Sau et qui, par un couloir ininterrompu, communique avec le Khé-Nep, affluent du Rao-Nap, ou Sông-Giang.

La plate-forme s'arrête à la ligne de partage des eaux entre ces deux vallées, nouvelle limite de la province de Hatinh dans laquelle on a voulu englober la concession Coudoux. C'est le km 92 (en comptant depuis Vinh) de la section Nord et le km 75 (en comptant de Ngan-Sau) de la section médiane de la ligne de Vinh à Đônggha.

À partir d'ici, nous reprenons le sentier ; mais nous y rencontrons fréquemment les piquets marquant le tracé du chemin de fer.

La vallée est ici étroite, sauvage, assez boisée, sans doute aussi très malsaine ; aussi faut-il espérer que toutes les précautions seront prises lors des travaux pour l'hygiène des travailleurs.

Le point culminant, à la ligne de partage des eaux, atteint 64 mètres, les sommets voisins 332 et 341.

Notre sentier, officiellement appelé route, et qui en fut une jadis, qui desservait le poste de Thanh-Lang-Xa, suit de près le ruisseau le traversant et le retraversant, et quand ce n'est pas le ruisseau, c'est un de ses affluents, de sorte qu'en somme, il faut bien compter trois ou quatre ravins au kilomètre, tantôt avec tantôt sans pont. Le sport est gâté par les travaux qu'une équipe de corvéables a faits hier après-midi pour réparer ou refaire les petits ponts de bois, et faciliter l'accès des ravins ; il s'ensuit que tout se passe facilement, sans dégringolade ni culbute.

Au bout de 2 km. 12, le Khé-Nep tourne brusquement à droite pour se diriger vers la vallée encaissée où le Rao-Nay coule à une allure de torrent.

Le sentier continue tout droit par le couloir naturel où un col de 70 m. d'altitude seulement marque la séparation entre le val de Khé-Nep et le vallon qui descend de l'autre côté vers le Khé-Nét. Le chemin de fer qui, au fond du vallon du Khé-Nep, était à 45 m. d'altitude, franchit le col par une tranchée de 9 mètres.

Cette région est sauvage, assez pittoresque, avec d'impressionnants rochers calcaires, pas de population, mais les collines qui enserrant la ligne sont couvertes de grandes forêts dont l'exploitation sera favorisée par la construction du chemin de fer. On y trouve surtout du lim, du gu, beaucoup de rotin, du latanier, du cunau, égal du bois de rose très recherché par les tourneurs et sculpteurs sur bois.

Nous descendons maintenant en pente douce, insensible pour le cavalier, par un agréable vallon vers la vallée du Khé-Nét.

Au moment où nous traversons un joli sous-bois, un vacarme de tam-tam et de gongs éclate soudain, effrayant nos chevaux. Des étendards multicolores s'agitent devant nous, des gamins sortent des broussailles, gambadent autour des chevaux, en riant et criant.

Cette joyeuse bande vient du village de Khé-Nét pour nous saluer et nous accompagner. Les porteurs du tam-tam se faufilent entre les chevaux maintenant revenus de leur surprise première ; au bord du sentier, court le frappeur de tam-tam. Ce devait être un joyeux spectacle par cette belle matinée ensoleillée que cette longue bande se déroulant au fond du vallon sur l'étroit sentier; cavaliers, étendards, joueurs de gongs et de tam-tam et gamins petits et grands dans un vacarme de gongs et de cris, de tam-tam, de rires et de hennissements.

Voici maintenant le village de Khé-Nét. Sur un pré devant le village : l'autel avec les dons rituels, les notables ; et un vétéran de la guerre, la poitrine couverte du dolman bleu horizon, la tête fièrement couverte du képi conservé propre, nous fait les honneurs. Nous nous régalaons des bananes rituelles, tout en causant avec les villageois. Ceux-ci sont très satisfaits d'apprendre qu'on va enfin reprendre les travaux du che- [2] min de fer ; ils se trouvent bien isolés à leur poste d'avant-garde, bien exposés à la disette en cas de mauvaise récolte ; ils savent qu'avec le chemin de fer, l'exploitation de leurs ressources forestières leur donnera le bien-être.

La voie ferrée ici décrit à flanc de coteau une double boucle pour atteindre la cote 25 à laquelle elle traverse la rivière Khé-Nét ; continuant à éviter la vallée trop étroite du Rao-Nay, elle suit avec le sentier un couloir parallèle à cette rivière. Vers 8 heures du matin, nous arrivons à Kim-Lu, village important, entouré de belles cultures et de pâturages, près duquel M. Coudoux possède une concession beaucoup plus intéressante, nous dit son fils, que celle de Tân-Ap, car ici le climat est bon et il y a déjà un fort noyau de population.

La concession, que longe le ruisseau Khé-Mai, est de 500 hectares. Elle compte 15.000 pieds de café et un troupeau de 150 buffles. — La gare future de Kim-Lu sera tout près de là, donnant pour le transport du café et autres produits de la concession de grandes facilités.

Grâce au chemin de fer, on pourra, dans toute cette région, élever le bœuf de boucherie sans craindre qu'un district interdît pour cause d'épizootie n'empêche l'acheminement du bétail vers les centres de consommation. Le wagon à bestiaux si facile à désinfecter ne connaît pas cet obstacle.

Au passage du ruisseau, qui, marque la limite sud de la concession, nous prenons congé de notre jeune compagnon de route. Nous continuons à chevaucher toujours à un kilomètre environ de la rivière qu'on aperçoit de temps en temps, jusqu'au village de Tân-Ninh-Phuong. Là, nous traversons le Rao-Nay en amont d'un rapide qui forme une véritable chute, que le pont du chemin de fer, un pont de 130 m. de long, enjambra pour le plaisir des yeux des voyageurs — pour la plus grande facilité aussi, sans doute, des constructeurs, car ils n'auront qu'à élever les piles sur les roches qui encombrent le lit de la rivière.

C'est ici le km 55 de la section médiane, c'est-à-dire à 22 km de Tân-Ap, et à 112 de Vinh.

Le sentier gagne ensuite, après une petite plaine de rizières, un long couloir séparé du fleuve par une chaîne de collines de 100 à 150 m. d'altitude. Ce couloir est moins

fertile et bien moins peuplé que les bords du fleuve, mais a l'avantage d'une altitude qui mettra la future ligne à l'abri des inondations. Or le Sông-Giàng a des crues de 15 mètres et plus, il ne fallait donc pas penser à établir la ligne le long des nombreux villages qui le bordent. Mais ceux-ci reliés entre eux par la rivière qui, de torrent, est maintenant devenue fleuve paisible, ne seront qu'à quatre ou cinq kilomètres des gares. Celles-ci aideront à développer la région moyenne entre les collines qui bordent le fleuve et marquent le milieu de la vallée, et la chaîne du Nui-Den, haute de 600 à 900 m. qui sépare la vallée du Rao-Nay de celle de son très curieux affluent, le Sông-Nân — Ce Sông Nân mériterait d'attirer l'attention de la Société de Géographie de Hanoï tant par la beauté des sites et la richesse de certaines plaines qu'il arrose, telle la fameuse plaine de Qui-Dat, que par le phénomène de son cours souterrain comme d'ailleurs du cours souterrain de nombre de ses affluents.

Mais le Nan qui s'enfonce sous terre au col de La-Ken, en aval d'An-tho-Thom par 150 m. d'altitude, en ressort 5.500 mètres plus loin par 30 m. environ. Il se produit donc dans cette partie souterraine une dénivellation de près de 120 m. Un tunnel dérivant les eaux, près de la perte de la rivière et venant déboucher à flanc du massif rocheux à 120 m. presque à pic au-dessus du bief inférieur, donnerait pour ce cours d'eau déjà important une puissance considérable.

Nous nous arrêtons un moment au village de Đông-Van (116 km de Vinh et 51 de Ngan-Son) où il y aura une gare. C'est le point de rencontre du sentier de Minh-Câm à Khé-Nét, que nous suivons, d'un sentier gagnant le fleuve par un col voisin, et d'un autre qui s'en va à Qui-Dat et de là à Bai-Dinh, au col de Meugia et au Laos.

Quittant la route de Minh-Gam et le tracé du chemin de fer, nous gagnons le col, à 2 km de la future gare de Đông-Van. Là une surprise m'attendait qui m'arrache un cri de joie. C'est un de ces changements à vue comme en ménageant nos cols donnant du plateau du Jura sur la vallée du Doubs. À mes pieds coule calme et majestueux le fleuve que, tout à l'heure, nous avons traversé torrent. Il serpente, bordé de riches villages qu'on domine, du col, comme d'un avion, entre deux chaînes de montagnes dont les contreforts rocheux viennent par endroits se confondre avec les berges. Le chemin descend en pente rapide et en zigzag jusqu'à la berge, en face du village de Dong-Gao.

Là nous attend un sampan aménagé à l'européenne, avec une salle à manger dont la table est couverte d'apéritifs divers, une cuisine où un artiste est occupé à des préparations des plus prometteuses.

Nous venons de faire trente kilomètres à cheval ; ce bon sport, par un beau soleil, nous a ouvert l'appétit ; le ravissant paysage, en me rappelant mon cher Doubs, ma dilaté le cœur, les fumées de la cuisine ont réveillé en moi certaine corde sensible et voici que, par surcroît, M. Maulini se trouve connaître mon pays, m'apprend que sa femme est « de chez nous », de mon propre canton.

Tandis que les chevaux et les porteurs continuent par la-route, nous appareillons. Nous voici attablés, en présence de crabes géants aux chairs savoureuses ; puis vient un poulet aux nouilles, les nouilles ayant cuit dans le poulet, spécialité du bêt, lequel est le bêt de la maison de passagers de Đônghoi. Il est très fier de ses talents culinaires et pleure presque de joie quand il constate que, de son plat succulent, il ne reste plus le plus petit monceau pour lui.

De temps en temps, pourtant— pour acquit consciencieux de notre mission, nous mettons la tête à la fenêtre pour admirer un des plus gracieux paysages que nous connaissions en Indochine, que ne verront, pas — il est vrai qu'ils seront dédommagés un peu plus loin— les clients du chemin de fer.

La ligne en effet, comme, du resté, la route, continue à suivre le long couloir de quinze kilomètres qui débouche sur le fleuve au village de Ngoc-Lam, à partir duquel elle suit la rive de très près pendant plus de 20 km.

C'est à Dam-Thuy, un village voisin de Ngoc-Lam, dans une boucle de la rivière, où se dresse un grand rocher calcaire, qu'est le poste du huyên de Tuyên-Hoa.



Nous faisons une très cérémonieuse visite au très cérémonieux mandarin qui, hier, est venu nous saluer à Thanh Lang-Xa, cette nuit à Tân-Âp, et ce matin à Đông-Van, dévorant les kilomètres avec une rapidité déconcertante. Pour peu que cette activité lui soit coutumière, malgré son étendue, ses montagnes chaotiques, ses mauvais sentiers, le territoire confié à ses soins doit être des mieux administrés.

Vers cinq heures, nous arrivons au poste de Minh-Cam, ayant parcouru 22 km ; en sampan, soit une vitesse de presque quatre kilomètres à l'heure, vitesse remarquable sur une eau à peu près sans courant.

Des chaloupes monoroues calant 0, m 50 et d'une capacité de 30 à 40 ton- [3] nes et de 75 à 100 passagers indigènes, pourraient aisément remonter le fleuve jusqu'à Đông-Cao, desservant une quinzaine de villages en amont de la gare de Lac-Son, qui est aussi la gare de Minh-Cam et se trouve au bord du fleuve. Un service de chaloupe en correspondance avec le chemin de fer rendrait bien service à tous ces villages et aiderait à descendre à une des gares voisines les produits des rives fertiles et de la forêt.

Minh-Cam, où se trouve un poste de la garde indigène, est le plus bel endroit de cette jolie vallée.

Le village et le poste occupent une presqu'île formée par le Rao-Nay et son principal affluent de gauche, le Rao-Tro, belle rivière dont la vallée mériterait d'être mieux connue des Européens. On aime à se figurer ici une ville occupant un jour, comme un petit Lyon, toute cette péninsule. Le poste se trouve sur la rive gauche du Rao-Nay ; bien construit et légèrement surélevé en raison des formidables crues, il est ombragé d'arbres magnifiques, avec une agréable promenade au bord du beau fleuve aux eaux profondes et claires. Ce qui en fait le pittoresque, c'est ce fameux rocher de Minh-Cam, gigantesque écran, se dressant au bord de la rivière si perpendiculairement qu'un caillou se détachant du sommet à 218 m. d'altitude, tomberait sur la berge, 215 mètres plus bas. C'est d'ailleurs ce qui est arrivé il y a quelques-jours à un cerf courant sur le plateau qui se trouve derrière le rocher. Il ne vit pas le précipice et vint s'abîmer à peu de distance de la rive.

Toute une population de singes petits et grands, d'ours à miel et de panthères vit dans les anfractuosités et les grottes du rocher tandis qu'en bandes innombrables, les oiseaux y viennent faire leur nid.

Plusieurs grottes, d'accès facile, donnent sur la pente formée par les éboulis entre la base du rocher et la berge. La plus belle, dans laquelle il y a une pagode, où les indigènes viennent beaucoup en pèlerinage, est, nous assure M. Vinh, très supérieure à celles si fameuses de. Huong-Tich, près de Phuly, au Tonkin. Il est de fait qu'elle est admirable. On croirait entrer dans une cathédrale.

Derrière l'autel, placé sous la partie la plus haute de la voûte ogivale, le sol cesse d'être uni et demande un peu de gymnastique, mais quelques journées de travail d'un terrassier et d'un maçon suffiraient pour donner accès par un chemin commode à d'admirables vasques, les plus belles que nous ayons jamais vues, se superposant comme les plate-formes pétrifiées de rizières étagées.

Cette grotte mériterait à elle seule d'attirer les touristes, mais Minh-Cam possède d'autres attraits : excellente chasse dans les environs, gros gibier et éléphants dans la vallée du Rao-Tro, délicieuses excursions à faire en barque sur le fleuve ; enfin, dans la région voisine, les fameuses grottes de Culac. On peut dès maintenant venir facilement à Minh-Cam en automobile (115 km. de Vinh dont 85 par la route Mandarine jusqu'à Tho-Don) — (70 km. de Đônghoi). M. Maulini a organisé au poste une chambre de passagers. Le fameux bureau de Tourisme, en attendant un Palace à un million, pourrait fort bien faire allouer à cet ingénieux garde principal, quinze cent ou deux mille piastres pour construire et aménager tout un pavillon pour les touristes et passagers, dont l'entretien serait assuré par un milicien. Mais cette solution a l'inconvénient de la simplicité ; d'ailleurs, le bureau officiel de tourisme ne connaît que le touriste

milliardaire, ou prince de sang ou de la République, et professe pour le voyageur sans titre ni naissance le plus souverain mépris.

\*  
\*   \*   \*

Nous recevons à Minh-Cam la plus charmante hospitalité. Le plaisir en est intensifié pour moi par l'échange de mille souvenirs de notre beau pays natal, des vallées merveilleuses du Doubs et de la Loue, des pâtures et des forêts embaumées du Jura ; nous avons tant d'amis communs là-bas, les Maulini et moi ! Et nous évoquons la mémoire d'un ami intime de mon père et de mon beau-père qui fut aussi l'ami intime et le parent du père de madame Maulini.

Malgré le souvenir du pays natal, nos hôtes se plaisent dans cet agréable coin d'Annam. Le climat est bon, il n'y fait jamais trop chaud, il n'y a pas de moustiques. Une source au pied du grand rocher fournit une eau absolument pure, le pays offre toutes sortes de ressources ; et la brousse voisine est giboyeuse à souhait.

Tandis que M. Maulini parcourt en tous sens son vaste territoire, en note les richesses, y fait régner la sécurité, Madame Maulini développe autour du poste les petites industries, telles que celle du tournage des bois précieux et des cultures nouvelles pour l'indigène : café et coton.

\*  
\*   \*   \*

Le lundi 13 février, nous partons vers neuf heures avec M. l'inspecteur Destée par l'automobile envoyée au devant de nous par M. le résident de Đônghoi, et gagnons la route Mandarine par la route, en très bon état, qui de Linh-Cam à Tho Dôn, longe la rive gauche du fleuve à travers la région de rizière assez étroite entre le fleuve et la montagne.

Comme il n'y a pas encore de bac pour auto à Minh-Cam, nous traversons en pirogues le Rao-Tro pour prendre l'auto-qui nous attend sur la rive gauche, de cette rivière, au village de Côt-Can. C'est un peu plus loin que se détache de la route le sentier qui, évitant les gorges du Rao Tro, gagne en suivant les crêtes, avec des montées et des descentes très dures, le huyên de Ky-Anh, dans le Hatinh, et la moyenne vallée du Rao Tro avec ses riches villages, tels que Xuân-Son et Lac-Son.

À 17 km. de Minh-Cam, nous traversons par un bac, le Khê-Trang, au hameau Xom-Rén du village de Tiên-Lang, riche village de chauffourniers. Dix kilomètres plus loin, c'est le fameux marché de Badon, près du chef-lieu du *phu* de Quang-Trach.

Badon est le plus gros marché de la région. Il a lieu tous les dix jours et réunit de 10 à 15.000 personnes venues de tout le Nord-Annam et du Tonkin. Les chaloupes de haute mer y viennent par Quang-Khê, charger du bois et du bétail.

Ce sera, pour le chemin de fer, un gros élément de trafic si la compagnie a le bon esprit de relier Badon par un service régulier de chaloupes à vapeur [4] avec la gare de Nôi-Ha, sur le Rao-Nan, ou celle de Ngan-Son, sur la rivière de Thoc.

Trois kilomètres et demi après Badon, nous retrouvons la route Mandarine, et cinq kilomètres et demi plus loin le bac de Quang-khê, terreur des automobilistes. Favorisés par le beau temps et par la mer étale, nous n'y perdons qu'une demi-heure ; mais il arrive souvent qu'avec la marée et le mauvais temps on y perde, et non sans danger, une heure ou plus. Un bac à vapeur s'impose ici.

Quang-Khê est un petit port déjà assez actif, car les jonques de 3 à 400 tonnes et les chaloupes de haute mer entrent assez facilement dans la rivière et la remontent jusqu'à Badon tandis qu'une nombreuse batellerie dessert les villages qui bordent le fleuve, ses

îles et ses affluents ; les sampans de 10 tonnes remontent le Rao-Nay jusqu'à Minh-Cam et le Rao-Nang jusqu'à Thô-Linh, près de la future gare de Noi-Ha.

De Quangkhê à Đônghoi, la route Mandarine est trop connue pour que nous la décrivions ici ; elle traverse d'abord une région de dunes dont on a récemment commencé à arrêter la marche dévastatrice par des travaux imités de ceux de Tourane et de Cua-Lô : barrières de joncs à l'abri desquelles on plante des filaos. C'est ensuite le pittoresque petit col et le bac sur la rivière de Ly-hoa. Ce petit port de jonques a beaucoup perdu de son importance.

Le bac sera prochainement remplacé par un pont. Ce sera le deuxième. Le premier s'est lamentablement effondré d'un bout à l'autre sans presque laisser de traces. Sera-ce enfin une leçon ? Les Travaux publics finiront-ils par comprendre que les ponts en ciment armé sont des travaux délicats à ne confier qu'à des entrepreneurs sérieux, expérimentés et responsables ?

\*  
\* \* \*

Après Ly-hoa, nous retrouvons une belle plaine de rizières et de nombreux villages dont celui de Hoan-Lao avec le poste du huyên et la future gare de Bô-Trach.

Nous retrouvons en effet ici la voie ferrée.

Celle-ci, après avoir traversé le rocher de Minh-Cam par trois tunnels dont l'un a été étudié pour traverser sans l'abîmer la grande grotte, longe de très près la rive droite du fleuve Nay pendant quinze kilomètres. Elle traverse sur de hauts remblais les plaines de rizières basses qui s'étendent entre la gare de Lac-Son (km. 30) et de Lê-Son (km. 20) et par deux tunnels les rochers de Lê-Son — Puis, après la gare de Lac-Giao (km. 15), elle s'éloigne du fleuve et longe, en suivant la montagne, une grande plaine de rizières. — Toute cette région est très riche, avec dès villages très peuplés, qui cultivent le riz et le maïs, et possèdent de grands vergers d'aréquier, jacquiers, orangers, bétel, thé, etc.

Au km 8, la ligne traverse la rivière Nan dont elle suit la rive droite jusqu'à la gare de Noi-Ha, au km. 5. Cette gare sera une gare fluviale importante, si le Service de l'Exploitation du chemin de fer sait combiner au lieu d'opposer voie ferrée et voie fluviale. Ce sera la gare qui desservira par chaloupes le gros marché de Badon, à 7 km. de là, et le port de Quang-Khê, à 12 km.

Après Noi-Ha, la ligne remonte la rivière de Troc, autre affluent du Nay, jusqu'au km 0, c'est-à-dire au point de départ de la section médiane de la ligne à construire. C'est le km 132 de la section sud, celle dont les travaux vont être entrepris de suite, de Đôngha au Ngan-Son.

La ligne profite ici de la coupure pratiquée par la rivière dans la chaîne de montagnes.

Au km 0-132 (0 de la section Ngan-Son— Tan-Ap et 132 de la section Đôngha-Ngan Son), la ligne traverse la rivière de Troc. Un km plus loin, la station de Ngan-Son, rivale de celle de Noi-Ha, comme gare fluviale desservant le bas Rao-Nay, son estuaire et ses affluents.

C'est là sans doute aussi que, dans trois ou quatre ans, le chemin de fer tiendra à la disposition des touristes une chaloupe ou un canot automobile pour remonter la belle rivière de Troc jusqu'aux fameuses grottes de Culac, à 17 km en amont.

Ces grottes sont splendides. Quinze cents mètres à parcourir en sampan sous des voûtes atteignant 50 m. de haut, avec des effets de lumière, des colorations de toute beauté. Il reste, de ces grottes, encore beaucoup à explorer, donc du pain sur la planche pour les amateurs, indochinois.

On peut dès maintenant y venir en automobile, du huyên de Bô-Trach, au km 185 de la route Mandarine, à 18 km de Đônghoi, jusqu'au village de Culac, 4 km avant les grottes. La distance est de 28 km.

À partir de Bô-Trach, la ligne suit à peu près la route Mandarine, sur laquelle se trouve la gare suivante, celle de Phuc-Tu ; puis, évitant le bas-fond de Đônghoi, elle passe à deux kilomètres de cette ville, dont la gare se confondra avec celle du village de Thuan-Ly (98 km de Đôngha, 201 km de Vinh).

Nous arrivons à Đônghoi vers midi. Nous y sommes les hôtes : M. Vinh de son vieil ami, le quan-bô, mandarin actif, à l'esprit très ouvert, et moi, de M. le résident et de madame Dupuis.

Après midi, nous allons en automobile à l'emplacement de la future gare, par une belle route droite facile à transformer en une superbe avenue. Nous ensuite visitons l'école professionnelle que M. Dupuis a créée pour l'enseignement de la sculpture sur bois et du tissage de la soie. L'enseignement est essentiellement pratique, on vise à former des ouvriers, de vrais ouvriers, sachant travailler et non gâtés d'avance. L'école a été installée sans frais dans les locaux de la garde indigène. Les produits: meubles, cassettes, lampadaires et autres objets en bois sculpté, en bois de rose ou de santal, sont déjà si bien connus à Huê que les clients doivent se faire inscrire longtemps à l'avance.

Dans trois ans sans doute, quand le chemin de fer sera achevé, les voyageurs trouveront -à la gare quelque salle de vente ou des éventaires leur offrant les produits de toute une florissante industrie.

Une autre chose dont M. le Résident est fier à juste titre, c'est la culture du mûrier à laquelle il a fait consacrer tous les terrains vacants de la citadelle, sauf là où il a fait planter des cocotiers; 3.000 arbustes d'aspect vigoureux ont jailli des cocos mis en terre il y a six mois. En octobre, on les transplantera dans des terrains de la province qui semblent propres à cette culture. Il n'y a, en effet, pas de raison pour que le cocotier qui, au Laos, prospère bien plus au nord que Đônghoi et très loin de la mer, ne réussisse pas ici aussi, procurant à cette province une nouvelle ressource, et utilisant des terrains sablonneux jusqu'à présent stériles, qui bordent les côtes.

\*  
\*   \*  
\*

La province de Đônghoi, sans port maritime important, éloignée du chemin de fer, dépourvue de route, sans voie navigable reliant ses deux groupes de rivières entre eux et avec les voies navigables des provinces voisines, était restée jusqu'à ces temps derniers la plus mal desservie, partant la plus arriérée d'Annam.

Mais déjà, l'achèvement de la roue Mandarine a marqué une grosse amélioration. Les services automobiles, si mal gérés qu'ils soient, n'en ont pas moins créé en moins de quatre ans un mouvement de voyageurs considérable.

L'entreprise Pham-van-Phi entasse dans son autobus, faisant chaque jour dans les deux sens, le trajet de Vinh à Đôngha jusqu'à vingt voyageurs à la fois, et un concurrent, qui, au lieu de 6 \$ n'en fait payer que 3 pour 290 km. voit ses automobiles constamment remplies.

Ajoutez à cela un passage considérable d'automobiles privées ou de location ; aussi la Maison de passagers, où l'on s'arrête pour déjeuner et où trois chambres sont à la disposition des voyageurs, est-elle devenue insuffisante.

[5] La construction d'un véritable petit hôtel, géré sur le même excellent principe, mais possédant une douzaine de chambres s'impose.

Dans quelques semaines vont commencer sur quatre points différents de la province les travaux de construction de la voie ferrée.

Tout un campement va être incessamment construit pour le personnel à l'emplacement de la future gare, à Thuân-Ly.

Ce sera certainement pour Đônghoi le début d'une ère de développement.

De simple village, ce petit port deviendra sans doute une petite ville.

C'est pourquoi, d'ores et déjà, l'actif résident a entrepris certains travaux d'assainissement, entre autres une très ingénieuse distribution d'eau potable : un bateau citerne puisant l'eau dans la source par une pompe et venant la pomper dans un réservoir à Dônghoi a remplacé le transport d'eau par sampans et sa manutention par touques à pétrole.

\*  
\*   \*

Le mardi matin, nous partons en automobile à 5 h. 12 avec M. l'administrateur-adjoint jusqu'au bac de Quan-Hâu, à 8 km. de Dônghoi. Là nous prenons place dans un grand sampan confortablement aménagé dans ce but par les soins du tri-huyên de Phong-Lôc. Ce mandarin nous accompagne d'ailleurs et nous donne quelques renseignements sur sa circonscription.

Pendant deux heures et demie environ, nous remontons la rivière de Dônghoi, magnifique cours d'eau de 5 à 600 m. de large bordé de nombreux villages, puis une des rivières qui l'alimentent. Cette rivière n'a d'ailleurs pas de nom, comme l'immense majorité des rivières en Indochine.

Vers 8 h. 12, nous arrivons à l'ancien bac de l'ancienne route Mandarine et débarquons à l'endroit choisi pour la gare de Xuân-Puc (80 km. de Dôngha et 18 km de Dônghoi).

Nous retrouvons en effet à cet endroit la voie ferrée qui, après Dônghoi, a gagné la base des montagnes et, depuis sept kilomètres, longe la rivière qu'elle traversera sur un viaduc de 160 mètres.

À Xuân-Duc, les chevaux nous attendent ; nous partons au trot sur l'ex-route Mandarine délaissée, au grand chagrin des populations riveraines, pour la route des dunes. La construction du chemin de fer va lui rendre la vie. Déjà l'on a commencé la réfection de nombreux ouvrages : les rivières vont être dotées de bacs et la route empierrée. Ce sera alors bien mieux que l'animation d'antan ; au lieu de cavaliers et palanquins, ce seront les automobiles des entrepreneurs, conducteurs et ingénieurs, les camions transportant coolies et matériaux, les bicyclettes et les chevaux des caïs et surveillants, et la série trottinante des marchandes de victuailles et autres provisions.

Le tracé du chemin de fer suit cette route depuis Donghoi. Grâce aux drapeaux que le huyên y a fait planter de distance en distance, nous ne le perdons pas de vue.

Nous trottons sur des terres élevées occupées surtout par la brousse, mais les villages bordant la grande plaine de rizières ne sont pas loin et la gare de Dai-Phuc, cinq kilomètres après celle de Xuân-Duc, desservira dans un rayon de 3 km six importants villages.

Nous suivons ensuite une ligne de crêtes basses séparant la grande plaine d'un vallon où, déjà, quelques rizières indiquent les possibilités de l'avenir, quand la province pouvant facilement écouler ses produits, il y aura intérêt à étendre les cultures.

Vers 10 h. 12, nous arrivons au gros et riche village de My-Duc où nous déjeunons dans la maison du chef de canton, une belle demeure annamite en bois de gu artistement sculpté.

My-Duc aura une gare (au km. 68, de Dôngha, donc à 20 km. de Dônghoi).

La chaleur est depuis deux jours plus forte que ne le comporte la saison. Aujourd'hui, on se croirait en juin. Nous ne nous en plaignons pas, mieux vaut cela que le crachin ; mais c'est à My-Duc l'excuse pour un peu de sieste.

Nous repartons vers 13 heures ; My-Duc se trouve sur un gros cours d'eau que le chemin de fer traversera par un viaduc de 45 m. — Nous le passons en sampan ; mais mon cheval, un cheval européen, refuse énergiquement d'entrer dans cette frêle embarcation, et pour le faire entrer à l'eau et prendre la nage, il se fait longuement prier. Même comédie trois fois encore en l'espace de six kilomètres, car ici la route

longe le bord de la plaine et les cours d'eau n'ont déjà plus le régime de montagne, mais sont larges et profonds. Trois ponts de 30 m. franchiront ces affluents et un pont de 165 m. la rivière principale, ici appelée Kim-Giang.

Depuis My-Duc, la région que nous traversons est assez peuplée ; les villages, lorsque le chemin de fer fonctionnera, verront sans doute leurs ressources considérablement accrues du fait de l'exploitation des forêts qui couvrent la région montagneuse.

Vers deux heures et demie, nous arrivons à la grosse rivière Kim-Giang, (son nom en cet endroit) que bordent à droite et à gauche deux séries presque ininterrompues de riches villages que desservira la gare de My-Trach (55 km. de Đôngha et 44 Đônghoi). Ce sera sans doute une des gares les plus importantes de la ligne, surtout avec le développement probable de la région forestière.

À My-Trach, nous laissons les chevaux sur la rive gauche, car, de l'autre côté, nous retrouvons la route qui relie le poste du huyên de Lê-Thuy à la route Mandarine et l'automobile de la résidence de Hatinh, qui doit remmener M. l'administrateur-adjoint. Bientôt arrive à son tour M. [Amédée] Loisy, ingénieur des T.P. de la province de Quang-Tri, qui vient nous prendre avec son automobile.

Nous quittons à My-Trach le tracé du chemin de fer, qui continue à longer les contreforts de la chaîne Annamitique, et, sur plus de 20 km., reste, sauf le vallon où se trouvera la gare de Thuong-Lâm, dans une région pour le moment parfaitement désertique.

La route Mandarine que nous rejoignons à sept km. de My-Trach n'a guère mieux à offrir. C'est, à l'ouest, la brousse couvrant une région de mamelons ; à l'est, les dunes qui, depuis Đônghoi jusqu'au Cap-Lai, sur une longueur de 60 km et une largeur de quatre en moyenne, attendent impatiemment ici les cocotiers de M. le résident de Đônghoi, là les filaos de l'administration des forêts. La transformation de cette partie du Đônghoi en un nouveau département des Landes est un des devoirs qui s'imposent à l'Administration française. Une forêt de filaos sur ces 24.000 hectares serait, dans sept ou huit ans, une source inépuisable de combustible excellent pour le chemin de fer et pour la future usine électrique de Đônghoi.

La route suit d'abord le vallon d'un affluent de la rivière de Đônghoi, puis celui d'un ruisseau descendant vers la rivière n° 1 de la province de Quang- [19] Tri. Or cette rivière communique par un canal avec la Rivière de Quang-Tri qui communique elle-même avec la lagune et les rivières de la région de Huê. Aussi la construction d'un canal par la dépression que suit la route Mandarine a-t-elle été souvent proposée. Le chemin de fer, qui dessert par sept gares assez rapprochées et bien placées près des cours d'eau, la grande plaine de Đônghoi sera plus que suffisant pour en assurer les transports vers Quang-Tri et Huê.

Après 13 km. d'une route magnifique en pays semi-désertique, on entre dans une région bien peuplée formée d'une grande plaine de rizières comprise entre deux plateaux de terres rouges d'une rare fertilité.

La plaine est arrosée par une belle rivière née de deux branches aux appellations diverses descendues de la montagne : la voie suit parallèlement et à quatre kilomètres environ de la route traverse la branche Nord à la gare de Sa-Lung sur un pont de 60 m. et la branche Sud à la gare de Tien-An sur un pont de 120 m.

Très bien desservie par ces cours d'eau, la plaine enverra ses produits aux deux gares par voie d'eau tandis que les bois d'un arrière-pays forestier assez étendu descendront par flottage par les mêmes rivières.

Quant aux deux plateaux de terres rouges, déjà assez peuplés, ils sont susceptibles d'un grand développement des cultures, d'excellents chemins les desservent déjà, les reliant à la route Mandarine.

Sur celui du nord, on trouve à Cho-Huyên la plantation Guis qu'a rachetée M. Loisy et où il compte, l'an prochain, prendre une retraite à son goût, c'est-à-dire déployer dans une nouvelle direction une activité dévorante.

Sur celui du Sud, il y aurait place pour de magnifiques cultures de plantations de café et autres, mais à la Cour de Huê, on paraît redouter quelque peu de voir s'implanter dans ces régions cet ami du petit peuple annamite, le colon français.

\*  
\*   \*   \*

Pour nous donner une meilleure idée des ressources de cette région, M. Loisy nous fait quitter un kilomètre avant le bac de Xuân-Hoai la route Mandarine pour prendre celle qui, longeant le plateau Nord, gagne, en desservant de nombreux villages, l'embouchure de la rivière de Cua-Tung et la petite station balnéaire créée par les Européens de Quang-Tri et de Huê. Rien de prétentieux, quelques modestes maisons en torchis couvertes de paillotes : mais la situation est excellente, sur une falaise de terre rouge dominant une superbe plage. Nous nous y reposons une heure, respirant avec délices, après cette chaude journée, l'air vif et frais de la mer.

Au retour, nous nous arrêtons au Collège catholique, près du village de Ân-Ninh. Ce collège date de 125 ans ; environ 80 élèves y reçoivent une éducation préparant au grand séminaire les jeunes gens qui se sentent la vocation ecclésiastique.

Le plateau Sud tombe brusquement, d'une trentaine de mètres. La route gagne aisément le sommet par un lacet parfaitement construit ; pour le chemin de fer qui n'est plus ici qu'à 1.500 m. de la route, le problème était plus délicat.

Il commencera à s'élever en plaine par un remblai atteignant 9 mètres et entrera dans le plateau par une tranchée atteignant une dizaine de mètres, la pente naturelle du terrain faisant la différence.

Après la gare de Lang-Dinh, à l'arrivée sur le plateau, la ligne se rapproche de la route Mandarine, qu'elle suit à peu de distance, traverse la rivière de Cam-Lô sur un pont de 160 m. et atteint, un kilomètre et demi plus loin, la gare de Dôngha.

Nous continuons en automobile jusqu'à Quangtri où nous arrivons à huit heures du soir.

Notre mission n'est pas terminée pour autant ; nos lecteurs se rendront compte par notre prochain article qu'il y a encore fort à dire sur le chemin de fer de Vinh à Dôngha.

Nos deux premières journées de voyage nous ont fait voir des régions déjà très peuplées n'attendant que le chemin de fer pour prendre un essor considérable ; la seconde journée et la troisième, nous avons vu des vallées sauvages, peu peuplées mais riches en forêts, et dont certains districts n'attendent que la facilité des transports pour que la brousse fasse place aux rizières, aux plantations et aux pâturages.

Le quatrième et le cinquième nous ont amené à travers une province longtemps déshéritée au point de vue des communications, et qui donne au voyageur suivant la route Mandarine l'impression d'un pays pauvre avec quelques taches de terres riches et peuplées mais où l'on sent que la voie ferrée est appelée à créer le bien-être en mettant ces régions riches en communication les unes avec les autres, et à développer certaines ressources jusqu'à ce jour inexploitées, en particulier les ressources forestières.

L'un dans l'autre, ces pays procureront bien vite au chemin de fer une clientèle très supérieure à celle des lignes de Tourane à Dôngha et de Vinh à la frontière du Tonkin, et, en retour le chemin de fer les fera naître à une vie économique assez active.

---

VOIES FERRÉES  
par KRITON  
(*L'Écho annamite*, 6 mai 1922)

.....

Et d'abord, si l'on <sup>38</sup> vient de réussir remarquablement, et suivant des méthodes connues, un prélèvement de six millions de piastres sur la richesse indochinoise, on a justifié cet emprunt par la nécessité d'achever le Transindochinois, qui videra, au profit des pays déshérités [en population] du Sud, les fameux et, dit-on, inépuisables réservoirs de main-d'œuvre du Nord. Mais on sait trop, même en Cochinchine, où s'affirme cependant chaque jour une sereine ignorance de la géographie indochinoise, que cette contribution volontaire et spontanée des populations ne suffira pas à rattacher à Nhatrang les tronçons épars et inachevés de la voie septentrionale ; d'où, semble-t-il, la nécessité de concentrer tout l'effort sur l'achèvement du parcours Tourane-Nhatrang, afin de donner au Transindochinois une réelle et efficace utilité.

Or, ce travail ne sera pas exécuté sur les fonds des emprunts futurs, mais bien sur les ressources propres de la Colonie : on annonce, en effet, pour 1922 et 1923, un premier prélèvement de 20 millions de piastres sur la Caisse de réserve. Il faut espérer, par suite, que l'excédent des recettes sur les dépenses permettra de pourvoir abondamment la Caisse de Réserve en 1922 ; car son Avoir en numéraire au 31 mai 1922 n'était que de 13 millions et demi, et si ses valeurs en portefeuille s'évaluaient à près de 122 millions de francs, soit environ vingt millions de piastres à 6 francs, on sait assez qu'une réalisation en francs de ce portefeuille constituerait, en une telle période de crise universelle, une très désastreuse spéculation.

On peut être assuré qu'elle ne tentera pas l'autorité supérieure.

Mais en prévoyant même l'achèvement en cinq ans, à l'aide de ressources propres de l'Indochine, à la condition que ne survienne, bien entendu, aucune catastrophe d'un ordre quelconque, du fameux et si impatientement attendu Transindochinois, M. Long déclarait, dans cette séance d'ouverture du Conseil [de gouvernement] de 1920, que le Transindochinois seul ne suffisait pas au développement économique du Sud de l'Indochine. Il convenait de le prolonger d'abord, disait-il, par la construction de la ligne Saïgon-Pnompenh.

.....  
(*Courrier d'Haïphong*).

---

Travaux publics  
(*L'Avenir du Tonkin*, 7 juillet 1922)

Est nommé dans le cadre permanent des Travaux publics pour compter du 13 juin 1922, veille du jour de son embarquement à Marseille :

Au grade d'ingénieur adjoint de 3<sup>e</sup> classe : M. Corberand, Charles-Jacques-Marie-Joseph <sup>39</sup>, ancien élève de l'École polytechnique.

M. Corberand est affecté à la circonscription des études et travaux de chemins de fer du Nord-Annam.

---

Dans la Légion d'honneur  
MINISTÈRE DES COLONIES  
(*Journal officiel de la République française*, 16 août 1922).

---

<sup>38</sup> Le gouverneur général Maurice Long.

<sup>39</sup> Jacques Corberand (1899-1955) : polytechnicien, ingénieur des Travaux publics de l'Indochine, affecté successivement aux chemins de fer du Nord-Annam (1922), en Cochinchine (1925), au Cambodge (1930), à l'arrondissement d'Hydraulique agricole de Tourane (1933), au Tonkin (1937), puis chef des services techniques de la région Saïgon-Cholon (1942).



## Chevaliers

Lefèvre (*François[-Émile-Sauveur]*)[Rouen, 1884-près de Luang-Prabang, 1938] [Polytechnicien], ingénieur en chef de 2<sup>e</sup> classe des ponts et chaussées, chef de la circonscription territoriale de l'Annam ; 17 ans, 9 mois de services, dont 12 ans 4 mois aux colonies ; 4 campagnes de guerre. Titres exceptionnels : a rendu les services les plus signalés. Par son énergie, sa compétence, son sens du commandement, a permis l'ouverture définitive, de bout en bout, de la route Mandarine, livrant à la circulation plus de 10.000 kilomètres de routes établissant par des services d'automobiles la liaison définitive entre la Cochinchine et le Tonkin. Son œuvre, en Annam, en particulier, qu'il s'agisse d'hydraulique agricole ou de travaux de chemins de fer (il est l'auteur du projet Vinh-Dongha). restera un modèle d'équilibre, d'intelligence pratique et de rapidité d'exécution [Futur directeur de Suzannah, des Plantations d'An-loc, Cam-tiêm, administrateur de la Société agricole et industrielle du Thap-Muoi].

---

Le chemin de fer de Vinh à Dôngha

Où en sont les travaux ?

(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 13 août 1922)

(*L'Écho annamite*, 22 août 1922)

Ouvrages déjà construits et terminés

- 1<sup>er</sup> arrondissement de Vinh à Tân-Áp

Ponts en béton armé : 5 de 3 m. d'ouverture, 5 de 4 mètres, 2 de 5 mètres, 5 de 8 mètres en deux travées de 4 mètres, 1 de 12 mètres en 3 travées de 4 mètres, 1 de 40 mètres en 4 travées de 10 mètres.

Ponts voûtés : 11 de 3 m. d'ouverture, 78 de 4 mètres, 3 de 5 mètres, 1 de 10 mètres.

Adjudications déjà faites et rabais consentis :

1<sup>er</sup> arrondissement de Vinh à Tân-Áp

Construction de 4 ponts en maçonnerie avec tablier en béton armé aux km. 4.650, 6.500, 8.185 et 9.500, au total 17 travées de 5 mètres. — M. Coudoux, entrepreneur. Prix du bordereau. Importance 27.000 p.

Achèvement des maçonneries des culées des ponts de 15 et 50 mètres d'ouverture aux km. 38,664 et 50,257. — M. Coudoux, entrepreneur. Prix du bordereau. Importance 29.700 p.

Achèvement des maçonneries des grands ponts métalliques (pont du sông Ca à Yên-Thaï, ponts du Ngan-Sau à Hao-Duyêt et Bai-Duc). — Société anonyme des établissements Brossard Mopin\*, entrepreneur. Augmentation de 3 pour cent des prix du bordereau. Importance 35.000 p.

Construction des ponts en béton armé entre les km. 10 et 92 (16 ouvrages comprenant au total 1 travée de 15,00, 14 travées de 10,00, 1 travée de 9,00, 2 travées de 8,00, 8 travées de 5,00, 6 travées de 4,00). — Société anonyme des établissements Brossard Mopin\*, entrepreneur. Rabais 7 pour cent. Importance 71.250 p.

Terrassements entre les kilomètres 45 et 47,200. — M. Bui-Huy-Tin, entrepreneur. Prix du bordereau. Importance 5.700 p.

Achèvement et parachèvements d'ouvrages entre les kilomètres 0 et 55. — Travaux en régie. Importance 28.000 p.

Fourniture de 96.650 m<sup>3</sup> de ballast (totalité du ballast nécessaire au 1<sup>er</sup> arrondissement). — M. Hoang-Quang-Huong, entrepreneur. Prix du bordereau. Importance 128.150 p.

Fourniture de 108.000 traverses en bois (totalité des traverses nécessaires au 1<sup>er</sup> arrondissement). — Fourniture répartie en 3 marchés. Premier marché : 27.000 traverses, M. Nguyễn-An-Diếp, entrepreneur ; rabais 5 pour cent ; importance 48.735 p. Deuxième marché : 54.900 traverses. — M. Lejeune, entrepreneur ; prix du bordereau ; importance 102.600 p. Troisième marché : 27.000 traverses. — MM. Nguyễn-An-Diếp et. Nguyễn-Thua-Dat, entrepreneurs ; prix du bordereau ; importance 51.300 p. Au total 202.635 p.

Construction d'une remise à machines et d'un logement avec dépendances pour agent européen en gare de Phuc-Trach. — Société anonyme des établissements-Brossard Mopin\*. Augmentation de 3 pour cent des prix du bordereau. Importance 18.500 p.

- 2<sup>e</sup> arrondissement de Đônggha au Ngan-Son

Les travaux d'infrastructure (terrassements et petits ouvrages d'art) de Đônggha au Ngan-son s'élèvent au total de 1.412.300 p. Ils sont répartis en cinq lots, savoir :

1<sup>er</sup> lot de Đônggha à la rivière de Sa Lung (km. 0 à 31.900). — M. Goudemant, entrepreneur. Rabais 19 pour cent. Importance 312.880 p.

2<sup>e</sup> lot : de la rivière de Sa-Lung à la rivière de My-Trach (31.900 à 56.100). — M. [Georges-François] Leroy, entrepreneur, Rabais 6 pour cent. Importance 291.880 p.

3<sup>e</sup> lot de la rivière de My-Trach à la rivière de Long-Dai (56.100 à 81.500). — M. Goudemant, entrepreneur. Rabais 19 pour cent. Importance 254.490 p.

4<sup>e</sup> lot de la rivière de Long-Dai à Hoan-Phuc (81.500 à 116.100). — M. Jullien, entrepreneur. Rabais 20 pour cent. Importance 364.265 p.

5<sup>e</sup> lot de Hoan-Phuc au Ngan-Son (116.100 à 131.200). — M. Jullien, entrepreneur. Rabais 14 pour cent. Importance 188.785 p.

Les petits ouvrages d'art faisant partie des 5 entreprises qui précèdent comprennent, outre 150 ouvrages de moins de 2.00, 106 ouvrages de 2.00 à 16.00 d'ouverture en une, deux, trois, quatre ou cinq travées.

Construction des bureaux et campements pour la conduite et la surveillance des travaux de construction de la ligne. — M. Hoang-duc-Huu, entrepreneur. Travaux répartis en 4 lots pour chacun desquels il a été consenti les rabais ci-après : 9, 7, 6 et 9 pour cent. Importance 52.150 p.

Construction de bâtiments à voyageurs, bâtiments de service et logements d'agents européens répartis en deux lots, savoir :

1<sup>er</sup> lot du km. 0 au km. 81.500. — M. Goudemant, entrepreneur. Augmentation 5 pour cent des prix du bordereau. Importance 83.520 p.

2<sup>e</sup> lot : du km. 81,500 au km. 132,000. — M. Jullien, entrepreneur.

Augmentation de 5 pour cent des prix du bordereau. Importance 91.850 p.

#### Adjudications en cours ou en préparation

Concours fixé au 15 novembre 1922 pour la fourniture et la pose des ponts métalliques du 1<sup>er</sup> arrondissement de Vinh à Tân-Âp. — Pont de Sông-Ga à Yên-Thai, longueur 424,86. Ponts du Ngau-Sau : 1<sup>er</sup> à Çuo-Thuong ; longueur 247,95 ; 2<sup>e</sup> à Hoa-Duyêt, longueur 131,63 ; 3<sup>e</sup> à Bai-Duc, longueur 98,58. Pont du Ngan-No, longueur 50 m. Pont du Ngan Tiêm, longueur 49,82. Pont du Khe-Rao-Boi, longueur 39,93. Montant approximatif de la dépense : 820.000 p.

Concours pour la construction des ponts en métal ou en béton armé sur la partie comprise entre Đônggha et le fleuve Rao-Nan.— La date du concours n'est pas encore fixée. — Pont de 160 m sur la rivière de Cam-Lo. Pont de 120 m sur le Sông-Bên-Hai. Pont de 165 m sur le Sông-Kiên-Giang ou rivière de My-Trach. Pont de 160 m sur le Sông-Dai-Giang ou rivière de Long-Dai ; Pont de 50 m sur le Rao-Le-Ky. Pont à 150 m le Ngan-Son. Pont de 140 m sur le Rao-Nan. En outre : 6 ponts de 10 m de 15 m, 6 ponts de 16 m à 30 m, 6 ponts de 40 m à 90 m. — Montant approximatif de la dépense : 1.705.000 p.

Matériel de voie destinée aux 1<sup>er</sup> et 3<sup>e</sup> arrondissements (de Vinh à Tân-Âp et de Đônggha au Ngan-Son). — Préparation et passation des marchés par les soins du ministère des Colonies à Paris. — Estimation de la dépense: 1.702.000 p .

Fourniture de 133.000 m<sup>3</sup> de ballast pour le 3<sup>e</sup> arrondissement de Đônggha au Ngan-Sôn (totalité du ballast nécessaire).— Estimation de la dépense : 190.000 p.

Fourniture de 173.000 traverses en bois pour le 8<sup>e</sup> arrondissement de Đônggha au Ngàn-Son (totalité des traverses nécessaires). — Estimation de la dépense :3.507.000 p.

#### Projets :

##### 7<sup>e</sup> Arrondissement de Tân-Âp au Ngan-Son

Ponts en béton armé : 8 de 3 mètres, 5 de 4 mètres, 4 de 5 mètres, 1 de 6 mètres, 1 de 10 mètres en 2 travées de 5 mètres, 3 de 15 mètres, 1 de 25 mètres, 1 de 30 mètres, 1 de 35 mètres en. une travée de 15 mètres et 2 travées de 10 mètres, 1 de 75 mètres en 3 travées de 25 mètres.

Pont de 140 mètres en 4 travées en béton armé de chacune 20 mètres, et une travée métallique de 60 mètres.

Ponts voûtés: 12 de 3 mètres, 2 de 4 mètres, 11 de 5 mètres, 2 de 8 m en 2 arches de 4,00, 4 de 8 m en 2 arches de 4,00, 2 de 10 m en 2 arches de 5 mètres.

Tunnels : 5 tunnels ayant respectivement les longueurs suivantes 184mètres, 95 mètres, 92 mètres 50, 179 mètres 50. 60 mètres 80. Le quatrième de ces tunnels utilise une grotte naturelle sur une longueur de 43 mètres 50.

#### Caractéristiques de la voie

Rampe maxima généralement 0,010, très exceptionnellement et sur de petites longueurs 0,015.

Rayons des courbes. — 150 mètres au minimum, sauf dans la traversée des rochers de Minh-Cam et de Le-Son où l'on s'est trouvé dans l'obligation d'employer des rayons de 100 mètres.

#### Tranchées et remblais importants

Plaine de Vinh : remblai de 2 à 3 mètres de hauteur sur une longueur d'environ 25 kilomètres.

Sur la longueur du 2<sup>e</sup> arrondissement de Tân-Âp au Ngan-Son : sur de petites longueurs (200 à 300 mètres) un certain nombre de remblais atteignant 13 mètres de hauteur ; entre les km. 129 et 133 d'une part, 147 et 151 d'autre part, soit une longueur totale d'environ 8 kilomètres, remblai de 6,00 de hauteur.

À Gio-Linh, dans le 3<sup>e</sup> arrondissement, tranchée de 10 mètres de profondeur suivie d'un remblai de même importance ; au total, une dénivellation de 20 mètres.

#### Travaux publics (*L'Écho annamite*, 5 septembre 1922)

M. Gaches <sup>40</sup>, ingénieur adjoint de 4<sup>e</sup> classe des Travaux publics de l'État, est affecté au service des Travaux publics de l'Indochine avec le grade d'ingénieur adjoint de 3<sup>e</sup> classe pour compter du 16 juillet 1922, date de sa mise à la disposition du Département des colonies conformément aux dispositions de l'arrêté du 9 juillet 1919 ; l'ancienneté de M. Gaches, dans son grade d'ingénieur adjoint de 3<sup>e</sup> classe des Travaux

---

<sup>40</sup> Pierre-Paul-David Gaches (Viane, Tarn, 28 avril 1891-Bordeaux, 21 mars 1940) : ingénieur des Travaux publics de l'Annam (1922-1933), chevalier de la Légion d'honneur (*JORF*, 2 juillet 1918).

publics, remontera au 1<sup>er</sup> juillet 1921 de la nomination au grade d'ingénieur adjoint de 4<sup>e</sup> classe des Travaux publics de l'État. M. Gaches est affecté à la circonscription des Etudes et Travaux des Chemins de fer du Nord-Annam.

---

Travaux publics  
(*L'Avenir du Tonkin*, 19 mars 1923)

M. Ozon, ingénieur adjoint de 2<sup>e</sup> classe, nouvellement détaché au service des Travaux publics de l'Indochine, est affecté à la circonscription d'études et travaux des chemins de fer du Nord-Annam.

---

Les ponts métalliques de la ligne Vinh-Tân-Ap  
par H. C. [Cucherousset]  
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 25 mars 1923)

Les ponts métalliques de la ligne Vinh-Tân-Ap viennent enfin d'être adjugés, après de longs délais, et l'on peut maintenant prévoir que cette ligné de 92 km. dont la construction a commencé en 1914. pourra être mise en exploitation vers la fin de 1924.

Les ponts en question sont les suivants :

- 1° - Pont du Sông-Ca — de 424 m. 86 en sept travées.
- 2° - Pont du Ngah-Sàu — de 247 m. 95 en trois travées de 62 m. 10 et une de 62 m. 70.
- 3° - Pont de Hoa-Duyêt — de 131 m. en 3 travées.
- 4° - Pont de Ba-Duc — de 98 m. 58 en une travée de 52 m. 38 et 2 de 23,90.
- 5° - Pont du Ngan-No — 50 m
- 6° - Pont du Ngan-Tiêm — 49 m. 82.
- 7° - Pont du Rao-Boi.

Le travail a été adjugé à la Société des Ponts et travaux en fer\*, de Paris, pour 570.000 p. au taux de 6 fr.. Ce prix est inférieur de 260.000 p. aux prévisions d'il y a deux ans.

La Société a un délai de 15 mois à dater de l'arrivée en France du dossier qui est parti le 15 mars. La pénalité pour les retards est fixée à 120 fr. par jour pour les 30 premiers jours, 180 pour les 30 suivants et 240 par jour au-delà de 60 jours. De sorte que pour un retard de trois mois, le constructeur sera frappé d'une pénalité de 16.200 fr. soit, au taux fixé de 6 fr., 2.700 p. ce qui n'est pas bien effrayant. Par contre la prime à l'avancement étant du même ordre, n'a rien d'encourageant.

Nous estimons que c'est là une erreur tenant à ce que ceux qui ont établi le cahier des chargés sont des fonctionnaires, donc des hommes qui ne se rendent pas compte de la valeur du temps.

Comme il aura été dépensé, d'ici un an, plus de 12 millions de francs sur ce tronçon, soit, à 6 %, un intérêt de 720.000 fr. par an, soit près de 2.000 fr. par jour; il saute aux yeux que chaque jour gagné ou perdu coûte ou rapporte 2.000 fr.. La pénalité ou la prime aurait donc dû être de 2.000 fr. par jour.

Il est trop tard pour relever la pénalité, mais il y aurait lieu de relever la prime en encourageant surtout la construction rapide des premiers ponts. C'est ainsi que pour les deux premiers ponts sur le Sông-Cau et le Ngan-Sau, il devrait être accordé une prime de 1.200 fr. par jour. Bien entendu, cette prime serait perdue si les autres ponts n'étaient pas terminés à la date voulue. Pour les deux ponts suivants, donnant accès à la

partie la plus riche du Huong-Nhi, une prime de 600 fr. ; un supplément de prime de 200 fr. serait suffisant pour l'ensemble des derniers ponts.

Cette prime ne coûtera rien à la colonie, pas un centime, car si, pour trois mois gagnés, il y a 180.000 fr. de primes à payer, le chemin de fer commencera aussi trois mois plus tôt à fonctionner, rapportant plus que probablement ces 180.000 fr.. Or, en dehors des recettes proprement dites, il faut compter l'enrichissement du pays par le chemin de fer, avancé de trois mois, et les facilités de transport du personnel et du matériel pour la construction de la section suivante et pour l'étude de la ligne du col de Meubla.

Disons, pour compléter nos renseignements, que les autres concurrents primés ont été MM. Schneider, les Ateliers Maritimes de Haïphong, la Maison Daydé, la Maison Joseph Paris, la Cie de Fives-Lille et les Ateliers Schwartz-Hautmont, dans l'ordre ci-dessus.

MM. Schneider ont ainsi obtenu la riche prime de 4.000 fr. Nous estimons ici aussi la prime insuffisante, très insuffisante.

---

24 mai 1923

*(Bulletin administratif de l'Annam, 15 mai 1923)*

M. Búi-Huy-Tín, entrepreneur de travaux publics à Hanoï, est autorisé à faire usage de 200 kg. de dynamite gomme, 5.000 détonateurs n° 7 à 1 gr. demi, 3.000 mètres bickford pour l'extraction de pierres cassées nécessaires à la construction du chemin de fer de Vinh à Tanap.

Délégation est faite à l'Administrateur-Résident de France à Hatinh des pouvoirs nécessaires pour :

- 1° Fixer les quantités successives de ces explosifs qui pourront être employés ;
  - 2° Déterminer les conditions de dépôt conformément aux règles posées par l'arrêté du 12 octobre 1911 susvisé;
  - 3° Viser les déclarations d'achat à intervenir aux lieu et place du chef d'administration locale.
- 

27 août 1923

*(Bulletin administratif de l'Annam, 15 août 1923)*

M. Búi-huy-Tín, entrepreneur adjudicataire de la fourniture de ballast pour le chemin de fer Vinh-Dônghà, dans le 3<sup>e</sup> arrondissement à Đônghoi, est autorisé à faire usage de neuf cents kg de dynamite gomme, dix mille mètres détonateurs et dix mille mètres de bickford, pour les besoins des travaux d'extraction de ballast dans la province de Quang-Binh.

.....

---

Hanoï

*(L'Avenir du Tonkin, 26 septembre 1923)*

Les obsèques de l'ingénieur Marcel Lepointe. — Discours prononcé par M. Valette, ingénieur en chef des chemins de fer du Nord-Annam, sur la tombe du regretté ingénieur Marcel Lepointe.

Madame,  
Messieurs,

C'est avec une profonde émotion que je dois, par un triste privilège de ma fonction, rappeler ici la trop brève carrière de celui qui fut pour moi un précieux collaborateur et un ami dévoué.

Pierre Marcel Lepointe, croix de guerre, ingénieur des ponts et chaussées, ingénieur principal de 2<sup>e</sup> classe des Travaux publics de l'Indochine, naquit à Avioth (Meuse) le 28 mars 1891.

Admis à l'École polytechnique le 1<sup>er</sup> octobre 1911, il en sortait deux ans plus tard pour entrer à l'École supérieure des ponts et chaussées, quand la mobilisation générale interrompit ses études pour le jeter dans la grande tourmente, qui, cinq ans durant, ébranla le monde.

Sous-lieutenant du Génie; il prit part aux durs combats du début de la guerre, notamment à la bataille de la Marne, où, les 6 et 7 septembre 1914, sa brillante conduite à Courgivaux lui mérita la croix de Guerre.

Fait prisonnier à Brimont le 17 septembre 1914, il fut interné en Allemagne jusqu'en juillet 1918. Plusieurs tentatives d'évasion lui valurent de passer la majeure partie de cette longue détention dans les camps de représailles. Le terrible régime auquel il y fut soumis altéra sa santé au point de permettre son internement en Suisse, d'où, à l'armistice, il rentra en France, gardant de sa captivité le germe du mal auquel il a succombé.

Ingénieur des Ponts et chaussées le 18 septembre 1920, arrivé dans la Colonie le 14 janvier 1921, Lepointe fut d'abord affecté à l'Inspection générale, puis, le 1<sup>er</sup> juin 1922, à la circonscription des Études et Travaux des Chemins de fer du Nord-Annam.

Chargé du 1<sup>er</sup> arrondissement de la ligne Vinh-Dongha et des études de la ligne de pénétration de la côte d'Annam au Laos, il révélait bientôt, dans la conduite de ce lourd service, ses qualités de chef bienveillant autant qu'énergique et de travailleur acharné, qualités dont sa promotion à la 2<sup>e</sup> classe de son grade, le 1<sup>er</sup> janvier 1923, ne fut que la juste consécration.

Mais son courage dépassait de beaucoup sa résistance physique. Miné par un mal que le climat indochinois ne pouvait qu'aggraver, il lutta avec peut-être trop d'énergie, car ce ne fut qu'après avoir terminé la tâche qu'il s'était fixée qu'il se résigna, trop tard hélas, à prendre le repos nécessaire.

Ainsi, Marcel Lepointe tombe à la fleur de l'âge, en plein effort, victime à la fois des suites de sa dure captivité et du climat de ce pays, dont l'aménagement économique est presque en entier œuvre française, trop souvent aussi teintée de sang français.

J'ai dit ce que fut l'ingénieur. Mais les qualités de l'homme n'étaient pas moindre, que celles de l'officier et du fonctionnaire. Par elles, il se distinguait même parmi les meilleurs.

Sa vie trop brève, mais toute de devoir et de travail, est un exemple qu'on ne peut oublier.

Puissent donc les vifs regrets que sa disparition prématurée provoque chez tous ceux qui l'ont connu, être pour sa malheureuse veuve, son père, dont il était l'orgueil, et tous les siens, un adoucissement à leur indicible affliction.

Mon cher Lepointe, dormez votre éternel sommeil dans la sérénité du devoir accompli.

Au nom de tout le personnel de la circonscription des Études et Travaux de chemins de fer du Nord-Annam, votre chef et ami vous adresse un dernier et bien douloureux adieu.

---

HUÉ  
(*L'Avenir du Tonkin*, 26 novembre 1923)

De notre correspondant particulier, le 24 novembre, à 17 heures.

À la concession de Phuoc Mon

.....  
L'ex-président du conseil des ministres Ton-thât Hân, était attendu, mais un malencontreux accident d'auto arrivé au km. 21 de la route Coloniale au nord de Huê, empêcha S. E., légèrement contusionnée, d'arriver à Phuoc-Mon. M. Goudemant, entrepreneur des Travaux du Chemin de fer de la ligne de Dong-ha à Dong-Hoi, revenant à Huê, y ramena S. E.

.....  
\_\_\_\_\_

ANNAM  
VINH  
(*L'Avenir du Tonkin*, 19 janvier 1924)

Adjudication. — Le 16 janvier, à 16 heures, a eu lieu à la circonscription des Études et Travaux des chemins de fer du Nord-Annam à Vinh l'adjudication en 3 lots des travaux d'infrastructure, construction des gares, extraction, cassage et mise en dépôt en cordon du ballast à exécuter sur la section Ngan-Son à Tan-Ap.

Voici les résultats : 1<sup>er</sup> lot : M. [Georges-François] Leroy, entrepreneur à Hué, 8 % de rabais ; 2<sup>e</sup> lot : M. Julien, entrepreneur à Hué, 10 % de rabais ; 3<sup>e</sup> lot : M. Julien, entrepreneur à Hué, 11 % de rabais.

\_\_\_\_\_

17 juin 1924  
(*Bulletin administratif de l'Annam*, 1924)

M. [Georges-François] Leroy, entrepreneur, adjudicataire de travaux d'infrastructure du chemin de fer entre le Ngan-Son et Minh-Câm (Quang-Binh) comprenant l'extraction de treize mille mètres cubes de rochers souterrains, est autorisé à faire usage mensuellement de cent cinquante kilogrammes de dynamite et de vingt-cinq kilogrammes de cheddite pour les besoins des travaux ci-dessus dans la province de Quang-Binh.

Délégation est donnée à M. le résident de France à Dong-hoi des pouvoirs nécessaires pour :

- 1° fixer les quantités successives de ces explosifs qui peuvent être employés ;
- 2° déterminer les conditions des dépôts conformément aux règles posées par l'arrêté du 12 octobre 1911 précité ;
- 3° viser les déclarations d'achat à intervenir aux lieu et place du Chef d'Administration locale.

\_\_\_\_\_

(*Bulletin administratif du Tonkin*, 1925)

Par arrêté du Gouverneur Général p.i. de l'Indochine du 9 juin 1925,

Sont affectés :

À LA CIRCONSCRIPTION DES ÉTUDES ET TRAVAUX DE CHEMINS DE FER  
DU NORD ANNAM

M. Rieus <sup>41</sup>, ingénieur principal de 2<sup>e</sup> classe, rentrant de congé.

---

M. le gouverneur général p. i. en Annam  
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 26 juillet 1925)

Nous avons été heureux d'apprendre que M. Monguillot a tenu à voir personnellement les travaux du chemin de service du chemin de fer de Tân-Âp à Thakhek [...].

M. Monguillot a tenu aussi à voir les travaux du chemin de fer. *L'Éveil* avait mené une véritable campagne pour demander cette visite ou celle du résident supérieur. Nous sommes sûrs que, si brève qu'elle ait été, elle aura porté ses fruits et si M. le gouverneur général a pu s'entretenir tant avec les ingénieurs qu'avec les entrepreneurs, il se sera forcément rendu compte qu'il n'y avait dans *L'Éveil* aucune exagération. Nous espérons que sa visite aura pour résultat d'activer des travaux qui, entre Vinh et Tân-Âp par exemple, marchent avec une scandaleuse lenteur et qui sur les autres sections iraient beaucoup plus vite si tous ceux qui peuvent, soit par action, soit par abstention, aident à l'œuvre commune y mettaient une égale bonne volonté et un esprit de saine collaboration.

---

Descours et Cabaud se substitue à Georges Leroy

28 novembre 1925  
(*Bulletin administratif de l'Annam*, 1925)

Est autorisé le transfert à la Société Descours et Cabaud des droits accordés à M. [Georges-François] Leroy, entrepreneur des travaux publics, par l'arrêté du 10 novembre 1925 [*sic*] l'autorisant à établir un dépôt d'explosifs de 1<sup>re</sup> catégorie, en vue de l'exécution des travaux de chemin de fer de Ngan-Son à Minh-Câm.

Ce dépôt demeurera établi à l'emplacement indiqué au plan fourni par M. Leroy et conformément aux dessins d'exécution joints à l'arrêté précité.

La quantité maxima d'explosifs emmagasinée sera de 2000 kilos de dynamite, cheddite ou martinite.

---

SUR LE VINH-DONGHA  
(*L'Avenir du Tonkin*, 10 mars 1926)

5 mars 1926 a été posé le premier rail du Chemin de fer de Vinh à Dongha parcours de Dongha-Donghoi, en présence de MM. Gayet-Laroche, ingénieur directeur du

---

<sup>41</sup> Augustin René Rieus (Agen, 6 nov. 1881-Villeeneuve-sur-Lot, 23 mars 1955) : né sous X, reconnu par sa mère le 23 mars 1894. Marié à Sainte-Livrade, le 1<sup>er</sup> octobre 1906, avec Marguerite Marès. Ingénieur ECP. Entré dans les T.P. de l'Indochine le 29 déc. 1906. Chevalier de la Légion d'honneur (*JORF*, 15 janvier 1931, p. 493). Ingénieur en chef des T.P. à Basse-Terre (Guadeloupe)(1931). En mission à la Guyane (1932). Membre de l'Association française pour l'avancement des sciences (1934). Maire de Villeneuve-sur-Lot (19 décembre 1937-26 août 1944, 26 juin 1949-23 mars 1955).



Chemin de fer Tourane-Donghoi ; Cesmat, ingénieur chef de la voie ; Labbé, ingénieur de l'arrondissement de la construction nouvellement nommé ; Hénaud, ingénieur chef de la subdivision de la construction et de la pose, qui a conduit les travaux depuis 1922 ; Esques. adjoint technique de la pose ; Amielh, chef de district du Tourane-Dongha. À cette occasion, MM. les ingénieurs Gayet-Laroche et Labbé ont offert une coupe de champagne en l'honneur de l'« enfant qui venait de naître » et le travail a continué. Grâce à l'ardeur mise tant par le personnel dirigeant que par le personnel ouvrier, et malgré les errements et les chaos d'une première mise en marche, 200 mètres de voie ont été posés dans la journée. Cela fait espérer un avenir assez clair. Quand aux conséquences politiques et économiques de ces événements, elles sont faciles à déduire.

C'est à un personnel d'élite qu'a été confiée cette tâche grandiose; à MM. les ingénieurs Gayet Laroche et Cesmat, vieux agents du cadre dont la réputation n'est plus à faire ; à M. Labbé, un « as » à l'avenir brillant, qui arrive trop tard après les Courtaux et Lallemand non moins « as » du chemin de fer, fort connus dans les T. P., à M. Bénard, vieux professionnel du rail, qui compte 20 ans de construction et d'exploitation de chemin de fer (Yunnan, Est Français, Nord Français, T. P. Indochine comme contractuel) — le rail n'a pas de secrets pour lui — ; à M. Esquer, jeune fonctionnaire d'avenir, jeune arrivé en service, mais vieux colonial, puisque né à Saïgon, fils du sympathique médecin principal Esquer en retraite, actuellement chef du Service médical de Quang-Tri ; enfin à M. Amielh, vieux professionnel qui compte 26 ans de service aux chemins de fer de l'Indochine.

À tous, nos plus vives félicitations.

---

DE VINH A PHUC-TRACH  
L'inauguration officielle du 1<sup>er</sup> tronçon du Vinh-Dong-Ha  
(*L'Avenir du Tonkin*, 13 janvier 1927)

Mardi soir, 11 janvier, un train spécial composé de huit voitures quittait Hanoi à 9 heures précises, emmenant vers Vinh, Monsieur le gouverneur général, madame Pasquier et leurs enfants ; M. l'administrateur Le Prévost, chef de cabinet ; M. le lieutenant Barrault, officier d'ordonnance.

Le wagon-salon où avait pris place madame Pasquier était une véritable serre, tant se trouvaient nombreux les gerbes et les bouquets de fleurs envoyés par des personnes amies. Sur les quais de la gare, la foule des grands départs était venue saluer madame Pasquier et ses enfants que nous ne reverrons pas d'ici plusieurs mois ; M. le gouverneur général Pasquier qui, avant de gagner la Cochinchine, inaugurerà deux tronçons de la ligne Vinh-Dongha, savoir Vinh-Phu-Trach et Donghoi-Dongha, et le chemin de fer à crémaillère reliant Kronpha à Bellevue.

M. l'ingénieur Bonneval, directeur général des chemins de fer de l'Indochine et M. l'ingénieur Clément avaient pris le train 21 du matin, pour être rendus sur place à l'avance et s'assurer que tout fonctionnait convenablement sur la nouvelle ligne dont l'ouverture officielle devait avoir lieu le 12 janvier après-midi.

Dans les autres voitures s'étaient répartis à leur convenance M. de Monpezat, délégué de l'Annam ; M. Soler, administrateur des services civils en retraite ; M. Le Gac, directeur du *Courrier d'Haiphong* ; M. Cucherousset, directeur de l'*Éveil économique* ; M. Ch. Mazet, directeur de *France Indochine* ; M. Reberteau, directeur de l'*Indochine Républicaine* ; M. Vinh, directeur du *Trang-Bac-Tan-Van* ; M. Pham-Quynh, directeur du *Nam-Phong* ; M. H. de Massiac, directeur de l'*Avenir du Tonkin*, M. Thibon, directeur de l'Agence Radio ; les représentants de l'Indochine films et Cinéma, qu'accompagnait M. l'inspecteur des chemins de fer Rochat.

La conduite de la machine avait été confiée à M. Marchand, ancien mécanicien du P.L.M. et de la Ruhr.

Le service du contrôle se trouvait partagé entre M. Denobili, de Hanoï à Nam-Dinh ; M. Harter, de Nam-Dinh à Thanh-Hoa ; M. Lecomte de Thanh-Hoa à Vinh.

M. Gouzien, de la Sûreté générale du gouvernement général ; M. Mégy, inspecteur de la Sûreté au Tonkin avaient également pris place dans le train spécial qui fila sur Vinh à une vitesse de 35, 40, 45 et 50 kilomètres, selon les endroits, avec quelques très rares arrêts en cours de route.

Le long de la voie, des veilleurs de nuit, échelonnés de 2 kilomètres en 2 kilomètres, assuraient la sécurité et aucun accident ne se produisit.

À l'heure prévue, mercredi, 7 heures précises, le train de M. le gouverneur général entra doucement en gare de Vinh. Le temps, abominable les jours précédents, s'était rasséréné, et un beau et clair soleil dardait ses rayons sur la ville et la campagne encore détrempées des pluies de la veille.

Vinh présentait un aspect de jour de fête ; dans toutes les rues, des mâts se dressent, au faite desquels flottent des pavillons tricolores ; sur le chemin que suivra le cortège officiel, des arcs de triomphe du meilleur goût ont été élevés, des autels votifs dressés.

Sur le quai de la gare se tiennent : M. le résident supérieur d'Elloy, arrivé mardi de Hué, accompagné de S. E. Vo-Liêm, ministre des Travaux publics de la Cour d'Annam ; M. l'administrateur résident de France à Vinh et madame Marty ; S. E. Monseigneur Eloy, venue du grand séminaire de Xao-Dai, sa résidence habituelle, et que nous aurons le plaisir de voir à toutes les cérémonies de la journée : M. l'administrateur Auger, résident de France à Hatinh ; M. Vergé, président du tribunal de Vinh ; M. J. Marquet, receveur des Douanes à Benthuy ; M. l'ingénieur en chef Favier ; M. de la Crose, inspecteur des Forêts ; MM. les ingénieurs en chef Lallemand, Valette, Rieus ; M. Fabre, chef du service vétérinaire ; L.L. E.E. Pham-Liêu et Hoang-Kiêm ; MM. Kuter, Frossard, Navarre, Walter, Mouton, Valette, Frérot, Medrano, négociants ; M. Frappier ; M. Coudoux, planteur.

Après échange de salutations, le cortège quitta la gare où, dans la cour, la garde indigène aux ordres de M. l'inspecteur principal Dandrieu rendit les honneurs au chef de la colonie, tandis que les clairons sonnaient aux champs.

Un ordre parfait régnait en ville assuré par la gendarmerie ; toutes les maisons étaient pavoisées, à commencer par le Grand Hôtel de la gare, belle et vaste construction jusqu'au Grand Hôtel de Vinh où la suite de M. le gouverneur général se rendit tandis que M. et madame Pasquier et leurs enfants étaient les hôtes de M. l'administrateur et de madame Marty à la Résidence supérieure.

La matinée entière devait être laissée à la disposition de chacun et le temps étant favorable, les visiteurs s'essaimèrent qui en ville, qui à Benthuy, constatant avec plaisir le développement que prend chaque jour le beau centre de Vinh.

À 11 heures, M. l'inspecteur général des Travaux Publics Pouyanne arrivait de Hanoï en auto et à 11 heures 14, les nombreux invités de M. le gouverneur général Pasquier se trouvaient réunis dans la belle salle du Grand hôtel de Vinh, où M. et madame Valette, les aimables et diligents propriétaires, avaient dressé une magnifique table en fer à cheval autour de laquelle plus de soixante dix convives allaient prendre place.

L'hôtel, est-il besoin de le dire, avait reçu une fort jolie décoration qui mettait en relief les nombreux et confortables aménagements apportés depuis un an par M. et madame Valette dans cet établissement qu'on est heureux de trouver sur sa route, car il est un modèle de confort.

À 11 heures 30 précises, le déjeuner est servi. M. le gouverneur général Pasquier a, à sa droite, M. de Monpezat, délégué de l'Annam-Tonkin ; à sa gauche ; M. l'inspecteur des Travaux publics Pouyanne : il a en face de lui Sa Grandeur Monseigneur Eloy, qui a à sa droite S. E. Vo-Liêm, ministre des Travaux publics à la Cour d'Annam, à sa gauche M. le résident supérieur p.i. de l'Annam d'Elloy.

On remarque ensuite : MM. les ingénieurs en chef Rieus, Valette et Favier ; M. l'administrateur Marty, résident de France à Vinh ; M. l'administrateur Auger, résident de France à Ha-Tinh ; L.L E.E. Pham-Liêu et Hoang-Kiêm ; M. Vergé, président du Tribunal ; MM. Martinez, Gauthier, Vernier de Byans ; Ferey ; Cotin ; Mouton ; Kuter ; M. l'administrateur en retraite Soler ; MM. Tran-ngoc-Thieu ; Cao-xuan-Tiêu ; Luong-lai-Tao ; Nguyen-Don ; Ha-Thuc-Du ; Ng-kluic-Niêm ; Ng.-Cô ; M. l'ingénieur Clément ; M. l'administrateur Le Prévost, chef de cabinet ; MM. Bizot, Sert, Buy-huy-Tin ; MM. Reufflet, Lallemand ; Gortz ; Girard ; M. J. Marquet ; MM. Fabre, Lainé, Lassalle, Sollier, Coudoux ; Saraudy ; Frossard ; MM. les représentants de la Presse française et indigène ; MM. Le Gac ; Cucherousset ; Ch. Mazet, H. de Massiac, Réberteau ; MM. Pham-Quynh, Ng-van-Vinh, MM. Patau, Letremble ; Rolland ; Rouge ; l'inspecteur principal de la garde indigène Dandrieu ; M. Wac Yan Sen.

Malgré le nombre élevé des convives, le service sera rapide, l'ordonnance du repas irréprochable, et le repas lui même succulent.

M. et madame Valette surveillent, d'ailleurs, attentivement tous les détails d'exécution.

La plus franche gaieté règne bientôt, tout le monde se trouvant à l'aise à la table de M. le gouverneur général Pasquier. tout le monde se connaît ou presque ; ou bien on a vite fait connaissance avec l'aimable population de Vinh.

Chez MM. les ingénieurs des Travaux Publics, c'est une joie profonde de voir terminée la partie de l'œuvre qui leur a été confiée et que M. le gouverneur général Pasquier va inaugurer dans quelques heures.

Tour à tour, M. le résident supérieur p.i. de l'Annam d'Elloy ; M. de Monpezat, délégué de l'Annam ; M. le Gouverneur général rendront, l'heure des toasts venue, un public et solennel hommage à tous.

Au dessert, en effet, tandis que le champagne emplit les coupes, M. le résident supérieur d'Elloy se lève et s'exprime en ces termes :

.....

Officier du Dragon de l'Annam

MM. les ingénieurs LEFÈVRE, VALETTE, RIEUS, COURTOUX, GASTALDI, GËTZ ; MM. les entrepreneurs JULLIEN (Rémy) ; BUY-HUY-TIN ; NO HUU-THU dit SEN

Chevalier du Dragon de l'Annam

MM. les ingénieurs BIZOT ; ROLLAND (Chef de B.) ; ROUAN ; PONDAVEN ; NG.-GIA-THIET ; M. LEROY (Georges), entrepreneur ; M. RATINET, directeur général de la maison Descours et Cabaud, à Haïphong.

Kim-Khanh en or de 1<sup>re</sup> classe :

MM. les ingénieurs BONNEVAY, FAVIER ; MM. CLÉMENT, HEBERT, FRAPPIER, GIRARD, LE FAUCHEUR, CONNAN, TISSEYRE, ROLLAND (Henri), MOULIN, LABBÉ, GACHES, MASSÉ, LAINÉ, GAUTHIER, GAYET-LAROCHE, CONTE, PORCHET, COLIN, SERT, BOURILLON.

Kim-khanh en or de 2<sup>e</sup> classe :

MM. GARAT, HÉNARD, FRANCESCHI, MAZÈRE (surveillant) ; BAUDET, PACOUIL, RIVALS, GILLET, GIRARD.

Kim-Khank en or de 3<sup>e</sup> classe :

M. PHAM-DUC-TRINH,

Ngan-Tiên

MM. PHAM-VAN-KY DIT CAP, LE-CAN-THU, NG.-VAN-TAI, VU-VAN-TAN.

Kim-Tiên de 2<sup>e</sup> classe  
MM. NGUYEN-TU ET PHAM-LONG, NG.-TICH.

Kim-Tiên de 3<sup>e</sup> classe  
MM. TRAS-DINH-LUAN, NG.-DINH-CUONG, NO.-HUU-QU, NG.-HUU-TRONG, DAO-TRONG-TUNG, LÊ-HUN-CHUC, VU-NGOC-HIU, PHAM-NGOC-T'IN, LUONG-VAN-NHUONG.

.....

---

Inauguration du Vinh-Tân-Ap,  
tronçon du Transindochinois et tronçon du Grand Côtier  
par Clodion [Henri CUCHEROUSET]  
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 30 janvier 1927)

Il est bien entendu, lorsque *l'Éveil* parle du Transindochinois, qu'il ne s'agit pas de la ligne de Hanoï à Saïgon par Vinh, Huê, Tourane et Nhatrang, mais de la ligne de Hanoï à Saïgon par Vinh, le Col de la Vieille et la vallée du Mékong, c'est-à-dire par Vinh, Tân-Ap, Ban Na P'ao, Paksé, Kratié, avec une branche rejoignant Pnom-Penh. Ça, c'est notre Transindochinois, car il dessert toute l'Union indochinoise, dont il traverse les cinq pays.

Au delà de Tân-Ap, la ligne actuelle va retrouver la côte à Đônghoi et ne s'en écarte pas un instant, sauf peut-être dans le Phu-Yên, de plus de 20 km. ; elle longe le plus souvent la mer à moins de cinq kilomètres ; cette ligne-là, pour nous, c'est le Grand Côtier.

De même, nous appellerons le Transpéninsulaire indochinois la ligne de Vinh à Pénang et Rangoun par le Col de la Vieille, Thakhek et Konkaen ou Kemmarat et Oubone, Korat et Bangkok.

Donc M. le gouverneur général Pasquier inaugurait le 12 janvier un tronçon commun à ces trois lignes, les 90 km. de la ligne de Vinh à Tân-Ap, commencé on le sait, en 1914 et dont la construction n'ajoutera guère à la gloire de ceux qui en ont fait les études, ni de ceux qui l'ont construite ; il n'ajoutera pas non plus, et c'est dommage, à la gloire de l'ingénieur dévoué dont ce fut le rôle ingrat de parachever, c'est-à-dire en l'occurrence de réparer aussi discrètement que possible les trop notoires erreurs des autres.

D'ailleurs, un jour d'inauguration, on déverse les louanges sur tout le monde, et, au fond, la mauvaise volonté n'a été que l'exception. Il y a eu, le plus souvent, inexpérience de gens non spécialisés ou manque de jugement ou zèle mal entendu, comme en ce qui concerne les ponts. On a voulu battre le record du bon marché, ce qui était une bien mauvaise économie, mais répondait aux erreurs de jugement de ceux qui, faisant les études en 1913, ne concevaient pas le développement économique qui devait se produire.

C'est pourquoi on pouvait tout de même jeter un peu d'eau bénite et c'est ce que M. Pasquier sait si bien faire !

En tout cas, il sait bien recevoir et ce n'est pas avec lui que les journalistes invités se demandent par quels moyens ils se rendront sur les lieux et, deux heures avant le déjeuner officiel, s'ils en seront ou s'il faudra aller manger chez le Chinois.

Au train de nuit qui l'emportait avec sa famille et sa suite, M. le gouverneur général p. i. avait fait ajouter trois wagons-couchettes et le service de l'Exploitation en avait même été prévenu 24 heures à l'avance. Aussi avait-il pu emprunter un wagon-couchette du Yunnan et en modifier l'installation électrique pour en harmoniser le

courant avec le courant produit par les voitures de l'État, car on sait que les voitures du Yunnan ne produisent pas elles-mêmes leur courant.

C'est un bien grand progrès que ces wagons-couchettes et dans leur simplicité on se demande si, pour les pays chauds, ils ne valent pas les wagons-lits classiques aux étroites cabines. Lorsqu'ils seront construits un peu plus hauts, avec des châssis un peu plus lourds et mieux suspendus, ils ne laisseront pas grand-chose à désirer.

Un autre grand progrès c'est la vitesse.

On ne nous en a pas fait faire à l'aller, sauf sur le trajet de Hanoï à Namdinh ; mais pour le temps dévolu au sommeil, la puissante locomotive, au grand désespoir de son jeune mécanicien européen, nous entraîna au ralenti. Il s'agissait, en effet, d'amener à Vinh à l'heure raisonnable de sept heures et non à 4 h. 45, des gens bien reposés. Mais la durée normale pour ce trajet, n'est que de 7 h. 3/4, ce qui fait pour 320 km. une moyenne de 42 à l'heure, et c'est très beau.

De 7 heures à 11 h. 1/2 les invités, libres de leur temps, en profitèrent pour visiter Vinh et Bênthuy.

.....  
Et ceci nous amène à onze heures et demie et au banquet offert par M. Pasquier à ses 80 invités.

Nos lecteurs connaissent assez notre gouverneur général p. i. pour deviner tout de suite que ce dîner n'eut rien de gourmé ; par contre il fut agréable aux gourmets. Le Grand Hôtel de Vinh\*, en dépit de son nom, n'est au fond qu'un petit hôtel, un bon petit hôtel. Vingt personnes à la salle à manger y mettent en temps normal le personnel sur les dents ; y organiser en 48 heures un banquet de 80 couverts est un peu un tour de force ; mais M. Valette, le propriétaire, qui est à la fois un homme d'affaires et un homme d'imagination, s'en est fort habilement tiré.

Disons en passant que M. Valette, nouveau venu à Vinh, est une bonne recrue pour le pays, étant homme d'initiative en même temps que gros travailleur et que, sous sa direction, le Grand Hôtel a fait d'intéressants progrès.

Pour être juste, nous citerons aussi l'Hôtel de la gare\*, petit hôtel qu'on est heureux de trouver lorsque l'autre est complet et qui est tenu assez proprement ; malheureusement, les chambres sont minuscules et le voisinage, en plein quartier annamite, extrêmement bruyant.

Et cette digression nous amène au dessert et, hélas ! aux discours. M. le résident supérieur d'Elloy fit, en termes très sobres, un historique de la construction, présentant, un peu naïvement peut-être, ce malheureux bout de tortillard si lentement construit comme une des merveilles de l'art de l'ingénieur et comme une grande réalisation française.

Nous reprocherons aussi à l'historique de M. le résident supérieur p. i., d'oublier les vrais promoteurs de l'idée du chemin de fer, alors appelé Vinh-Thakhek, et les premiers artisans de ce qui ne devait se réaliser que vingt ans plus tard. C'est en effet en 1905, croyons-nous, que, travaillant sous les ordres du commandant Danchaud, chargé par le gouverneur général Paul Beau d'étudier le tracé d'un chemin de fer de Vinh au Mékong par le col de la Vieille, notre actuel secrétaire Général, M. Lavit, donna à Phuc-Trach son premier coup de tachéomètre, et, chose piquante, le chef de poste de Phuc-Trach s'appelait alors d'Elloy.

M. de Monpezat n'a pas la même concision que M. le résident supérieur d'Elloy. Lui, c'est le politicien à qui toute occasion est bonne pour exposer ses idées ; il nous entretint pendant une longue heure d'horloge et bien après l'heure fixée pour le départ du train, d'une quantité de considérations politiques qui n'avaient rien de commun avec le chemin de fer et consacra cinq minutes à dire d'excellentes choses sur la question du jour. Nous avons soigneusement découpé chez un de nos confrères cette partie du discours encyclopédique ; nous nous proposons de la reproduire et commenter par ailleurs.

\*  
\* \* \*

Après ce long discours, M. Pasquier ne pouvait décevement tenir sa promesse envers lui-même de ne pas faire de discours. Il pense avec raison que pour un gouverneur général, la parole est de terre à pipes, le silence d'argent et l'action de diamant. Néanmoins, par courtoisie il fallait répondre au délégué d'Annam ; il le fit brièvement et en excellents termes ; mais nous nous passâmes de café et, avec une heure de retard, le train d'inauguration s'ébranla à 2 heures 20.

Certaines personnes éprouvaient bien quelques craintes du fait des fameux ponts ; mais en réalité, ces ponts ne risquent rien pendant les premières années et tant que l'usure et la rouille n'auront pas réduit le coefficient de sécurité, qui est voisin de zéro. D'ici là on les aura renforcés. D'ailleurs, le train a une excuse pour ralentir en y passant, c'est que chacun de ces ponts fait suite à une gare où, tant que dure en Indochine l'exploitation en tramway, un ralentissement est de rigueur.

Le paysage est intéressant, et, pour l'économiste, réconfortant. D'aspect varié, collines et belles rivières, hautes montagnes au fond, il donne une impression favorable à l'administrateur qui suppute les rendements futurs des impôts : belles cultures aussi et population nombreuse. Cette vallée du Ngan-Sau et de ses affluents procurera certainement au chemin de fer de belles recettes : riz, maïs, arec, ananas, thé, café, produits forestiers et sans doute aussi, les lignites dont la voie traverse plusieurs travaux de recherches. Or l'industrie moderne tire parti des lignites par la distillation, aussi bien que de la houille ou de l'antracite.

Le train d'inauguration s'arrête à Phuc-Trach, gare importante et dépôt de locomotives, avec, au lieu d'une plaque tournante, un triangle américain. C'est pour cette raison que pour l'instant l'exploitation s'arrête là ; d'ailleurs, il n'y a plus au-delà que quelques villages avant la région inculte qui s'étend ensuite jusqu'au col de Khé-Net et au delà.

Inculte, cette région ne le sera pas longtemps ni celle qui suit jusqu'à Đông-Van, si l'exemple de quelques Tonkinois, les Cu, les Tiệp, les Tin, est suivi par d'autres de leurs compatriotes. Ces indigènes se sont révélés hardis colonisateurs et le miracle réalisé par M. Nguyễn-huu-Cu au Tam-Đao, on peut espérer le voir réalisé en Annam partout où le chemin de fer facilite l'accès des terres incultes mais fertiles et faciles à irriguer. Or tel est le cas des vallées que suit notre ligne entre Phuc-Trach et Đông-Van.

Après le champagne rituel à Phuc-Trach, le retour s'est fait en 1 heure 50, c'est-à-dire à 42 kilomètres à l'heure en moyenne.

Le soir même, la plus grande partie des journalistes et plusieurs des autres invités reprenaient à 20 heures le train qui les amenait à Hanoï avant le jour, après une nuit sans fatigue dans les couchettes. Ainsi nous avons passé à Vinh toute une longue journée de quinze heures en ne quittant les uns et les autres nos affaires que pour un jour ; cette constatation fut dans le train l'objet de nombreux commentaires, car sans le train de nuit c'était une absence de trois jours pleins, qui eût empêché beaucoup de personnes de profiter de cette occasion de visiter Vinh.

Le lendemain matin, M. le gouverneur général inaugurerait à Đônghoi la section de Đônggha à Đônghoi, longue de 98 kilomètres, qui porte provisoirement à 267 kilomètres la longueur du réseau du Centre-Annam.

Ces 98 kilomètres constitueront certainement la partie la plus productive de la ligne, surtout lorsque, dans quelques semaines, on pourra pousser l'exploitation jusqu'à Rô-Trach, deux gares, soit 15 kilomètres, plus loin.

Comme on est en train de reconstruire l'une des piles de pont de 160 mètres à Xuân-Dac, sur le Song-Giang (la rivière fleuve) ce n'est pas avant quinze ou seize mois que les trains pourront passer; en attendant un transbordement est organisé,

transbordement qui devra être amélioré lorsque le trafic augmentera, mais fera toujours bien perdre une demi-heure aux voyageurs. Pour le moment l'inconvénient n'est pas très grand, car la ligne est encore loin d'être achevée jusqu'à Đônghoi et les rails ne sont pas encore posés au-delà. On a installé sur cette section de 17 kilomètres un train léger de quatre voitures, remorquées par un coucou de manœuvre ; mais si, comme on nous le promet, la ligne est entièrement finie en juillet de Đông Hoi à Tân Ap, l'inconvénient sera très grand ; l'on fera bien alors, pour les quelques dix mois qui précéderont l'achèvement du pont, d'organiser quelque chose d'un peu perfectionné, par exemple un bac assez fort pour prendre un wagon de 20 tonnes chargé, c'est-à-dire pesant 35 tonnes.

La partie la plus intéressante du nouveau tronçon, et de toute la ligne depuis Tourane, est certainement la section de 33 kilomètres qui s'étend entre Đôngha et Sa-Lung, dans une région très peuplée, très cultivée, très fertile.

Ceux qui ont fait les études ne semblent guère s'être préoccupés du parti qu'en pourrait tirer l'exploitation; mais nous croyons savoir que M. Bonneyay se propose d'étudier de très près les moyens de tirer du chemin de fer son maximum d'utilité, pour les régions comme celle-ci, par la construction de gares et haltes judicieusement placées.

Nous nous permettrons de suggérer :

1° — Au départ et à 3 kilomètres de Đôngha une gare à An-Binh près d'un marché et d'un croisement de chemins, au centre d'un important groupe de villages ;

2° — Une halte au km. 13 entre Hà-Thuong et Lang-Dinh ;

3° — Une gare au km. 18, à Tan Mon au pied du plateau des terres rouges avec une route empierrée de 1.700 mètres rejoignant la route mandarine, ce qui permettra de créer un service d'autobus pour Cua Tung. Ce service desservirait de nombreux et riches villages, la station balnéaire du Centre-Annam et le centre séricicole de Di Loan ;

4° — Nous trouvons au km. 21 1/2 la gare de Tiên-An, mais au km. 33 seulement celle de Sa-Lung ; une gare intermédiaire s'impose au km. 27 au marché qui se trouve entre Thuy-Ba-Ha et Thuy-Ba-Thuong sur la rivière Mé-Ngon-Dào.

Mais ce qui est absolument urgent, et qu'il est ridicule qu'on n'ait pas fait, c'est une route empierrée de six kilomètres entre la gare de Sa-Lung et le village de Cho Huyên, importante agglomération où se trouve aussi la préfecture de Vinh-Linh et où s'amorce une route dans la direction du Cap Lay.

Cette région est très riche et très peuplée. Reliée à la gare de Sa-Lung par une belle route empierrée, elle y amènerait un trafic considérable.

Ceci ne nous contenterait pas encore et nous voudrions à Sa Lung une seconde route de 3 1/2 kilomètres rejoignant à angle droit la route mandarine à 4 km. au Nord de Cho Huyên.

Quand une voie ferrée a la chance de longer une région si intéressante, elle doit s'arranger pour en tirer la quintessence. En tout cas, nous comptons sur le syndicat d'initiative de Cua-Tung Plage\* pour réclamer la gare et la route de Tan-Hôn et créer le service automobile de 13 à 14 kilomètres qui mettra cette gare à trois quarts d'heure (en raison du bac) de Cua-Tung. Alors la plage aura une bonne chance de voir sa clientèle augmenter rapidement.

Nos lecteurs nous permettront une dernière observation au sujet de cette inauguration. Les services compétents devraient bien songer dès maintenant au renforcement du service automobile régulier de Tourane à Nhatrang et aux pourparlers à reprendre avec les Messageries Maritimes pour la touchée à Tourane des grands courriers de Chine et du Japon.

Cinq à six mois à peine nous séparent du jour où le train nous amènera en vingt heures de Hanoï à Tourane et où, pour la plupart des Tonkinois, Tourane deviendra le port normal d'embarquement et de débarquement, soit par le *Claude-Chappe* soit, si on obtient leur déroutement, par les paquebots de Chine ou de Japon. Il est même

probable qu'en ce cas, beaucoup de gens du Tonkin à destination de Hongkong iront s'embarquer à Tourane.

Mais c'est le trafic quotidien qui nous intéresse surtout, et la possibilité d'une liaison quotidienne avec Saïgon par le service automobile de Tourane à Nhatrang.

Va-t-on attendre le dernier jour pour combiner des services plus fréquents et plus rapides, ou une organisation nouvelle séparant le transport de la poste et des messageries de celui des voyageurs ?

Une entreprise privée à Tourane nous donne un bel exemple de prévoyance. Messieurs Morin frères\* remplacent leur vieil hôtel par un grand hôtel moderne de quarante chambres et appartements, complètement séparé du magasin ; la moitié de cette construction est terminée et, bientôt, ce qui reste de la vieille construction disparaîtra, pour faire place à un bâtiment neuf. Dès lors, Tourane sera bien outillé pour le transit des voyageurs.

D'autre part, un crédit de 46.000 \$ a été affecté à l'amélioration du port. Un épi en granit de Tien Cha sera construit au coût de 90.000 \$ pour empêcher l'ensablement de l'embouchure de la rivière et celle-ci sera draguée à 4 m. 50. Dans la rade, une souille sera creusée à 12 mètres avec corps morts pour l'amarrage des navires.

Enfin, dernier corollaire de l'achèvement du Vinh-Dôngha, des ateliers de chemin de fer vont être construits à Tourane, pour lesquels 80.000 \$ sont prévus cette année.

On peut donc prévoir pour le port du Centre-Annam, après tant d'années de stagnation, une ère de développement et de prospérité.

---

(*L'Avenir du Tonkin*, 21 février 1927)

Travaux publics. — M. Antipoul, surveillant principal de classe exceptionnelle, en service à la circonscription des études et travaux de chemins de fer du Sud-Annam, est affecté à la circonscription de l'Exploitation des chemins de fer.

---

TONKIN  
LES ÉVÉNEMENTS ET LES HOMMES  
Amélioration des moyens de transport par chemins de fer  
(*Les Annales coloniales*, 27 octobre 1927)

La circonscription territoriale des chemins de fer du Nord a apporté à l'exploitation de son réseau de notables améliorations en accroissant la vitesse de marche des trains, en créant des trains-tramways aux arrêts très fréquents, et en abaissant ses tarifs, surtout pour les voyageurs de 4<sup>e</sup> classe,

---

ANNAM  
(*L'Avenir du Tonkin*, 11 mai 1928)

Travaux publics. — M. [Pierre-Paul-David] Gaches, ingénieur adjoint de 1<sup>re</sup> classe des Travaux publics de l'État rentrant de congé, précédemment en service à la circonscription des Etudes et Travaux de Chemins de fer du Nord-Annam, est affecté à la circonscription territoriale de l'Annam.

---



## NORD-ANNAM

### VINH

(*L'Avenir du Tonkin*, 28 septembre 1928)

Les conséquences du typhon. — Le typhon qui s'est [abattu] hier dans les environs de Vinh a causé de graves dégâts tant à la route qu'à la voie ferrée, principalement à cette dernière. Plusieurs ponts ont été enlevés ; en maints endroits, il y a des éboulements et des affaissements de la voie ; sur certains points, la voie a été même complètement enlevée. Voici les principaux points où la ligne a particulièrement souffert :

Km. 424 à 426 affaissement de la voie.

Éboulement entre les km 431, 100 et 432, 600 par suite des pluies torrentielles.

Affaissement du remblais au km. 451.500.

Effondrement des piles du pont au km. 447.700.

Affaissement des voies km. 484 450.

Remblais éboulé sur 25 mètres km. 487 600.

Enlèvement des murs en aile au pont km. 502 900 voie coupée.

Enlèvement des 4 murs en aile au pont km 505.767.

Éboulement au km. 519.400.

M. Simonet <sup>42</sup>, ingénieur en chef adjoint, est sur place, et M. Alfand, ingénieur principal, chef du service de la voie, parti jeudi par train de nuit, est attendu ce soir avec des passerelles et passages de secours pour réduire au minimum l'interruption de la circulation.

Celle-ci, entre Phu-Trach et Dong Hoi, sera reprise dans une quinzaine. On prévoit néanmoins des transbordements.

---

### Le train mandarin

(*Les Annales coloniales*, 28 janvier 1929)

C'est ainsi que se nomme le futur train direct Hanoï-Saïgon, qui circule, le long de la route Mandarine, sur la section Hanoï-Tourane et correspond par autocars avec le direct actuel Nhatrang-Saïgon, mettant le chef-lieu de la Cochinchine à 60 heures de la capitale de l'Union. En attendant que l'achèvement du tronçon Tourane-Nhatrang diminue ce délai de dix heures, les voyageurs indochinois peuvent jouir du confort, nouveau pour eux, de luxueux wagons à couchettes et d'un excellent wagon-restaurant

À quand des vitesses décentes sur notre voie ferrée de un mètre qui devait supporter pratiquement du 60 à l'heure ? On sait qu'au Brésil, la même largeur de voie accepta du 70 à l'heure. D'ailleurs, sur la section Phan-Bang, Nha-Trang, dans la plaine qui précède la station de Bangoï (baie de Cam-Banh), les trains ont fait jadis, lors de l'inauguration de la ligne vers la fin de 1912, du 80 à l'heure, à titre d'expérience, selon le désir formellement exprimé par le gouverneur général. Depuis lors, sa vitesse a légèrement diminué...

---

<sup>42</sup> Gilbert Simonet (1888-1965) : polytechnicien, ingénieur des Travaux publics de l'Indochine. Père de Pierre Simonet (1921-2020), compagnon de la Libération.

ANNAM  
HUÉ  
(*L'Avenir du Tonkin*, 25 avril 1929)

Décapité par le train. — Au kilomètre 185+650 de la ligne Tourane-Hué, on a trouvé le corps d'un indigène entièrement décapité par un train. Le corps a été reconnu comme étant celui du nommé Pham-Van-Vi, habitant dans les environs et qui était sorti de chez lui pour aller acheter des médicaments car il était très malade depuis longtemps. Le pauvre diable n'aura plus à s'inquiéter de sa guérison maintenant.

---

La mort de M. Lapeyre  
(*L'Avenir du Tonkin*, 24 juillet 1929)

M. Lapeyre, gérant d'annexe de Truong-Thi, est décédé le 12 juin 1929 à l'hôpital de Vinh.

M. Lapeyre est né à Paris le 3 janvier 1894. Arrivé à la colonie au début de 1912, il entra un an plus tard à la Compagnie française des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan où il servit pendant 16 mois, M. Lapeyre fut ensuite agréé comme agent journalier aux Chemins de fer de l'Indochine.

Appelé de la classe de 1914 et incorporé en octobre, M. Lapeyre partit pour France en août 1915 avec le premier bataillon de marche indochinois.

De janvier à août 1916, il fit campagne sur la Côte française des Somalis et en Orient. Caporal le 16 août 1916, sergent-fourrier le 10 août 1917, il revint au Tonkin en janvier 1918 et fut démobilisé l'année suivante.

Réintégré au Chemin de fer le 15 février 1927, M. Lapeyre occupait les fonctions de gérant d'annexe de Truong-Thi jusqu'au jour de son décès.

---

Le S. A. H. S.  
(*L'Avenir du Tonkin*, 3 octobre 1929)

Ce que signifient ces quatre lettres ? Comme vous, je me le suis demandé à la réception du télégramme m'invitant à quitter Hanoï pour Saïgon par le S. A. H. S. du vendredi soir.

Depuis qu'un vétérinaire en chef, attaché à un groupe d'armées, ayant prescrit le renvoi des J.P.P. à un dépôt nommément désigné reçut, au lieu des juments, présumées pleines qu'il attendait, quelques poilus qui se réclamaient de cette situation spéciale pour revenir à l'arrière, je me méfie des abréviations sibyllines.

Aussi, avant de pousser plus avant, je cherchai, mais en vain, à traduire ce rébus représenté par deux S entre lesquels sont intercalées la première et la huitième lettre de l'alphabet.

C'est bien simple me dit un initié : S. A. H. S. se lit :

« Service accéléré Hanoï-Saïgon ». Il m'explique alors longuement, trop longuement même, que deux fois par semaine, des trains de nuit et un service automobile spécial, anticipant sur le railway transindochinois, réunissaient la capitale administrative à la métropole commerciale de l'Indochine.

Cette innovation date d'un an et met Hanoï à moins de 60 heures de Saïgon. J'avais été appelé à connaître et à discuter les modalités de ce service avec son créateur : M. Bonnevey, précédemment ingénieur en chef des Chemins de fer de l'Indochine, mais

j'étais loin de supposer qu'il avait pris, pour désignation, la forme concrète et précise indiquée plus haut.

La chose étant connue, le moyen d'en user ne comportait plus de difficultés. La gare de Hanoï me délivra un carnet de 3 tickets dont chacun correspondait à la section à parcourir : Hanoï-Tourane par voie ferrée, Tourane-Nhatrang par l'auto de la S. T. A. C. A. (Service automobile du Centre-Annam), et enfin Nhatrang-Saïgon par train de nuit.

Quelques minutes avant 19 h 40, heure fixée pour le départ du rapide, j'étais en gare de Hanoï. Le train était formé. Il comprenait : wagon-restaurant, wagon couchettes, wagon de première classe, et d'autres wagons de diverses classes portant les indications suivantes : Nam-dinh Thanh-hoa ; Vinh-Hué-Tourane ; Hanoï Saïgon direct. Une voiture attira mon attention. Sur ses flancs, on pouvait lire : « IV<sup>e</sup> classe, voyageurs sans bagages. » J'eus la curiosité d'essayer de voir quels étaient ces Annamites qui ne traînaient pas après eux l'in vraisemblable capharnaüm qui se dresse, automatiquement, croirait-on, dans les compartiments de chemins de fer ou les voitures de transport publics occupés par des indigènes. Je dus y renoncer. Ce wagon, soi-disant sans bagages, recelait une telle profusion de malles, de sacs, de paniers, de cantines, de paquets de toutes les formes, de toutes les couleurs, et de toutes les odeurs que le contenu, plus volumineux que le contenant, avait reflué sur les plates-formes auxquelles on ne pouvait plus accéder. À même le tas, gisait une bicyclette, les roues en l'air.

Déçu de ce côté, je rejoignis quelques amis grands amateurs des morceaux de musique qu'exécutent les chefs de gare sur cet instrument particulièrement difficile appelé sifflet à roulette.

Vingt minutes avant la vingtième heure le fonctionnaire casquetté de blanc modula les trilles réglementaires « tu tu tu tu u u » et le train qui, vraiment, ne semblait attendre que ça, prit son élan. Et quel élan ! J'en pas juger peu d'instant après.

« L'ami bien renseigné », m'avait dit sur le quai : « Il y a un wagon restaurant, on y mange bien et c'est une heure de passé agréablement ! Il y avait du vrai dans cette indication. Le restaurant existait au point qu'un petit jeune homme doux, poli vint, un carnet à la main, me prier gentiment de lui dire si je désirais y prendre place. Il me soumit, en même temps, un menu prometteur portant l'estampille de l'[Hôtel Métropole](#).

Pour jouir des agréables soixante minutes prévues et promises, il faut, au lieu de manger, regarder les autres voyageurs s'évertuer à prendre leur repas.

J'avais dîné et pus m'offrir gratuitement ce spectacle. Il en valait la peine. Le fougueux élan initial de la locomotive s'était répercuté avec amplitude à tout le convoi, il en fut de même de ceux qui suivirent. La bête d'acier connaissait les sinuosités et les montagnes russes du rail. Le coup de rein du départ n'était que le prélude de ceux qu'il lui faudrait donner dès la sortie des voies de garage.

La tension brusque des barres d'attelage, le tortillement du convoi, le mouvement de lacet du train imprimaient au wagon restaurant un mouvement composite qui tenait à la fois du tangage, du roulis, du toboggan et de l'ascenseur.

Planter les dents de sa fourchette dans une pomme de terre frite dans ces conditions n'est déjà pas banal ; s'il s'agit de capturer des petits pois, c'est du grand art auquel il faut bientôt renoncer. Cependant avec les aliments dits solides, on se débrouille malgré tout. Quant aux liquides, il faut avoir, par avance, fait le sacrifice de la majeure partie du contenu du verre ou de la tasse que l'on tient à la main et accepter que le vin teigne en rouge et le café en noir le veston, la chemise ou le pantalon, à moins que, par une heureuse chance, vous ne réussissiez d'un mouvement imprévu et décisif à projeter, d'un seul jet, la totalité de la boisson entre le menton et le col de la chemise.

« Comme ça ! c'est gagné ! » exclama le voisin du convive qui venait de s'envoyer, dans les alentours immédiats de la pomme d'Adam environ un demi-litre de vin rouge. Le gagnant n'en paraissait pas plus fier pour ça.

Ces petites scènes pittoresques ne m'avaient pas empêché de me rendre compte du coquet agencement de la salle de restaurant. Les tables carrées recouvertes de nappes à damier blanc et bleu avec leur lampe électrique portable, coiffée d'un abat-jour minuscule, auraient incité au pêché de gourmandise le gréviste de la faim le plus résolu.

Rien ne dure, même pas les repas pris dans les conditions que je viens d'indiquer.

Je regagnai le wagon couchette. Cette grande boîte rectangulaire est divisée en sept tranches qui forment cabines, une section plus petite à l'une des extrémités est le lavabo.

Dans la journée, chaque cabine est meublée d'une large banquette formant divan, c'est le dossier de celui-ci qui, placé à angle droit avec la cloison, forme, aux heures du sommeil, la couchette supérieure. Une glace fait face aux couchettes. On peut, délicate attention, se regarder dormir ou s'asseoir sur le strapontin de cuir placé sous le miroir.

Dans l'angle opposé au couloir, deux ventilateurs sont prêts à fonctionner suivant l'angle souhaité et les plafonniers artistiques et lumineux illuminent le tout. Des panneaux imitant le cuir repoussé sont encadrées par des boiseries de loupe ou d'acajou, des touffes de marguerites, de pervenches, des branches de houx égaiant le fond brun mordoré, l'ensemble donne une impression de netteté, de propreté méticuleuse des plus agréables. Enfin, le pégamoïd qui revêt les parois du cabinet de toilette a l'aspect de la céramique à dessin bleu sur fond blanc. Me permettrai-je une critique ? Elle a trait aux dimensions par trop réduites de ce petit coin. Il est du gabarit des lavabos des voitures de 1<sup>re</sup> classe, c'est insuffisant. On aimerait avoir la faculté, après 15 ou 20 heures de chemin de fer, de procéder à une toilette moins sommaire que celle qui consiste à se laver le bout des doigts et du nez. On souhaiterait disposer d'une tablette pour installer sa trousse, d'un porte-serviette pour y accrocher son linge. Ces petites améliorations sont faciles à réaliser, à peu de frais. En signalant ces légères imperfections, je me fais simplement l'écho des doléances et des souhaits des voyageurs.

Le nuit, il existe donc deux couchettes superposées. Pour gagner la seconde, on dispose d'un petit escabeau qui devient bien encombrant dès qu'on n'a plus le pied sur ses marches. Des rideaux assujettis par des boutons pression ferment, hermétiquement la porte, deux photos représentant des paysages indochinois sont accrochées le. ce à la glace. Tirez les parois d'étoffe sur les vitres et la porte, mettez les lustres en veilleuse, et vous ferez naître l'impression d'un provisoire chez soi coquet et minuscule.

Puisque nous pouvons nous croire chez nous et qu'il est l'heure du sommeil, usons des couchettes que les boys ont dressé pendant que nous assistions au dîner gymkhana. C'est presque un lit, il ya des draps, un oreiller en cuir plus dur que le ballast de la voie et un polochon en crin, plus tendre, heureusement.

Aïe ! Aïe ! Au bout de quelques instants, le matelas me paraît plus dur que l'oreiller, puis c'est celui-ci qui semble plus rigide que le matelas. J'ai connu l'envie, à partir de ce moment, en souhaitant d'être un de ces êtres que la nature a confortablement capitonnés pour suppléer à l'absence de moelleux des sièges, fauteuils ou lits qu'ils occupent.

Ce lit-divan-couchette n'était, au vrai, aucune de ces choses. C'était tout uniment le tablier d'un crible sur lequel j'allais et venait, secoué de bas en haut avec projection latérale dans les deux sens. Ma personnalité avait disparu, je faisais partie intégrante de cette immense caisse sonore qui se trémoussait, semblait vouloir compter par percussion chaque bout de rail, tac à ta, tac à ta et dans les courbes se cramponner, en crissant de toute la force de ses bandages. Pas un atome du plafond, du plancher, des parois, qui ne gémit, craqua, ne se plaignit. Les exhortations du « navire qui se retrouve » de Kipling, je les entendais, en y participant, dans un compartiment de chemin de fer ! Malgré leurs diversités et leurs sonorités inquiétantes, elles finirent par m'endormir. Il faisait grand jour lorsque la locomotive essoufflée, en stoppant à Phuc-Trach, me réveilla.

Le café au lait absorbé, sans difficultés, alors que le train ralentissait son allure au passage d'un pont, j'ouvris un livre et jetai, de temps à autre, un regard sur le paysage assez monotone de la région.

Un piquet d'un mètre environ, auquel était attaché un bambou de 4 à 6 mètres, aux extrémités duquel étaient attachées d'une part, une pierre assez lourde, de l'autre, une corde formant lasso, attira mon attention. « C'est un piège à chevreuil », me dit un de ces compagnons de voyage qui savent tout. Le pays devait être giboyeux à en juger par le nombre de pièges, mais chose bizarre, les engins se multipliaient surtout aux alentours des habitations. Auprès de l'une d'elles, au lieu d'un cervidé capturé, une vache était attachée. Le bambou, la corde, la pierre, le piquet étaient simplement un dispositif d'attache permettant aux animaux domestiques de paître sans s'empêtrer dans leur laisse !

Je riais encore de cette méprise lors de mon arrivée à Tourane, dans l'après midi. Sur le quai, je retrouvai des amis, aussi surpris de me voir, que j'étais moi-même ravi de les rencontrer.

[La S.T.A.C.A.]

Nos effusions ne furent guère longues, l'autocar, dont le départ était fixé à 16 h. 20, soit 30 minutes après l'arrivée du train en gare, trépidait frénétiquement et le chauffeur nous poussait pour ainsi dire, dans son véhicule, à grands coups de klaxon et de trompe.

Les flancs de la voiture, à l'aspect d'autocar alpin, s'adornent d'une inscription : *Service rapide Hanoi-Saigon correspondance du chemin de fer*. C'est une Cottin Desgouttes à neuf places, carrossée en conduite intérieure, chaque siège est un fauteuil pullman indépendant où l'on a toutes ses aises.

J'ai, pendant plusieurs années, parcouru dans de nombreuses voitures particulières les routes d'Annam, jamais je n'ai voyagé aussi confortablement que dans l'auto qui assure la jonction Tourane-Nhatrang.

Une légère modification devrait être apportée à la glace placée entre le chauffeur et les voyageurs. Elle ne s'ouvre qu'à droite, de sorte que la ventilation est défectueuse. Le remède, facile à appliquer, consisterait à partager la glissière de façon égale, l'aération se ferait alors sur les deux côtés de la voiture.

II

Le S. A. H. S.

(*L'Avenir du Tonkin*, 4 octobre 1929)

La première étape de l'auto se termine à Quangngai.

À 18 heures 30, nous étions au bac de cette localité et pouvions escompter notre arrivée au bungalow dans le quart d'heure suivant.

Le seul bac que nous devions emprunter ce jour-là ne nous fut pas propice. Les tremplins d'accès au bac de Quangngai sont de largeur insuffisante pour une voiture du gabarit de l'autocar, l'écartement des roues a quelques centimètres de moins que les ponts portatifs, la moindre erreur de direction et c'est l'incident, sinon l'accident.

La « 1691 », après s'être engagée correctement, vit sa roue gauche arrière déborder du tremplin et rester suspendue dans le vide. Impossible d'avancer ou de reculer. Le chauffeur, après avoir réquisitionné des coolies, embraya vainement doucement, puis par saccades, en avant, en arrière, rien ne bougeait.

Des six occupants du car, quatre étaient des ingénieurs. L'un appartient aux T. P., l'autre au Cadastre, le troisième sous-dirige une Compagnie d'électricité, et le quatrième s'occupe de constructions en ciment armé. Le cinquième voyageur était un fonctionnaire annamite et je complétais la demi-douzaine.

Au bout de cinq minutes, il fut avéré que l'autocar ne se dégagerait pas facilement. Le naturel prit alors le dessus et les quatre ingénieurs, l'un après l'autre, proposèrent une solution différente et personnelle pour nous tirer d'embarras. « C'est un cric qu'il faut, non un battens formant levier ; embraye en marche arrière ; pas en arrière, en avant, et dégage les pneus coincés contre le bac ! »

C'était du plus haut comique, nous nous en rendîmes compte et nous mîmes à rire. Pendant ce temps, le chauffeur qui n'écoutait ni conseils, ni suggestions, aidé des nhà-qué ; tirait, poussait à droite, à gauche, se mettait à plat sous l'auto, remontait sur son siège, mais en vain.

Le temps passait, notre présence était plus nuisible qu'utile, je proposai de passer le fleuve et de gagner le bungalow où nous devions dîner et coucher. Quelques minutes après, à raison de deux voyageurs par pousse, nous faisons une entrée sensationnelle à Quang-ngai

Nous n'étions pas au terme de nos émotions. Le gérant nous informa qu'il avait bien été avisé de l'arrivée de six voyageurs mais que, « d'ordinaire (*sic*), six voyageurs comportaient au mois deux couples. » La proportion des couples n'étant pas, cette fois, observée, il devait néanmoins agir comme si elle l'était et il nous invita à nous partager trois chambres à 2 lits.

Faute de fourrier attiré, chacun choisit son compagnon de chambre. Nous terminions de dîner quand l'autocar, enfin dégagé, nous apporta les valises et les nécessaires de toilette, et chacun s'en fut coucher.

Dès cinq heures, les portes claquent, les escaliers résonnent, les bagages sont replacés dans le coffre.

À six heures, le café au lait avalé, on reprend la route, non sans avoir pris connaissance dans le hall du bungalow, d'une affiche apposée par une administration prévoyante : « MM. les voyageurs du service rapide (c'est nous) sont avisés qu'en raison du poids de l'autocar, le passage du bac (franchi hier dans la nuit) offre un réel danger en cas de crues. Il convient pour éviter tout accident de traverser le fleuve sur une embarcation autre que celle employée pour l'autocar ».

Parfait ! la recommandation n'a qu'en défaut, capital il est vrai, c'est de venir trop tard, alors que le fleuve a été traversé. Notre émotion, pour être rétrospective, n'en est pas moins vive. Elle ne fait qu'augmenter en parcourant un avis bref, en caractères d'affiches :

« L'homme prévoyant s'assure contre les accidents ! »

À Bong-Son, nous rencontrons le deuxième et dernier bac des 525 km. de la route qui va de Nhatrang à Tourane. Sur cette section, les travaux publics ont réalisé de véritables tours de force en supprimant, en moins d'un an, une demi-douzaine de traversées de bacs longues et parfois dangereuses.

La voiture se place sans encombre sur le grand baquet de bois, il n'en sera pas de même au voyage de retour.

Entre-temps, nous avons tenté l'emplette de sandalettes en fibres de coco, une spécialité de la région de Bong-Son. Elles valaient 0 p 10 il y a un an, le prix actuel est triple, les vendeuses minuscules ne veulent pas céder leur marchandise à moins de 0 p. 30. L'un de nous ayant remis une pièce de vingt cents au lieu des 0 p 30 réclamés nous assistons à une scène de désespoir des plus impressionnantes.

La petite marchande, j'allais écrire la petite actrice, cria, supplia, sanglota. Elle avait bien gagné les deux pièces de 0 p.10 qui récompensèrent son talent de mime, et s'en fut avec le sourire.

En avance d'une heure sur l'horaire, nous sommes à Quinhon à 10 heures.

Nous repartons vers 11 h. 30 et notre voyage jusqu'à Nhatrang serait sans incident si, au passage du col Babonneau (35 mètres au-dessus du niveau de la mer, dit la pancarte), l'un de nous, impressionné par la plaque indicatrice lui révélant l'altitude à laquelle il se trouve, n'avait le mal de montagne et ne piquait une syncope.

Tout Nhatrang, le dimanche, se rend à l'heure de l'apéritif sur la terrasse de l'Hôtel Beurivage.

J'y retrouve plusieurs Touranais qui, unanimement, regretteraient la concession française d'Annam s'ils n'étaient à Nhatrang. Le charme du pays a opéré, quelques uns me déclarent qu'ils s'incrusteront à Nhatrang le plus longtemps possible et ont renoncé, pour longtemps, aux voyages de retour en France.

Nhatrang possède un hôtel superbe, autre que celui dont M. Roesseger [van Breuseghem] est propriétaire, et dénommé Grand Hôtel. C'est l'établissement attitré du S.A.H.S. Nous jaillissons tous, cependant, de l'auto, comme des petits pois de leurs cosse dès que nous arrivons à Beurivage situé à quelques cents mètres de son concurrent. Après une randonnée de cinq cents kilomètres, cette hâte s'explique d'elle-même.

Ma montre marque 17 heures, nous avons gagné 3 h. 30 sur l'horaire.

Nhatrang est en pleine croissance, sa plage et son climat tempéré connus et appréciés des Saïgonnais lui valent une clientèle de baigneurs sans cesse croissante. La lune, dans tout son éclat, règne dans le ciel et sur la terre : magnifiquement, elle sème des paillettes d'argent sur les vagues bleues, la brise est légère, vivifiante, on se détend, il fait bon vivre.

Des senteurs d'étable se mêlent à l'air salin.

L'institut Pasteur révèle sa présence. Les disciples du maître au visage austère et bon ont su discerner, peu après leur arrivée en Indo-Chine, il y a de cela bien longtemps, les avantages de ce coin charmant du Sud-Annam et y ont installé un établissement des plus importants.

À 21 h. 50, heure fixée pour le départ, nous sommes dans le train. Le convoi comporte 2 wagons-lits. Sur le réseau Sud, les cabines sont de quatre couchettes. Dans notre compartiment, trois sont occupées.

Les wagons sont moins récents que ceux du réseau Nord. L'un d'eux affiche un luxe de nouveau riche avec des rideaux sang et or du plus somptueux effet. Les couchettes battent le record de la dureté que je croyais à jamais détenu par les wagons-lits Hanoi-Tourane. À nouveau, nous nous étendons sur les tabliers du crible qui s'agite et nous secoue, tout comme le ferait l'appareil le plus perfectionné destiné à trier des grains d'après leur grosseur.

La présence de deux compagnons de voyage ne me permet pas de reprendre mes expériences, par permutation, sur l'élasticité plus ou moins grande des couchettes.

En m'imposant de répéter le texte de l'avis apposé sur les vitres du wagon -- « Appeler le boy pour manœuvrer les glaces — coût de la glace 22 piastres », je m'endors en rêvant que, transformé en morceau de charbon, je suis, à Hongay, en proie à un cribleur mécanique.

À Giaray, en pleine forêt, le train stoppe une demi-heure — « C'est pour permettre aux Nemrods d'aller chasser quelques instants », affirme un de mes compagnons. Plus loin, à Tourcham, comme une rivière reçoit les eaux d'un affluent, le rapide Hanoi-Saïgon, s'adjoint les voitures venant de Dalat.

La mentalité d'un train est le reflet de celle des voyageurs. Le nôtre n'échappe pas à la règle. Depuis que les wagons venant du Lang-biang ont été accrochés à l'express du Sud, le convoi s'attarde, muse dans les gares, ne les quitte qu'à regret. Il semble que, pour permettre aux voyageurs de Dalat de jouir de quelques heures de répit supplémentaire, le S. A. H. S., par sympathie, joue les écoliers à la rentrée des classes et ne met aucune hâte à gagner la station terminus.

Une heure de retard est la conséquence de cette ultime école buissonnière. « Saigon ! Saigon ! » quelques gens venus du Nord se lamentent, d'autres protestent plus vivement sur l'absence de porteurs de bagages. Il faut près d'un quart d'heure pour que les malles et les valises soient casées dans les poussettes et les autos.

Il a plu. Saïgon accueillante et fraîche nous promet des nuits sans ventilateur qui nous feront oublier les ardeurs dernières de l'été tonkinois.

En gagnant l'hôtel, je me remémore les termes du prospectus vantant les avantages du S. A. H. S. :

« Saïgon-Hanoï, deux fois par semaine en 60 heures par le service rapide Nord express-S. T. A. C. A. Sud express.

Cette organisation constitue un grand progrès. L'horaire peut être amélioré encore.

Les deux jours et demi de voyage seront réduits à 48 heures, sans heurts, sans difficultés, sans augmentation de vitesse, en remaniant simplement l'horaire de la S. T. A. C. A. pour lequel il a été tenu compte de l'existence sur la route Mandarine de bacs aujourd'hui disparus.

Je reprendrai la question avant de poser le point final du présent article.

### III

Le S. A. H. S.

(*L'Avenir du Tonkin*, 7 octobre 1929)

Au retour, le S. A. H. S. se dénomme S. A. S. H.

Le voyage de retour diffère de celui d'aller en ce que les tampons de la locomotive et le capot de l'auto sont tournés vers le nord, au lieu d'être dirigés vers le sud.

Des quatre couchettes de la cabine qui m'avait été désignée, trois étaient occupées. L'une par un camarade, l'autre par une dame. Pour la première fois, je me voyais l'objet d'une prévenance de ce genre. Sous ce rapport, les chemins de fer m'ont plus favorisé que les Compagnies de navigation qui, jamais, au cours de mes nombreuses traversées n'ont songé à me donner une compagne de voyage. Je ne vis guère la voyageuse que dans le couloir, et si elle occupa sa couchette, elle le fit avec une telle discrétion que je ne m'en aperçus pas.

Ce que l'on dénomme wagon-restaurant, sur le réseau Sud, est un wagon de troisième ou quatrième classe dans lequel on a placé des bancs et des tables. Le matériel (linge, vaisselle, couverts) sont dignes de l'installation ; c'est tout simplement sordide. Le service des chemins de fer devrait s'attacher à faire disparaître, au plus tôt, cette tare qui ne peut que produire le plus mauvais effet sur les voyageurs qui empruntent l'express du Sud.

Le dit wagon-restaurant n'effectue pas le voyage de bout en bout de Saïgon à Nhatrang. À Tourcham, il bifurque de sorte que le cri « au jus » lancé à pleine voix à l'heure réglementaire ne correspond à rien. « Le pas d'argent, pas de suisse » est ici remplacé par le *pas de restaurant, pas de café*.

C'est à l'arrivée à Nhatrang vers six heures, qu'il est possible de prendre dans un hôtel chinois le petit déjeuner pendant que l'autocar fait son plein d'essence et que l'on arrime les bagages.

Au siège de la S.T.A.C.A., il a été réservé un fauteuil pour un voyageur vêtu de kaki, porteur d'un parapluie et coiffé d'un chapeau de feutre gris. Le teint est bronzé, tanné, cuit par le soleil. La barbe et les cheveux blancs, plantés drus, coupés de près, allongent un visage au profil de médaille qui apparaîtrait dur et austère s'il n'était illuminé par deux yeux clairs lumineux, rieurs, et juvéniles.

C'est le docteur Yersin, le créateur de l'Institut de Nhatrang. Il se rend à Hanoï pour inspecter, ainsi qu'il le fait deux fois l'an, les établissements Pasteur de la capitale.

L'activité, la résistance de ce grand travailleur tiennent du prodige. Il ne manifestera aucune fatigue au cours du voyage, mieux encore, 30 heures après son arrivée à Hanoï, il reprendra le train pour effectuer tout aussi rapidement le voyage de retour.

Sept heures sonnent lorsque nous quittons Nhatrang. Nous arrivons au bungalow de Tuy-hoa à dix heures avec une heure et demi d'avance sur l'horaire.



Depuis que des ponts ont été établis à Nhatrang et sur le Song Daran, deux heures suffisent largement pour le trajet Nhatrang–Tuy-hoa alors que précédemment, on mettait 5 heures et souvent davantage.

Nous déjeunons et repartons à 11 h. 30, heure prévue pour l'arrivée. Au carrefour de la route coloniale n° 1 et de la voie qui mène à Quinhon, une auto de la S.T.A.C.A. attend les voyageurs à destination de cette localité, nous livrons le courrier et poursuivons notre randonnée.

Elle faillit s'arrêter à Bongson. Le bac fut la cause d'un nouvel incident. Le démarreur de l'autocar refusa tout service lorsque nous arrivâmes de l'autre côté de l'eau, et tous les efforts du mécanicien ne parvinrent pas à remettre le moteur en marche.

Les coolies furent appelés à la rescousse. Après une longue série de cris et d'efforts, l'autocar consentit à se laisser trainer hors du bac mais à ce moment, si les cris redoublèrent, les bras mollirent et la voiture s'arrêta au bas de la rampe d'accès, empêchant deux voitures, qui nous suivaient dans un autre bac, de débarquer.

Un des occupants des autos embouteillés, M. Fiard, ne perdit pas de temps en discours ou conseils. Il savait qu'un Annamite de Bongson possédait un camion. Il alla lui demander de remorquer l'autocar jusqu'au haut de la rampe. Quelques instants après, le camion tirait notre voiture, le moteur de la Cottin-Desgouttes secouait sa torpeur et nous permettait de dégager la route et de nous trouver en terrain plat.

Pour rapide qu'eut été le dépannage, nous avons cependant perdu près de 45 minutes.

À 19 heures, nous dînons au bungalow de Quangngai. Nous repartons à 20 heures ; à 40 km de là, une crevaison de pneus nous immobilise pendant quinze minutes.

Nous approchons de Tourane. Peu après Faifo, nous croisons un, deux, trois, nous comptons quinze camions de transport en commun. Le ciel est balayé par les yeux des phares, c'est un éblouissement et un feu d'artifices.

À vingt-trois heures, l'auto nous dépose à l'[hôtel Morin frères](#). Les chambres vastes, claires, bien meublées, sont accueillantes.

L'installation n'est pas encore achevée, il n'y a pas de sonnerie pour appeler les boys. Celui affecté à ma chambre me prévint charitablement : « Y en a pas bouton pour faire sonner, si besoin moi, Monsieur gueuler un petit peu fort, moi venir tout suite ».

Dès sept heures, je suis dans les rues de Tourane. La ville se transforme rapidement ; de nombreuses constructions sont en chantier ; à la gare, on a déposé un stock impressionnant de matériel pour les voies et les ponts de la section de voie ferrée à construire.

En un an, que de changement dans la population ! Les relations coloniales, toutes proportions gardées, sont comparables à celles que l'on noue sur les paquebots au cours d'une longue traversée, on ne se quitte pas pendant 15, 20, 30 jours, on se sépare au port de débarquement et c'en est fini, ou presque, pour la vie.

Avec joie, je retrouve quelques amis bien chers qu'il me faut quitter très tôt pour gagner la gare.

Le déjeuner est servi dans le train entre Tourane et Hué. Le convoi marche lentement dans cette partie accidentée de la ligne et la dizaine de convives qui constituent le premier service peuvent, sans difficultés, faire honneur au menu.

Dix minutes d'arrêt dans la capitale de l'Annam sont insuffisantes pour les effusions de « Podebouque » : il a grimpé dans le wagon pour me confier, il ne sait trop quoi lui-même, et le train démarrant, nous l'emmènerions à Hanoï s'il ne réussissait à descendre, en voltige, à cent mètres de la gare.

La sieste occupe la majeure partie de l'après-midi. À dix-neuf heures, le maître d'hôtel nous prie de passer à table. Nous avons recruté du monde en cours de route et nous sommes de plus en plus nombreux.

Puis c'est la tombée du jour, l'allongement sur la couchette, le réveil au milieu de la nuit à Thaihuong où nous constatons une heure de retard. La locomotive est en

détresse et il faut faire venir une autre machine du dépôt le plus voisin. L'aube éclaire d'immenses lacs d'où seul, émerge, le remblai sur lequel nous foulons tout doux, tout doucement jusque Hanoï-Gare, dont l'horloge marque 8 h. 10.

L'Administration des Chemins de fer, en créant le S. A. H. S., a eu une idée heureuse et pratique. Ce moyen de transport public, économique, rapide et peu fatigant, en somme, est fort apprécié des voyageurs qui l'ont employé.

Mais nous sommes dans le siècle de la vitesse : la lutte contre le temps doit être incessante et chaque jour marquer un progrès.

Hanoï-Saïgon par service régulier, en 60 heures, a été une grosse amélioration. Demain, si l'Administration des Chemins de fer le veut, et il n'y a pas de raison qu'elle ne le veuille pas, les capitales du Tonkin et de Cochinchine seront à deux jours l'une de l'autre.

Pour obtenir ce résultat, il ne sera même pas besoin d'augmenter la vitesse, un simple réajustement des horaires suffira. Ceux de l'autocar ont été calculés très largement en tenant compte du temps nécessaire au passage des bacs, il doit être révisé.

C'est ainsi que de Nhatrang à Tuyhoa — 120 kilomètres —, il a été prévu 5 heures, le trajet peut facilement être effectué, et dans la pratique est réellement réalisé en 3 heures. On arrive, par suite, vers 10 heures à Tuyhoa où l'on muse trois quarts d'heure, une heure en attendant le moyen de se mettre à table.

Or, de Tuyhoa à Quinhon, la distance est de 111 km, ce qui met cette dernière localité à 130 + 111 km = 241 km de Nhatrang. Il n'existe plus de bac sur cette section de la route coloniale, à 40 km de moyenne les 231 km représentant 5 h. 30 de marche.

En quittant Nhatrang une demi-heure après l'arrivée du train, soit à 6 h. 30, on doit, normalement, être à Quinhon pour déjeuner. Départ de Quinhon pour Tourane à 13 heures — 322 km — 8 heures de marche — arrivée à Tourane à 21 heures. L'express du Nord mis en route, de ce dernier point sur Hanoï, vers 22 ou 23 heures, amènerait les voyageurs dans la capitale, le lendemain entre 19 et 20 heures.

Un seul inconvénient : le dîner tardif. On pourrait prendre un lunch à Quangngai ou emporter un repas froid = 12 heures de gain sur 60 valent bien ce petit sacrifice.

« Saïgon-Hanoï par la route Mandarine », phrase sonore et harmonieuse, prometteuse de sensations rares et de merveilleuses visions hier encore, réservées à quelques privilégiés. Mieux et plus qu'un titre de roman ou un programme d'excursions tu représentes, aujourd'hui, l'outil moderne que l'homme blanc a, dès son arrivée en ce pays, décidé de forger pour unir le Sud au Nord.

L'œuvre n'est pas achevée. Le S. A. H. S. n'est qu'une étape dont nous pouvons tirer quelque fierté et la certitude que nos neveux parachèveront l'œuvre pour laquelle tant d'entre nous ont travaillé, peiné, souffert.

A. D.

---

### LE MOUVEMENT OUVRIER EN ANNAM (*L'Avenir du Tonkin*, 27 novembre 1929)

Il n'est pas sans intérêt, croyons-nous, de reproduire ici, ne fût-ce qu'à titre documentaire, les passages du dernier rapport au Conseil de Gouvernement relatifs au mouvement ouvrier en Annam :

«... Le respect traditionnel dû au maître, et surtout le désir ambitieux montré par les jeunes élèves pour la détention de tout ce qui constitue un diplôme, s'oppose, en fait, à ce qu'un mouvement scolaire prenne de l'importance en Annam, lorsqu'il est suivi des sanctions nécessaires ; fermeture temporaire des établissements, exclusion des meneurs,

interdiction de se présenter aux examens, etc. C'est donc dans un autre milieu que les agitateurs ont cherché à susciter et à grouper des mécontentements. Obéissant en cela aux instructions données par les cellules révolutionnaires annamites de Canton, ils ont essayé, à plusieurs reprises, de tirer parti d'événements fortuits pour créer et motiver un mouvement parmi les ouvriers et les travailleurs. Les faits suivants, sans autre importance d'ailleurs, prouvent nettement qu'une propagande est faite dans la main-d'œuvre industrielle.

1° Le 16 mai dernier, à la suite d'observations justifiées par une évidente mauvaise volonté au travail, et de sanctions légères qui s'ensuivirent, quatre ouvriers des ateliers de Truong-thi quittèrent leur chantier, suivis de huit autres ajusteurs qui se solidarisaient et furent, comme eux, licenciés sur le champ. À ce premier noyau de grévistes et sous l'influence de ses promoteurs, se joignirent le même jour 42 ajusteurs ou tourneurs des mêmes ateliers. Des menaces de représailles furent émises contre les ouvriers qui refuseraient d'adhérer au mouvement. L'arrivée sur les lieux d'un détachement de garde indigène coupa court à tout incident. Dès le lendemain, dix grévistes reprurent le travail ; le 23 mai, manquaient 16 ouvriers seulement, parmi lesquels les 12 promoteurs de la grève dont le licenciement avait été le prétexte. Depuis cette époque, les ateliers de Truong-thi ont recouvré le calme le plus complet ; il est donc permis de penser que, sans correspondre à un malaise défini sévissant chez les ouvriers, cette manifestation fut l'œuvre de quelques agitateurs, désavoués ensuite par leurs camarades.

[Sur la ligne [Tanap-Thakhek](#)]

[À la [STACA](#)]

4° Au mois d'octobre 1928, se créait à Tourane une association dite « l'Éternel printemps », fondée entre ouvriers et hommes de métier. Le but de cette société était de créer entre tous les membres des liens de solidarité, d'amour fraternel, en un mot, de s'entraider, de se secourir, s'instruire mutuellement par la création d'un cours d'adultes. Toute question politique ou religieuse, toute superstition et jeu d'argent, toute question étrangère à son but étaient formellement interdites. Il s'agissait là, en la forme, d'une véritable amicale, à qui fut accordée une autorisation. Dès le début de son fonctionnement, ce groupement qui, en fait, se constitua seulement parmi le personnel domestique des boys et bêt, voulut créer un organisme de souscription à fins suspectes et après avoir organisé un boycottage en règle de certains patrons européens, voulut faire œuvre de propagande politique dont le but révolutionnaire était exposé dans des réunions publiques, des conférences, etc. Cette association fut naturellement dissoute.

Une tentative de groupement de ce genre avait également été faite à Nhatrang.

Ces manœuvres suivent le programme établi par le groupement communiste annamite de Canton.

De même, il y eut à Tourane deux ou trois petites grèves de dockers qui n'eurent pas d'autre conséquence par suite du recrutement immédiat de coolies volontaires.

Tel quel, le mouvement ouvrier prouve que l'opposition tend à prendre une forme, nationaliste sans doute, mais avec application des procédés communistes ; mais les mesures nécessaires sont prises pour que la minorité agissante du parti révolutionnaire ne puisse en aucun cas connaître de succès, même partiels. »

---

L'OPINION D'OCTAVE HOMBERG

Assemblée générale ordinaire de la [Société financière française et coloniale](#)

5 mai 1930

(*L'Information financière, économique et politique*, 11 mai 1930)

.....  
Sans parler de Madagascar, la Grande Île restée si longtemps la Cendrillon de toutes les France d'outre-mer, Cendrillon abandonnée et même décriée, sans parler de l'Afrique Occidentale où les ports manquent encore, remplacés par des wharfs insuffisants et précaires, que démolissent régulièrement ces billes de bois errantes, tombées à la mer lors des embarquements périlleux, et auxquelles on s'habitue comme si c'était là un mal nécessaire, je citerai seulement la perle de nos colonies, l'Indochine, dont chaque année la balance commerciale favorable marque un nouveau progrès dans la richesse et qui, par conséquent, ne peut plaider la misère pour faire excuser l'insuffisance de son outillage : auriez-vous supposé que le programme de travaux publics établi il y a une trentaine d'années par M. Doumer n'était pas encore achevé et que, notamment, le chemin de fer transindochinois qui constitue la véritable voie impériale de ce grand pays, devant permettre de se rendre rapidement et aisément d'Hanoi, la métropole administrative, à Saïgon, la métropole commerciale — auriez-vous supposé, dis-je, qu'après trente ans révolus, cette grande artère se trouvait encore interrompue par son milieu, que cette épine dorsale de tout un grand pays souffrait encore, en son centre, d'une coupure comme d'une lésion dommageable ! Sans mentionner les nombreux avantages de tous ordres qui en eussent résulté par ailleurs, un plus rapide achèvement de la ligne eût singulièrement aidé à résoudre l'irritante question du transport de la main-d'œuvre sur les plantations du Sud-Annam, de la Cochinchine et du Cambodge. En effet, les coolies, qui trouvent difficilement à vivre dans le delta surpeuplé du Tonkin, prennent volontiers le chemin de fer avec lequel ils sont depuis longtemps familiarisés et qu'ils apprécient tandis qu'ils ne s'exposent qu'avec appréhension à la colère de ces mauvais génies de la mer qui déchaînent tempêtes et typhons ! Il est donc à présumer qu'ils seraient déjà venus spontanément et librement s'embaucher sur les plantations sans l'intermédiaire toujours fâcheux, mais actuellement inévitable, des agents recruteurs.

Si encore, dans l'intervalle, d'autres chemins de fer avaient été construits ailleurs ! Mais il a fallu que le Siam poussât sa voie ferrée jusqu'à la frontière commune et nous menaçât d'une véritable pénétration pacifique et d'un drainage de nos produits vers le port de Bangkok pour qu'on se décidât à aller à sa rencontre par la construction du chemin de fer qui vient enfin d'être entrepris à Pnom-Penh en direction de Battambang.

Alors que, dans d'autres pays, les voies ferrées ont guidé les planteurs à travers la brousse et la forêt pour leur faciliter leur propre installation, c'est seulement quand ils ont accompli seuls toute leur rude tâche et substitué à la jungle hostile et malsaine des plantations fertiles, salubres et ordonnées comme des jardins, constitué des villages, où des populations nouvellement venues se sont fixées, c'est après avoir fait tout cela, à peine encouragés, quand ils n'étaient pas décriés par des calomnies qui trouvaient écho jusque dans le Parlement français, que les pionniers d'Indochine ont obtenu de voir relier par un ruban d'acier les centres de production et de richesse, qui étaient leur œuvre propre, aux villes dont ils ont augmenté la prospérité.

---

Cochinchine

(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 1<sup>er</sup> octobre 1930)

Il paraît que 200 Annamites auraient retardé l'arrivée à Saïgon du train de nuit venant de Nhatrang, en se couchant sur la voie ferrée un peu après Biênhoà.

---

Contestation d'une adjudication de travaux publics en Annam  
(*Les Annales coloniales*, 9 décembre 1930)

Le 4 juillet 1923, le Conseil du contentieux administratif de l'Indochine prenait un arrêté se déclarant incompétent pour statuer sur la demande d'indemnité formulée par M. [Pharaon] Coudoux, entrepreneur à Benthuy (Annam), en réparation du préjudice qui lui aurait été causé par l'admission prétendue irrégulière de la Société Brossard et Mopin, à l'adjudication des ponts en béton armé entre les points kilométriques 10 et 12 de la section Vinh-Tan-Ap.

M. Coudoux avait déposé devant le Conseil d'État cette décision d'incompétence aux fins de son annulation.

Cette haute juridiction a jugé cette affaire en annulant l'arrêté du Conseil du contentieux administratif de l'Indochine,

Attendu que la Société Brossard et Mopin a déposé deux plis contenant chacun une soumission non renfermée dans une enveloppe distincte, qu'il résulte du procès verbal de l'adjudication que, lors de l'ouverture des plis en séance publique, le président de la Commission — sans prendre connaissance du libellé des soumissions — a inséré chacune d'elles dans une enveloppe distincte qu'il a scellée en présence du public.

... le secret des soumissions a été ainsi sauvegardé...

Dès lors, le requérant n'est pas fondé à soutenir que l'adjudication dont il a été évincé au profit de son concurrent a été entachée d'un vice qui aurait été de nature d'entraîner l'annulation de l'adjudication dont s'agit.

---

ANNAM

(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 20 janvier 1931)

M. Gavelle, comptable aux ateliers du chemin de fer à Truong-Thi, est décédé subitement le 3 décembre.

En raison des inondations, on a dû suspendre, le 3 décembre, le service direct Hanoi-Saïgon par terre.

---

La mise en construction du chemin de fer de Tourane à Nhatrang  
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 19 juillet 1931)

Bien que l'Administration ne semble pas tenir à faire grande publicité à ce sujet, nous sommes heureux d'apprendre à nos lecteurs qu'à la date du 10 octobre, elle procédera à l'adjudication des travaux d'infrastructure des 137 premiers kilomètres de cette ligne, en cinq petits lots de 27, 22, 23, 33 et 31 kilomètres, pour un total de 3.380.000 \$.

Ce seront quelques milliers de bras occupés, et des piastres, qui rouleront dans des villages où elles sont bien rares.

Nous espérons qu'en ce qui concerne le raccordement à Nhatrang, l'Administration, après avoir fait en grand secret toutes sortes de projets bizarres, aura finalement fait son choix, un choix conforme au bon sens et non pas seulement à l'intérêt de certains spéculateurs. Et la boucle pour desservir Nhatrang n'est pas conforme au bon sens. À cette époque d'automobiles et de camions, la liaison entre Nhatrang et Khanh-hoa est facile à établir.

---

CONSEIL DU CONTENTIEUX ADMINISTRATIF DE L'INDOCHINE À HANOÏ  
AUDIENCE DU MERCREDI 7 OCTOBRE  
(*L'Avenir du Tonkin*, 7 octobre 1931)

AFFAIRES EN DÉLIBÉRÉ :

1° Instance Descours et Cabaud contre Gouvernement général de l'Indochine.

Par mémoire introductif d'instance enregistré au secrétariat le 6 novembre 1928, la Société anonyme Descours et Cabaud, dont le siège social est à Lyon, faisant élection de domicile à Hanoï, en sa succursale du boulevard Gia-Long, représenté par son directeur général M. Ratinet et ayant M<sup>es</sup> Larre et Coueslant pour avocats-défenseurs, expose au conseil de céans les faits ci-après :

À la suite de l'adjudication des travaux de la voie ferrée de Vinh à Dong-ha, qui eût lieu le 14 janvier 1924, le premier lot fut adjugé à M. Leroy, entrepreneur. Comme ce lot était situé dans une région inconnue, sauvage, peu peuplée, montagneuse et marécageuse, l'entrepreneur, trompé par les renseignements incomplets ou inexacts de l'administration, éprouva des déboires et, en août 1925, soit dix-huit mois, après l'adjudication, M. Leroy se trouvait menacé de mise en régie avec un passif du 250.000 p.

Après étude de l'affaire, la Société Descours et Cabaud, principal créancier du sieur Leroy, dans l'espoir de récupérer ses avances de fonds, accepta de se substituer à lui en octobre 1912 [*sic* : 1925].

Elle mit tout en œuvre pour mener les travaux avec compétence et célérité, mais malgré ses efforts et sa bonne volonté, toutes sortes de difficultés imprévues l'empêchèrent de mener à bien l'entreprise. Ces difficultés provenaient :

- De l'insuffisance des études de l'administration ;
- Des modifications constantes apportées aux projets ;
- D'une hausse constante du prix de main-d'œuvre ;
- Des emports d'avance des coolies en des cai non réprimés par la justice ;
- Des pluies et crues exceptionnelles de 1925 et 1926 ;
- De la nature du terrain rencontré.

En présence de ces difficultés et usant du droit conféré à l'entrepreneur par l'article 33 des clauses et conditions générales, la société requérante demanda la résiliation le 26 novembre 1926. Cette résiliation lui ayant été refusée, elle accepta de continuer les travaux, sous réserve que le litige serait soumis au Comité du règlement amiable du ministère des Colonies et que l'administration tiendrait les promesses d'indemnisation que lui avait faites l'ingénieur en chef, M. Rieus.

En octobre 1927, elle présenta son mémoire de réclamations contenant le détail des pertes subies ; l'administration refusa d'en reconnaître le bien-fondé et accepta seulement de soumettre le litige au Comité consultatif du Comité consultatif du ministère des Colonies doit la requérante déclarait accepter d'avance la décision ; l'administration ne voulant pas prendre le même engagement, la société requérante, pour éviter la forclusion, soumet ses réclamations au Tribunal administratif compétent.

La société évalué le préjudice subi à 346.567 p. 03.

Le Gouverneur général, par arrêté du 24 mai 1928, lui a alloué 47.266 p. 07.

Il lui resterait dû 299.300, p. 96.

Elle conclut doge en demandant au conseil du contentieux de condamner le Gouvernement général à lui payer cette somme avec les intérêts de droit, ainsi qu'aux dépens.

Il est donné acte aux parties de la renonciation formulée par la Société Descours et Cabaud à ses réclamations faisant l'objet des chefs n° 9 (plus-value pour maçonnerie en voûte) ; n° 11 alinéa 1 (substitution du béton gras) ; n° 13 alinéa 1 et 2 (maçonnerie en

plats de chaux hydraulique et en plats de ciment), alinéa 5 (implantation de la gare de Le-Son), tels au surplus que ces chefs sont définis dans les mémoires en défense et en réponse.

Il est donné acte aux parties de leur accord sur les chefs n° 8 (déblais de fouilles pour ouvrages d'art) et n° 16 (exonération totale des amendes s'élevant à 31.000 piastres) pour lesquels le Gouvernement général a donné entière satisfaction à la Société requérante par arrêté du 24 mai 1928.

La requête susvisée de la Société Descours et Cabaud est rejetée en ce qui concerne les chefs n° 1 (déblais dans tranchées et dans zone des tunnels) ; n° 2 (transport des déblais au delà de 100 mètres) ; n° 3 (règlement des surfaces des talus de remblais) ; n° 4 alinéa 7-6 (imprévision pour les déblais des tunnels) ; n° 11, alinéa 2 B (parements vus) ; n° 15 (augmentation du prix de la main-d'œuvre) ; n° 17 (pertes par emports d'avances) ; n° 19 (Ballast).

Statuant définitivement sur les 4 chefs suivants, le Conseil du contentieux condamne le Gouvernement général à payer à la Société Descours et Cabaud un supplément d'indemnité de 3.545 p. 66, selon détails figurant au tableau ci-dessous avec intérêts de droit à compter de l'enregistrement de la requête introductive d'instance.

.....  
Avant dire droit ordonne qu'il sera procédé à une expertise sur les chefs indiqués ci-après avec mission pour les experts de donner leur avis sur le désaccord qui, sur chacun des chefs, sépare les parties ; d'indiquer, avec justifications à l'appui, si l'entrepreneur leur paraît avoir subi un préjudice lui ouvrant droit à une indemnité ou à un supplément d'indemnité et, d'en l'affirmative, d'en indiquer les chiffres de base et les totaux :

Chefs n° 4 — Travaux des tunnels : alinéas 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8 (a.b.c.d.e.f.h.)

Chefs n° 12 — Maçonnerie de béton armé pour tabliers d'ouvrages d'art.

Chefs n° 13 — Bâtiments : alinéas 3 et 4 (c.d.)

Chefs n° 14 — Exécution des pierrées — Existence des dalles de recouvrement des barbacanes.

Chefs n° 18 — Étant admis par le Conseil que la demande de résiliation n'est pas frappée de forclusion et que l'entrepreneur a droit au paiement à leur valeur réelle sans rabais des travaux effectivement exécutés après le 5 décembre 1926, rechercher si l'indemnité de 22.220 p. allouée par l'administration est insuffisante et, dans l'affirmative, indiquer, avec justification à l'appui, l'indemnité à payer compte tenu des doubles emplois pour frais généraux et des dépenses se rapportant à des travaux exécutés avant cette date.

L'expertise sera effectuée par trois experts dont l'un nommé par le Conseil et les deux autres désignés par chacune des parties ; les experts devront prendre connaissance des quatre mémoires échangés et des documents annexes ; effectuer une visite des lieux ; entendre les parties dans leurs dires respectifs et les concilier si faire se peut ; à défaut de conciliation, ils établiront leurs propositions en tenant compte du fait que la théorie de l'improvisation n'a pas pour but de décharger l'entrepreneur de tous risques, pertes et aléas et qu'il est acquis que la Société Descours et Cabaud s'est substituée en connaissance de cause à l'entrepreneur Leroy, défaillant; ils déposeront leur rapport au Secrétariat du Conseil dans un délai de deux mois à compter de la notification de leur désignation de nomination.

Les dépens sont réservés.

---

Les résultats d'une importante adjudication  
(*L'Avenir du Tonkin*, 3 novembre 1931)

Le jeudi 22 octobre 1931, à 10 heures, a eu lieu à la circonscription des Études et Travaux de Chemins de fer du Sud-Annam à Nhatrang, l'adjudication de cinq lots pour les travaux d'infrastructure (Terrassements, ballast, petits ouvrages, bâtiments) de la section de chemin de fer Tourane à Quang-Ngai :

	Montant des travaux
1 <sup>er</sup> lot du P.K. 10.000 à 27.815	1.000.000p. 00
2 <sup>e</sup> lot du P.K. 27.000 à 49.950	500.000 00
3 <sup>e</sup> lot du PK. 49.950 73 694	500.000 00
4 <sup>e</sup> lot du P.K. 73.694 à 106.856	470 000 00
5 <sup>e</sup> lot du P.K 108.856 à 137 023	830.000 00

#### Résultats

Service : Chemin de fer du Sud-Annam  
Section de Tourane à Quangngai

Résultat de l'adjudication en date du 22-10-31 pour fourniture de ballast et adjudication de cinq lots de travaux d'infrastructure, de bâtiment.

#### ADJUDICATAIRES PROVISOIRES

1 <sup>er</sup> lot : Société de Dragages	Rabais de 8 %
2 <sup>e</sup> lot : M. Arpéa	Rabais de 9 %
3 <sup>e</sup> lot: M. Penotti <sup>43</sup>	Rabais de 5 %
4 <sup>e</sup> lot: M. Penotti	Rabais de 14 %
5 <sup>e</sup> lot: M. Arpéa	Rabais de 6 %

---

#### TOURANE

Au tribunal

(*L'Avenir du Tonkin*, 23 mai 1932)

Ce matin, audience correctionnelle, civile et commerciale, sous la présidence de M. Ellie. Greffier : M. Jousique.

.....  
Malgré les observations du garde-barrière, les nommes Nguyễn Thu, Phan Truu et Phan Du laissent toujours leurs vaches paître et divaguer sur la voie ferrée. Procès-verbal. Cinquante fr. d'amende à chacun.

---

#### UN TYPHON DANS LE SUD-ANNAM

(*L'Illustration*, 25 juin 1932)

Quelques lignes dans les quotidiens ont annoncé qu'au début du mois de mai, un typhon avait ravagé les côtes de notre protectorat de l'Annam. Perdue parmi les faits divers, cette information a passé à peu près inaperçue. Et pourtant, on avait eu à déplorer un grand nombre de victimes.

Le cataclysme s'est déchaîné vers 3 heures du matin, encore en pleine nuit, après des coups de vent préliminaires qui n'en laissaient pas prévoir toute la force. Des villages ont été rasés, des camions très lourds culbutés au long de la route comme fétus de paille, le poste de télégraphie sans fil du cap Padaran en partie détruit, les appareils

---

<sup>43</sup> [Bonifacio Penotti](#) : né le 17 décembre 1882 à Allera di Cellio (Italie), naturalisé français en 1939.



noyés et les pylônes tordus et disloqués. Cependant, le phare du cap s'éteignait tandis que des centaines de jonques, entraînées vers le large, se perdaient corps et biens.

Il semble qu'en réalité, l'Annam et ses côtes aient été affectés par un double cyclone venant se greffer l'un sur l'autre et, d'ailleurs, de directions différentes. Les postes de Hong Kong et de Phulien avaient annoncé le premier. Mais le capitaine d'un bateau norvégien, le commandant Knutsen, qui se trouvait dans la zone dangereuse au moment où il se disposait à fuir devant le typhon, fut saisi à l'improviste par de formidables bourrasques venant d'une direction imprévue.

Légende : inspection périlleuse de la voie ferrée annamite suspendue dans le vide après le passage des inondations.



Circonscription des Etudes et Travaux de Chemins de Fer du Sud-Annam  
(*L'Avenir du Tonkin*, 22 août 1932)

Ligne de Tourane à Nhatrang : Section de Bongson à Quinhon. Résultat de l'adjudication en date du 13 août 1932 pour cinq lots de travaux d'infrastructure (Terrassements, petits ouvrages d'art. Bâtiments et Fourniture de ballast).

Adjudicataires provisoires	Rabais consentis sur les devis particuliers
10 <sup>e</sup> lot : M. Nguyễn-teng-Y dit Ai By, entrepreneur	Rabais de 26 %
11 <sup>e</sup> lot : Société des Grands Travaux d'Extrême-Orient à Hanoi	Rabais de 26 %
12 <sup>e</sup> lot : M. Pouchat, entrepreneur à Hanoi	Rabais de 26 %
13 <sup>e</sup> lot A : M. [Henri-François] Grosse, entrepreneur à Battambang	Rabais de 22 %
14 <sup>e</sup> lot B : Société française d'entreprises de Dragages et de Travaux publics à Saïgon.	Rabais de 21 %

(D'après le discours de M. le résident supérieur Châtel  
au Conseil des intérêts économiques)  
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 6 novembre 1932)

[...] Parallèlement aux travaux d'hydraulique agricole, sont poursuivis les travaux de chemin de fer qui constitueront pour l'Annam un important facteur de développement économique.

Si les nécessités financières ont imposé un ralentissement considérable des travaux du Tanap-Thakhek, le Tourane-Nhatrang a, par contre, été poussé avec activité.

Je ne vous donnerai pas, Messieurs, le détail de ces travaux, dont l'ensemble s'élèvera à 52 millions de piastres environ, mais vous donnerai seulement un aperçu succinct de leur état actuel d'avancement et des probabilités de leur progression.

Actuellement, sur la section Tourane–Quang-Ngai, les bâtiments construits par anticipation sont presque terminés et représentent une dépense de 59.000 \$. Les acquisitions de terrains, s'élevant à 200.000 \$, sont réglées à peu près en entier. Les terrassements sont dans l'ensemble aux deux-tiers ou aux trois-quarts terminés, ainsi que les ouvrages ordinaires. Les grands ouvrages adjugés après concours à une société spécialisée, ont fait l'objet d'importantes installations préparatoires. Le total de ces travaux d'infrastructure adjugés atteint 5.450.000 \$ et les dépenses liquides à ce titre, atteignent, au 30 septembre, 1.800.000 piastres.

Sur la section Quang-ngâi–Bong-son, il a été acquis 150.000 \$ de terrains, dont 80 % sont déjà réglés. Il est prévu :

193.000 \$ de bâtiments qui ont été adjugés en cinq lots et sont en voie d'achèvement. Les travaux d'infrastructure répartis en quatre lots adjugés en mars 1932, progressent normalement et sont très avancés ; leur montant s'élève à 2.540.000 \$ auxquelles il convient d'ajouter 530.000 \$ de grands ouvrages mis au concours au début de ce mois-ci.

De Bong-Son à Quinhon, il est prévu 150.000 \$ d'acquisitions de terrains, 204.000 \$ de bâtiments ont été adjugés en 5 lots au mois d'avril dernier et 5 lots d'infrastructure adjugés en août 1932, s'élèvent à 2.830.000 \$.

Enfin, a été mis au concours ces jours derniers, en même temps que celui de Quang-ngai–Bong-Son, un lot de grands ouvrages de 630.000 \$.

En résumé, de Tourane à Quinhon, les travaux énumérés ci-dessus représentent un total de près de 12.000.000 de piastres de dépenses engagées et bien qu'il soit difficile de fixer le pourcentage qui profitera directement à la population, il est aisé de se rendre compte que des sommes considérables seront mises en circulation dans les régions intéressées, tant en salaires de main-d'œuvre qu'en achat de matériaux divers.

De Quinhon à Nhatrang, les travaux sont moins avancés, mais divers lots de chemins de service, routes d'accès, bâtiments construits par anticipation sont en cours d'exécution. L'ensemble des travaux d'infrastructure est prévu pour une dépense totale de 10.800.000 piastres.

Les services techniques prévoient pour l'ouverture au trafic les dates suivantes :

Tourane à Tamky : 12 août 1934  
Tourane à Quang-ngai; 1<sup>er</sup> janv. 1935.  
Tourane à Quinhon : 1<sup>er</sup> juin 1935.  
Tourane à Tuy-hoà : 10 janvier 1936.  
Nhâtrang à Dailanh : 1<sup>er</sup> février 1936.  
Tourane à Nhatrang : 10 octobre 1936.

Ces dates supposent une marche normale des travaux comme à l'heure actuelle. En cas de difficultés sérieuses toujours à prévoir, on peut envisager une marge de retard de six à douze mois. Des retards plus considérables ne paraissent pas à prévoir.

Pour terminer avec la question des grands travaux, je vous signale, Messieurs, que la mise en exploitation totale de la ligne Krongpha-Dalat, légèrement retardée par les interruptions de trafic de Krongpha à la suite du typhon du 4 mai, est prévue pour le 1<sup>er</sup> novembre 1932.

Je n'ai pas besoin d'insister sur les heureuses conséquences que l'on peut attendre de ces efforts considérables pour le développement de l'outillage économique.

Je tiens ici à rendre hommage à l'activité diligente des services des Travaux Publics et plus spécialement à Messieurs les ingénieurs en chef Lefebvre [*sic* : le polytechnicien François Lefèvre] et Girard qui ont été les animateurs de cette grande œuvre.

---

#### SUD-ANNAM

Le voyage de S.M. Bao-Dai  
(*L'Avenir du Tonkin*, 18 janvier 1933)

.....  
Le cortège, piloté par l'inspecteur des Affaires politiques Thibaudeau, a gagné en suivant la route coloniale n° 19, en partie submergée, l'usine des soieries Delignon à Phu-Phong, en s'arrêtant aux chantiers du chemin de fer où l'ingénieur Broussin a fourni à Sa Majesté des explications sur les travaux du secteur, remarquablement exécutés par l'entreprise Grosse <sup>44</sup>.

---

#### Tragique suicide

(*L'Avenir du Tonkin*, 23 janvier 1933)

M. Julien Pouchat, adjudicataire du 12<sup>e</sup> lot du chemin de fer de Tourane à Nhatrang, qui s'était installé à Quinhon, en septembre dernier, vient de se suicider à proximité de ses chantiers de Phucat, eu se couchant sur une cartouche de dynamite dont il alluma le cordon Bickford.

Ce fut M. Cassage, chef de la 2<sup>e</sup> Subdivision des Études qui, inquiet de ne pas revoir l'entrepreneur, se mit à sa recherche. M. Gaudart, administrateur adjoint de la province, procéda aux constatations d'usage en compagnie de l'huissier, M. Cuer.

On se perd en conjectures sur les mobiles de ce tragique suicide.

---

#### LAOS

#### KHAMKEUT

(*L'Avenir du Tonkin*, 30 janvier 1933)

Ceux qui nous quittent. — M. Trilleau, des Travaux publics, va quitter Napé pour aller aux chantiers de la voie ferrée du Tourane-Nhatrang

---

#### Hanoi

---

<sup>44</sup> De MM. Henri-François Grosse et André-Lucien Casset, entrepreneurs à Quinhon, puis Dalat.

CHRONIQUE DE LA VILLE  
(*L'Avenir du Tonkin*, 30 mars 1933)

Chemin de fer. — M. Alfano Vincent <sup>45</sup>, ingénieur ordinaire de 2<sup>e</sup> classe des Ponts et Chaussées, est désigné pour remplir, à titre temporaire, les fonctions d'ingénieur en chef des Réseaux non concédés de Chemins de fer de l'Indochine en remplacement et au départ de M. Bordier Georges, ingénieur ordinaire de 1<sup>re</sup> cl. des Ponts et Chaussées rentrant en congé.

M. Rostand, ingénieur ordinaire de 2<sup>e</sup> cl. des P. et C., est désigné pour remplir, à titre temporaire, les fonctions d'ingénieur en chef de la circonscription territoriale du Tonkin en remplacement et au départ de M. Bigorgne, ingénieur ordinaire de 1<sup>re</sup> cl. des Ponts et Ch., rentrant en congé.

---

Cochinchine

---

Saïgon

(*L'Avenir du Tonkin*, 1<sup>er</sup> août 1933)

M. Clément, ingénieur en chef du réseau Sud, va diriger le réseau Nord. — Ce n'est pas sans quelque regret que les usagers du réseau Sud des chemins de fer apprendront le départ pour Hanoï de M. Clément, le sympathique ingénieur en chef de notre réseau

Appelé à de plus importantes fonctions, M. Clément laissera le souvenir d'un homme d'une amabilité exquise qui sut — avec le sourire — rétablir la bonne marche du réseau.

C'est à lui que l'on doit les principales améliorations apportées récemment à ce service : abaissement des tarifs, billets de week-end, etc., qui ont fait de nos trains un mode de locomotion aussi utilisé actuellement, en période de crise, qu'aux temps de prospérité.

Malgré tout, nous ne désespérons pas de le voir quelque jour revenir dans le Sud-Indochinois et c'est dans cet espoir que nous lui adressons nos vœux de bon séjour au Tonkin.

---

NHATRANG

(*L'Avenir du Tonkin*, 17 août 1933)

Appel d'offres. — Résultat de l'appel d'offres du 3 août 1933 pour la fourniture de 50.000 traverses en bois, livrables au parc de la construction, en gare de Tourane Central :

Adjudicataires provisoires	Montant demandé
Société Biênhoà industrielle et Forestière à Saïgon	45.000 traverses en bois de sao à 2 p. 30 la traverse
Pham van-Vinh dit Hoè à Tourane	5.000 traverses en bois de sên à 2 p. 30 la traverse

Ligne de Tourane à Nha-Trang

---

<sup>45</sup> Vincent Alfano (1901-1978) : [polytechnicien](#), affecté aux Chemins de fer de l'Indochine de 1927 à 1945.

Résultat du concours du 15 mai 1933 pour l'exécution des 9 lots de travaux d'infrastructure (terrassements, bâtiments et fourniture de ballast) et de 10<sup>e</sup> lot de grands ouvrages d'art, de la section de Nhatrang à Dieutri, ligne de Tourane à Nhatrang. (Approuvé le 2 août 1933 sous le n° 731).

ADJUDICATAIRES	RABAIS CONSENT!
1 <sup>er</sup> lot Société des Grands Travaux d'Extrême-Orient à Hanoï	22 %
2 <sup>e</sup> lot Établissements V. Lamorte à Saïgon	28 %
3 <sup>e</sup> lot Etablissements V. Lamorte à Saïgon	30 %
4 <sup>e</sup> lot Société des Grands Travaux d'Extrême-Orient à Hanoï	22 %
5 <sup>e</sup> lot MM. Grosse et Casset à Quinhon	22 %
6 <sup>e</sup> lot M. Penotti à Tam-Ky	26 %
7 <sup>e</sup> lot M. Ta-xuan-Lang à Quinhon	30 %
8 <sup>e</sup> lot M. Vila à Saïgon	27 %
9 <sup>e</sup> lot Société indochinoise d'études et de Constructions à Saïgon	33 %
10 <sup>e</sup> lot de Grands Ouvrages d'art Société de Construction de Levallois-Perret à Saïgon	?

Hanoï  
(*L'Avenir du Tonkin*, 20 novembre 1933)

Mission. — M. Alfano, ingénieur en chef des réseaux non concédés des Chemins de fer de l'Indochine, se rendra au Siam, aux États Malais, dans les Établissements du Détroit et dans l'île de Java, à l'effet d'étudier sur place les voitures des chemins de fer siamois, malais et javanais, les automotrices et le matériel tracteur utilisé pour la remorque des express ainsi que l'organisation d'ensemble des administrations de ces chemins de fer. M. Alfano devra notamment étudier les conséquences de la fusion de certains services de l'exploitation réalisée en 1932, par mesure d'économie par les Chemins de fer des États Malais.

DE VINH À TOURANE DANS LA « A. B. C. C. 19 »  
(*L'Avenir du Tonkin*, 3 avril 1934)

Tout d'abord, ce titre évoque le lancement d'une nouvelle série de quelque grande marque de l'industrie automobile. Il n'en est rien cependant.

De quoi donc s'agit-il ? Qu'est-ce que la B. B. c. c 19 ? C'est tout simplement une voiture de chemin de fer ainsi baptisée par quatre lettres et un nombre. Mais c'est un véhicule qui mérite la publicité ; j'en parle dans le propre intérêt des lecteurs qui, pour la plupart, sont également des voyageurs

La nécessité d'un déplacement de Vinh à Tourane m'a mis à même de pouvoir vous narrer ce qui suit au sujet de cette voiture superconfortable.

Le 27 mars, me trouvant sur le trottoir de la gare de Vinh, dans l'attente du train direct de 5 heures du matin, j'avise un groupe de personnes examinant avec une curiosité insolite un wagon de chemin de fer disposé sur une voie de garage : Il était mal peint et sa carrosserie extérieure manquait, au surplus, de fini. Qu'est ce « tacot », murmurai-je ? Un monsieur se retournant subitement vers moi répliquait :

« C'est un tacot confortable, Monsieur, où l'on n'aura pas chaud l'été et où l'on sera comme chez soi. S'il vous plaît de vous rendre compte je n'exagère point, je vous invite à y prendre place jusqu'à Tourane puisque vous êtes voyageur. »

— All right ; merci beaucoup, Monsieur, j'accepte.

\*  
\*   \*   \*

Le direct d'Hanoï entre en gare ; on y accroche le dit tacot, J'y monte en compagnie de M. Vanderhasselt, l'aimable chef des Ateliers de Truong-Thi, et de son sympathique collaborateur, M. Fradin, qui, tous les deux, vont « essayer » la voiture.

Je pénètre dans le compartiment à couchette « A » et je m'aperçois bien vite que le terme de compartiment ne convient pas pour désigner ce gentil petit home : c'est un boudoir en mignature, haut de plafond, qui comprend une large banquette et un fauteuil mobile tendus de moleskine bleu-roi. Dans un coin, un petit lavabo surmonté d'une glace ovale biseautée. Dissimulés dans la boiserie, un porte-vêtements et un tiroir à serviette ; enfin, un élégant distributeur de savon.

Les baies comportent une double glace avec verre chimique arrêtant certaines radiations solaires désagréables.

Je contemple cet intérieur art-nouveau comme je l'eusse fait pour un objet singulier venant de l'autre bout du monde. Suis-je bien dans un compartiment de chemin de fer ? À la clarté d'un éclairage *a giorno*, je détaille tous les perfectionnements de cette ingénieuse et coquette installation. — Cependant, le train se met à rouler, et aussitôt un léger bruissement se fait entendre en même temps qu'une douce fraîcheur m'environne.

Il faisait pourtant chaud au dehors malgré l'heure matinale ; il faisait chaud dans le couloir.

D'où vient cette subite fraîcheur ? Et M. Vanderhasselt de répondre :

« Nous sommes dans un compartiment réfrigéré. »

Je ne puis d'abord prononcer qu'un « Ah ! » qui décèle sans doute mon ahurissement. Cependant je voudrais bien savoir. je ne rêve point...M. Vanderhasselt sourit et s'explique ; je l'écoute attentivement :

— L'administration des chemins de fer des réseaux non concédés, me dit-il, a le constant souci de sa clientèle. Si elle n'a pu arriver que par étapes, trop lentes à son gré, aux améliorations que vous constatez présentement, c'est qu'elle est soumise à la loi qui régit toute bonne gestion, c'est-à-dire améliorer en tenant compte des possibilités financières. La voiture que vous voyez a été construite aux ateliers de Truong-Thi d'après les directives conjuguées des ingénieurs en chef. Mes collaborateurs aux ateliers m'ont consciencieusement aidé dans la construction et l'agencement général. Cette voiture réalise un type spécial pour climat tropical. La fraîcheur qui vous impressionne si agréablement est obtenue par un système de refroidissement de l'air extérieur au moyen de turbines accouplées à des moteurs électriques qui aspirent l'air préalablement desséché, dépoussiéré par des filtres à huile et enfin refroidi dans un appareil réfrigérant spécialement étudié à Truong-Thi.

J'étais émerveillé. C'était comme un peu d'air de France qu'on respirait tandis que dans le couloir et à l'extérieur, la température était suffocante.

Thermomètres, hygromètres nous révélaient exactement la réalité : à midi dans le compartiment « A », la température était à 27,5 degrés ; celle du couloir à 34 et au soleil (train en marche) à 39. L'hygromètre marquait 65. Concluez : c'est, proprement, idéal.

En cours de route, la nouvelle voiture reçut successivement la visite de MM. Joubert, ingénieur principal, attaché à l'Inspection générale ; Camus, ingénieur en chef en Annam ; Alexandre Seiller, commerçant à Benthuy ; Lagisquet, architecte du Protectorat de l'Annam ; Le Moing, inspecteur des chemins de fer ; Guillou, ingénieur civil. Tous ces messieurs furent unanimes pour louer ce perfectionnement apporté par l'Administration des chemins de fer dans cette remarquable innovation. À Hué et à Tourane, ce fut un défilé de curieux dont les réflexions étaient des plus flatteuses à l'endroit des savants réalisateurs de ce beau progrès.

Sans nul doute, nombreux seront les voyageurs qui, pour les longs parcours entre Hanoï et Tourane, emprunteront en saison chaude les trains directs lorsqu'ils seront définitivement dotés de voitures du type A.B.c.c, 19.

Nous nous permettons de présenter nos sincères félicitations à messieurs les ingénieurs en chef et à leurs collaborateurs à l'occasion d'une réalisation qui leur fait le plus grand honneur et qui procurera aux usagers des trains directs un confort sans précédent.

Souhaitons que le système de réfrigération soit également appliqué aux compartiments de 2<sup>e</sup> classe. — L. M.

---

HANOI-SAÏGON EN 41 HEURES  
(*L'Éveil de l'Indochine*, 13 mai 1934)

À titre d'essai, les Chemins de fer de l'État ont accéléré, à partir du 15.mai, l'un des trois trains directs Hanoï-Saïgon et Saïgon-Hanoï. Donc, désormais, deux trains, ceux qui partent de Hanoï les lundi et mercredi à 21 h. 30 et de Saïgon les lundi et vendredi à 21 h., continueront à suivre le même horaire comportant un voyage de 57 h. 45 dans le sens Sud-Nord et 57 heures dans le sens Nord-Sud, avec un arrêt de 14 heures à Tourane. Mais le troisième train, qui partait de Hanoï le vendredi soir et de Saïgon le mercredi soir, ne comportera plus qu'un court arrêt à Tourane, pour transborder du train dans l'auto et vice-versa.

Voici l'horaire du nouveau train :

Hanoï	dép. samedi	13 h. 45
Namdinh	dép. samedi	15 h. 34
Thanh-Hoa	dép. samedi	17 h. 86
Vinh	dép. samedi	20 h. 36
Dong-hoï	Dimanche	1 h. 04
Huê	Dimanche	4 h. 36
Tourane	arr. dimanche	7 h.
Tourane	dép.	7 h. 15
Quinhon	arr. dimanche	14.
Quinhon	dép.	14 h. 20
Nhatrang	arr. dimanche	20 h. 45
Nhatrang	dép. dimanche	21.
Saïgon	arr. lundi	7 h. 15

On couche les deux nuits et l'on prend tous les repas dans le train, sauf le déjeuner du dimanche servi dans l'autocar.

Nous estimons un peu long d'attendre ensuite de midi à neuf heures du soir sans manger ; le chemin de fer pourrait bien avoir la gentillesse d'offrir à ses voyageurs une bonne collation à Thuy-hoa : chocolat, thé.ou café au lait avec quelques, bons sandwiches.

On remarquera que le voyage est ramené à 41 heures et demie

#### Sens Saïgon-Hanoï

Saïgon	dép.	mercredi	21 h.
Nhatrang	arr.	jeudi	6 h.15
Nhatrang	dép.		6 h.30
Quinhon	arr.		12 h. 55
Quinhon	dép.		13 h.
Tourane	arr.		20 h.
Tourane	dép.		20 h. 15
Huê	dép.		22 h. 39
Dong-hoï	dép.	Vendredi	2 h. 18
Vinh	dép.		6 h. 51
Thanh-hoa	dép.		9 h. 55
Namdinh	dép.		11 h. 48
Hanoï	dép.		13 h. 45
Trajet total en 40 h. 45.			

On remarquera que le nouvel horaire rapproche beaucoup plus Huê de Saïgon que de Hanoï; c'est entre Saïgon et Huê que se place l'économie de 14 heures.

Des Saïgonnais désireux de visiter la capitale de S. M. le roi Bao-Dai peuvent quitter leur ville le mercredi soir après dîner, arriver le lendemain à Huê à onze heures du soir à la sortie du cinéma\*, passer à Huê le vendredi et le samedi, ce qui est largement suffisant pour goûter tout le charme de Huê et de ses environs et se retrouver à Saïgon le lundi matin à l'heure à l'ouverture des bureaux.

Un peu fatigant, peut-être, pour des vieux ; mais qu'est-ce que cela pour des jeunes ? Aussi nul doute que Huê ne devienne vite un but d'excursion pour les Saïgonnais, qui viendront remplir l'hôtel Morin\* à Huê. Et ce sera la consolation de Wladimir ; pour dix clients qu'il n'aura plus pour un repas et une nuit à Tourane, il en aura vingt pour quarante huit heures à Huê.

La lecture du nouvel horaire montre un nouveau progrès, dans les vitesses, c'est ainsi que le trajet de 146 km de Thanh-hoa à Vinh ne demande que 2 heures 56, soit une moyenne commerciale de 49 km 750, qui pourra être largement dépassée lorsque la ligne entière sera dotée de rails lourds ; le trajet de 165 km de Dong-hoï à Huê se fait de même en 204 minutes, soit 48 km 540 l'heure. Nous ne désespérons pas de voir d'ici trois ans, quand la ligne sera terminée, les trains directs faire le trajet de Saïgon à Hanoï en moins de 36 heures.

---

#### ANNAM

---

#### NHATRANG

(*L'Avenir du Tonkin*, 5 juillet 1934)

On découvre une grotte — véritable gouffre — au col du Varella. — Au cours du creusement d'un tunnel pour le futur Nhatrang-Tourane, au col Varella, les mineurs ont débouché brusquement dans une grotte immense, longue, paraît-il, de plusieurs kilomètres.



Deux ingénieurs français, dont M. Vallebelle, directeur des G. T. à Nhatrang, munis de piles électriques et suivis de coolies porteurs de fanaux et de sifflets, ont pénétré dans ce gouffre et ils ont rencontré en route des escaliers taillés en plein roc. On ignore l'origine et la destination ancienne de ces travaux souterrains.

Les Travaux Publics seraient, dit-on, obligés d'abandonner ce tunnel pour en creuser un autre.

Voilà des milliers de piastres qui s'engouffrent ainsi perdues par l'injure...de l'Histoire.

*(L'Impartial)*

---

Hanoï  
EN FLANANT

*(L'Avenir du Tonkin, 5 décembre 1934)*

.....  
Avant d'entrer chez Demolle prendre un bon bock Hommel à la pression, nous ne pouvons pas, passant devant la gare, ne pas avoir une pensée aimable à l'adresse du jeune ingénieur directeur du Réseau Nord du chemin de fer non concédé, victime d'un accident alors qu'au lendemain du récent typhon qui désola et dévasta le Nord-Annam, il s'inquiétait sur place des mesures à prendre pour rétablir le trafic ferroviaire le plus rapidement possible : j'ai cité M. Alfano. Nos meilleurs souhaits de prompt rétablissement.

---

ANNAM, TERRE DE MISÈRES

---

LA CATASTROPHE D'OCTOBRE

par Henri LE GRAUCLAUDE

*(La République, 9 décembre 1934)*

Hué, 22 novembre. — Plus de quatre cents morts ; huit mille maisons détruites ; près de trois mille bœufs ou buffles noyés ; 80 p. 100 de la récolte de riz de deux provinces es perdus : tel est le bilan sec, mais éloquent, de la catastrophe qui s'est abattue, il y a trois semaines, sur le Nord-Annam. Or, il convient de rappeler que cette malheureuse région avait déjà été durement frappée, moins d'un mois plus tôt, par un premier typhon.

Car c'est encore à la suite d'un typhon qu'il faut déplorer toutes les pertes ci-dessus chiffrées. Il était passé sur Hué, dans la nuit du 23 au 24 octobre, fauchant des arbres centenaires, tordant comme simples fétus les pylônes de ciment armé auxquels s'accrochent les lignes électriques, arrachant de leur socle des pompes à essence. Il est allé « se comber », comme disent les météorologues, plus au Nord. Et la pluie s'est mise à tomber.

Quelle pluie ! On ne peut s'en faire une idée quand on n'a pas vécu dans les régions tropicales. Même dans ces zones-là, une palme pareille, celle qui s'est déversée, durant quarante-huit heures, sur les contreforts de la chaîne Annamitique. au Nghé-Tinh et au Quang-Binh, est un phénomène à peu près sans précédent. Ruisselant sur les pentes que les défrichements, par la méthode de l'incendie chère aux peuplades Moïs, ont déboisées depuis bien des lustres, ces pluies ont gonflé des rivières, créé des torrents. Or, entre le pied des montagnes et la mer, l'industrie des hommes a élevé un barrage: le remblai du chemin de fer transindochinois. Il est bien percé par le cours des rivières,

par ponceaux, par des buses. Mais, après les cataractes chues du ciel, ces exutoires se sont avérés nettement insuffisants. En amont de la voie ferrée, les rivières sorties de leur lit, ont envahi la plaine, où les torrents nouveaux, dont je parle plus haut, avaient déjà roulé leurs eaux. La crue a été d'une rapidité foudroyante. Au confluent du Nang-San et du Nang-Truoi. dans le Hatinh, elle a atteint dix-sept mètres en six heures ; à Kennet, dans la province de Donghoi, vingt mètres en trois heures...

Que quatre cents vies humaines seulement se soient perdues dans ce véritable déluge, c'est miracle. Car la plupart des maisons indigènes sont basses et fragiles. Celles que les eaux n'ont pas emportées ont été recouvertes complètement. Les malheureux qui, après avoir empilé les uns sur les autres leurs meubles rudimentaires, pour fuir la montée de l'inondation, s'étaient finalement juchés sur le toit de la paillote, ont été entraînés avec elle. Les gens vigoureux ont résisté, ont pu s'agripper à un arbre, gagner à la nage un monticule. Les vieillards, les femmes, les enfants se sont noyés : la statistique des décès enregistrés, avec les âges des victimes, est, là-dessus, édifiante.

Ainsi s'est déroulé l'événement dans la partie haute des deux provinces sinistrées ; dans la partie basse, s'il a été moins tragique de conséquences — « parce qu'ici, me disait un « ly-truong » (chef de village), on a l'habitude de l'inondation » — et a coûté moins de vies humaines, il a pourtant entraîné des dégâts formidables. Cela, en raison de la violence avec laquelle s'est produite la deuxième ruée des eaux.

L'apport des rivières, à l'écoulement desquelles s'opposait la véritable liquide formée par le vent violent qui soulevait la mer, avait causé une première inondation, mais assez lente, progressive, comme celles auxquelles, selon le vieillard dont je rapporte le propos. les habitants sont accoutumés. Brusquement, alors qu'ils pouvaient croire la crue étale, des flots nouveaux arrivèrent. Cédant en cent points à la fois, le remblai de la voie ferré livrait passage aux masses liquides qui avaient jusqu'alors formé, entre la montagne et lui, une mer. Finies les rizières, dont les casiers furent colmatés par la boue, les diguettes nivelées, le paddy en fleur saccagé.

Noyés les bœufs qui s'étaient eux-même parqués sur les éminences qui, « d'habitude », restent au-dessus des crues. Seuls les buffles, animaux quais amphibies, purent se sauver à la nage. Se perdirent seulement ceux d'entre eux que le courant entraîna à la mer.

Je ne parle que pour mémoire du nombre de sampans coulés : ils sont si vite reconstruits par les pêcheurs industriels...

Mais le mobilier ! J'ai vu arrêtés contre le remblai, après la première baisse des eaux, des lits de camp, des coffres, des bahuts, des paillotes entières ; j'ai visité toute une pagode de bois, entraînée jusque là, avec son autel, depuis on ne savait quel point ; j'ai subi l'épouvantable remugle des cadavres d'animaux se décomposant le long des talus où ils étaient venus s'échouer.

Et le problème de la nourriture ? Celui de la prochaine récolte ? Car toutes les réserves de « paddy » (riz non décortiqué) des populations sinistrées ont été, ou emportées, ou mouillées — c'est-à-dire rendues impropres à la consommation et à la semence par une germination presque immédiate. Cinquante mille pauvres hères sont actuellement sans abri, alors que la saison des pluies sévit, et n'auraient rien pour apaiser leur faim, si on ne leur avait apporté d'urgence des secours.

Hélas ! l'Indochine est désormais pauvre ! Malgré le bel élan de solidarité des régions épargnées par le sinistre ; malgré le concours donné par les caisses, malheureusement trop sonores, du protectorat, je doute qu'elle puisse remplir seule la tâche formidable devant laquelle les éléments l'ont placée. Il faut du riz en abondance, pour que la famine ne sévisse pas ; des médicaments, pour écarter toute menace d'épidémie ; un cheptel, au moins rudimentaire, pour préparer les emblavements du cinquième mois annamite ; de la semence pour les opérer. Et on ne peut pas laisser sans réparations la voie ferrée, avec ses ponts emportés, son remblai dissous en je ne sais combien de

coupures dont certaines atteignent 160 mètres de long ; on doit restaurer les routes, ne fut-ce que pour rendre les agglomérations accessibles aux convois de ravitaillement.

Vision de cauchemar, soit dit à propos de ce ravitaillement, que la véritable ruée des affamés sur les rations de riz qu'on leur distribue ; que leurs batailles autour de ce riz : que l'obligation où cette avidité, trop compréhensible, met d'user du rotin les distributeurs... Et ces visages émaciés, ces corps squelettiques !...

Cette lamentable situation, les difficultés de la colonie à y parer par ses propres moyens, la métropole doit les connaître. Et faire son devoir. Le premier étant, à mon sens, de compléter le versement de l'indemnité qu'elle avait accordée, il y a trois ans. lors d'une catastrophe analogue, à l'Indochine, et dont celle-ci n'a touché qu'une partie. Le second, de suspendre toute mesure, éventuellement prévue, et qui aboutirait à jeter un trouble supplémentaire dans l'économie de l'Indochine, grande blessée...

À défaut d'une conception éclairée de la politique que la métropole se doit de pratiquer ici, prévaudront, je m'en convains, la pitié pour les dizaines de milliers de « nhaqués » menacés de famine, la solidarité humaine et aussi les obligations de la France vis-à-vis de ses protégés. — H. L. G.

---

#### ANNAM

*(L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient, janvier-février 1935)*

Le 16 janvier, M. Robin et S. M. Bao-Dai ont inauguré la voie ferrée de Quang-Ngai à Tourane (137 km.).

Le 1<sup>er</sup> juillet, le train venant de Hanoï arrivera à Quinhon et en octobre 1936 on ira par voie ferrée de Hanoï à Saïgon.

La durée du trajet entre les deux villes par service accéléré est réduite de 57 h. à "43 heures,

---

Indochine 1935

La roue tourne

par R. A.

*(Les Annales coloniales, 21 février 1935)*

Ce n'est pas que sur les rails de la France continentale que la roue tourne.

Voyez donc en Indochine.

Hier, la construction du Transindochinois marqua une nouvelle étape.

Jusqu'à ce jour, la voie ferrée, « l'artère impériale », qui doit relier la Chine au Siam, en mettant en communication quatre des capitales de l'Union indochinoise, Hanoï, Hué, Saïgon et Phnom-Penh, ne dépassait pas Tourane, quand on venait du Nord, et Nhatrang, quand on arrivait du Sud. Or, cette lacune vient d'être comblée en partie. Depuis le 1<sup>er</sup> janvier dernier, la section Tourane–Quang-Ngai est ouverte à l'exploitation. Cet allongement du ruban d'acier, qui s'étire peu à peu à travers toute l'Indochine, apporte de notables changements dans la desserte des divers pays de l'Union.

Sans doute, reste-t-il encore à établir la soudure entre Quang-Ngai et Nhatrang.

Mais, dès maintenant, la durée du trajet de Hanoï à Saïgon, qui était de 57 heures, est réduite à 43 heures. On voit combien sont améliorées les relations entre les parties extrêmes de la Péninsule.

---

*Jean Lucien Joseph BOURGOIN,*  
ingénieur en chef de la circonscription des Ponts et chaussées de l'Annam

Né à Papeete (Tahiti), le 5 août 1897.

Fils d'Adrien Bourgoïn (1862-1934), polytechnicien, directeur de la Fonderie de Ruelle (Charente), et de Marie Mathilde Poursin.

Marié successivement à Paris, en 1923, avec Hélène Amathieu, à Manille, en 1932, avec Alice Gilbert Smith, de Salem (Massachusetts), et à Saïgon, en 1951, avec Anna Glöckner, traductrice en allemand.

---

Polytechnicien, ingénieur des Ponts et chaussées.

Il débute en 1923 en Annam, puis passe en Cochinchine en 1925 où il se voit reprocher par Nguyễn-phan-Long un dépassement de budget de 400.000 piastres (*Le Merle mandarin*, 19 juillet 1929).

Muté à Hanoï cette année-là, il est nommé membre du conseil scientifique de l'Indochine (*L'Avenir du Tonkin*, 11 janvier 1930)

Supervise l'électrification du delta du Tonkin et de l'Annam.

Contrôleur de la [Compagnie des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan](#) : auteur de l'avenant du 6 décembre 1935 à la convention du 15 juin 1901 :

Ingénieur en chef de la circonscription de l'Annam (15 mars 1935).

Poursuivi par l'entrepreneur [Lamorte](#), de Saïgon (1938-1939) :

Chargé de diverses missions à l'étranger. En 1939 : étude de la technique des barrages en terre et de la stabilisation des sols et des routes aux États-Unis.

Au retour, cumule les deux fonctions d'ingénieur en chef de la circonscription des travaux et de celle des chemins de fer de l'Annam (*Bulletin administratif de l'Annam*, 14 déc. 1939).

Fin 1940, se déclare prêt à assumer les fonctions de délégué en Annam en vue d'exercer « une action directe aussi violente et aussi rapide que possible » (Jacques Dalloz, *Franco-Maçons d'Indochine à l'épreuve du régime Decoux*).

Le 30 octobre 1941, il est chargé de mission au Département des Colonies à Vichy, avec embarquement sur le premier bateau quittant Saïgon pour Marseille (*Bulletin administratif de l'Annam*, 1<sup>er</sup> déc. 1941).

Il est finalement révoqué en raison de son activité au sein du [réseau Tricoire](#) :

« L'un des nôtres, J. Bourgoïn, placé en résidence surveillée, s'évade d'Indochine à pied par la Chine et apporte à Londres, au général de Gaulle, qui en fait remise à l'état-major combiné allié, les plans détaillés des fortifications en Indochine, des aérodromes, des stationnements japonais, de l'ordre de bataille précis des troupes japonaises et un album complet des objectifs militaires, ferroviaires et industriels à bombarder en Indochine. »

Représentant de l'Indochine au sein de l'Assemblée consultative provisoire à Alger (1943).

Il participe au débarquement de Provence comme chef d'escadron de la 9<sup>e</sup> D.I.C.

Membre des délégations françaises aux conférences de Dalat (1946), Fontainebleau (1946), Saïgon (1949) et Pau (1950).

Conseiller au plan du Haut-Commissariat de France en Indochine (1947-1951).

En 1949, il accueille à Tan-Son-Nhut son beau-frère [André Diethelm](#), ancien directeur des finances et des douanes de l'Indochine (1928-1934), ancien ministre de la guerre (1944-1945), conseiller de la République RPF :f

Puis ingénieur-conseil. Il s'occupe du déplacement des temples d'Abou Simbel en Égypte (1960).

2/2

Commandeur du Dragon d'Annam (*L'Avenir du Tonkin*, 5 octobre 1936)  
Chevalier (1<sup>er</sup> nov. 1936) — voir ci-dessous —, officier (23 juin 1946), puis commandeur (10 juillet 1952) de la Légion d'honneur :

« De 1924 à 1942 a étudié et construit plusieurs routes modernes de l'Indochine, comportant plusieurs centaines d'ouvrages d'art et introduisant pour la première fois dans le territoire français l'exécution mécanique des terrassements.

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.

## NOMINATION

(*Bulletin administratif de l'Annam*, 29 mai 1935)

M. Bourgoïn (Jean), ingénieur ordinaire de 1<sup>re</sup> classe des Ponts et Chaussées, ingénieur principal adjoint de l'inspecteur général des Travaux publics, est désigné pour remplir, à titre permanent, les fonctions d'ingénieur en chef de la circonscription de l'Annam, pour compter du 15 mars 1935.

L'inauguration de la ligne de Quang-Ngai à Qui-Nhon  
(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 6 juillet 1935)

Le gouverneur général d'Indochine a inauguré lundi matin le nouveau tronçon transindochinois de Quang-Ngai à Qui-Nhon en présence de S. M. l'empereur d'Annam, du résident supérieur d'Annam M. Graffeuil, de l'inspecteur général des Travaux publics Gassier <sup>46</sup>, de l'ingénieur en chef de la construction Lefebvre [*sic* : *le polytechnicien François Lefèvre*], du général Frech, de L. L. E. E. Thai Van Toan, Pham Quynh et Ton That Quang, ministres du gouvernement impérial, de M. Rigaux délégué de l'Annam au conseil supérieur des Colonies et de nombreuses personnalités. M. Robin et S. m. Bao Dai venant de Dalat étaient arrivés dimanche soir 30 juin à Quang Ngai où la population avait pavoisé et illuminé. Le matin à 6 heures, le cortège a quitté la résidence pour gagner la gare où le chef de l'Union Indochinoise et le souverain ont été reçus par M. Gassier, inspecteur général des Travaux publics, et par Lefèvre, entourés de leurs collaborateurs et entrepreneurs français et annamites qui avaient travaillé à la construction de la voie. Les honneurs étaient rendus par le 10<sup>e</sup> R. M. I. C. et la garde indigène. Sur le quai, les boys scouts annamites étaient alignés. Le gouverneur général et l'empereur ont visité avant le départ du train le nouveau matériel roulant qui est mis en service sur le réseau Nord et assurera le service d'Hanoï à Saïgon dès l'achèvement de la liaison. Les voitures, wagons-couchettes et wagons restaurants, ont été spécialement étudiés pour les besoins de la Colonie et réalisés par les ateliers de Thuong-Thi (Annam). D'autres voitures du même modèle seront construites par ceux de Di-An (Cochinchine). Les voitures comportant un dispositif d'insufflation d'air qui maintient la température constante et des glaces doubles en verre clinique assurant la

---

<sup>46</sup> Maurice Gassier (1880-1957) : polytechnicien, ingénieur des Ponts et chaussées, nommé inspecteur général des travaux de l'Indochine par son cousin, Paul Reynaud, sur le point de quitter le ministère des Colonies. Successeur de Pouyanne.

protection contre les rayons solaires. Le détail de l'aménagement a été étudié pour offrir aux voyageurs le maximum de confort.

Le train inaugural a quitté la gare de Quang-Ngai à 6 h. 30. Le trajet d'une longueur de 178 km, s'est effectué à travers les peuplées provinces de Quang-Ngai et de Binh-Dinh qui comptent ensemble un million d'habitants et possèdent des ressources variées : rizières, palmeraies, salines, soieries, cannelle, peaux, arachides, manioc, poteries, sucres, poissons salés, saumures, etc.

Le train s'est arrêté aux principales gares où les Annamites, en grand nombre, avaient afflué, entourant leurs mandarins et leurs notables pour saluer au passage le chef de l'Union indochinoise et l'empereur, témoignant ainsi de l'intérêt qu'ils prenaient à l'achèvement de cette voie qui apporte un nouvel élément de prospérité à leur pays. À 11 h. 07 le train est arrivé en gare de Qui-Nhon.

Dans le hall de la gare, M. Gassier a prononcé une allocution exposant brièvement les difficultés de construction, vaincues grâce au dévouement de tous les ingénieurs et entrepreneurs, insistant sur la participation des entreprises annamites, nouvelle preuve de l'éveil des indigènes à la vie économique moderne.

Il a montré dans le cadre transindochinois la triple valeur de la ligne au point de vue économique, démographique et touristique.

Le gouverneur général, dans sa réponse, s'est associé à l'hommage rendu aux constructeurs, aux chefs, MM. Gassier et Lefèvre, aux ingénieurs et entrepreneurs et cheminots.

Il s'est félicité de ce que l'accord parfait entre les travailleurs du rail et les populations riveraines qu'on avait pu déjà remarquer pendant les travaux du précédent tronçon Tourane–Quang-Ngai se soit maintenu pour ceux du nouveau trajet et affermi.

M. Robin a insisté sur l'intérêt de la ligne au point de vue touristique. Le problème du tourisme indochinois a toute sa sollicitude. Il ne se lassera pas de soutenir l'Office du Tourisme indochinois qu'il vient de créer. « Il faut, a dit le gouverneur général, que l'Indochine, rattrapant le temps perdu, occupe dans le moindre délai la place qui lui revient à ce point de vue de première en Extrême-Orient.

Il a montré dans le transindochinois le symbole de l'énergie créatrice qui caractérise la colonisation française et l'instrument de l'unité indochinoise voulue par la puissance protectrice.

La remise de décorations aux constructeurs de la voie et un champagne d'honneur ont terminé cette cérémonie.

Le gouverneur général, l'empereur et les résidents supérieurs en Annam ont déjeuné à la résidence de Quinhon, puis, à 14 heures, M. Robin est reparti pour Dalat, tandis que S.M. Bao Dai et M. Graffeuil se dirigeaient à 15 heures sur Hué.

La mise en service du tronçon inauguré lundi marque un pas nouveau vers la réalisation définitive et maintenant toute proche du chemin de fer transindochinois. On se rappelle que le 16 janvier 1935, M. Robin a procédé à l'ouverture officielle de la section de 137 kilomètres Tourane–Quang-Ngai. Avec la nouvelle ligne qui parvient jusqu'à Qui-Nhon, ce sera en moins de 6 mois une longueur de 315 km. qui aura été livrée à l'exploitation. L'achèvement du transindochinois est prévu pour l'automne de 1936.

---

TOURANE-NHATRANG  
NOTES SUR LES SECTIONS DE QUANG-NGAI À BONGSON  
ET DE BONGSON À QUINHON  
(réunies à l'occasion de l'inauguration officielle de ces sections, le 1<sup>er</sup> juillet 1935)  
(*L'Avenir du Tonkin*, 10 août 1935)

## OUVERTURE DE LA SECTION QUANG-NGA–QUINHON À L'EXPLOITATION

Le 16 janvier 1935, M. le gouverneur général de l'Indochine a procédé à l'inauguration officielle de la section de ligne de Tourane à Quang-Ngai (13 kilomètres).

Cinq mois après, le 1<sup>er</sup> juillet 1935, deux nouvelles sections très importants, celles de Quang-Ngai à Bongson et de Bongson à Quinhon, d'une longueur totale de 178 kilomètres, peuvent être à leur tour officiellement livrées à l'exploitation.

En fait, les équipes de pose de voie venant de Tourane et de Quinhon, et qui achevaient de poser la voie, l'une sur la section de Quang Ngai à Bong son, l'autre sur la section de Quinhon à Bongson, s'étaient rejointes le 20 avril 1935 en gare de Bongson, et, depuis cette date, des trains de service circulent journallement entre Quang Ngai et Qui-nhon.

En moins de six mois, la section entière de Tourane à Quinhon, d'une longueur de 315 kilomètres, aura été livrée à l'exploitation.

## HISTORIQUE RAPIDE DES ÉTUDES

La mise en service de cette section marque un pas nouveau vers la réalisation définitive et maintenant toute proche du chemin de fer Transindochinois.

De cette œuvre de longue haleine, conçue vers 1895-1896 [dès 1893] et inscrite au programme présenté par le gouverneur général Doumer à la première séance du premier Conseil de Gouvernement, en 1897, les premières étapes ont été : 1° L'achèvement du tronçon Nord, de Hanoï à Vinh, en mars 1905 ; 2° l'ouverture du tronçon central, de Tourane à Hué, en décembre 1906, avec prolongement sur Quang-Tri et Dongha en 1908 ; 3° la mise en exploitation du tronçon Sud, de Saïgon à Nhatrang, à des dates s'échelonnant de 1906 au début de 1914.

Ces trois tronçons, construits sur les fonds de l'emprunt de 200 millions, laissent entre eux une lacune au nord, entre Vinh et Dongha, et une lacune au sud, entre Tourane et Nhatrang.

Les travaux pour combler la première de ces lacunes furent entrepris en 1914 entre Vinh et Dongha. Interrompus par la guerre, ils ne purent être achevés qu'en 1927. La ligne entière de Hanoï à Tourane est en exploitation depuis cette époque.

Sur la seconde lacune — celle dont fait partie le tronçon ouvert aujourd'hui —, l'Administration songea à reprendre les travaux dès la fin de la guerre.

Son tracé avait fait, depuis 1896, l'objet de nombreuses études — et l'avant-projet pouvait en être considéré comme topographiquement prêt sur la majeure partie de son parcours. Le soin de combler les quelques lacunes existantes, de réunir en un tout cohérent les différentes parties de l'avant-projet, et de présenter des propositions d'exécution fut confié en 1921 à la mission Candelier.

Cette mission, qui opérait aussi entre Phnom-Penh et Battambang, produisit en 1922 un avant-projet assez complet qui fut approuvé, à la date du 14 mai 1923, à quelques réserves près.

Les Travaux publics reprirent les études, dans le but d'aboutir à l'établissement des projets d'exécution. Des services furent créés à Nhatrang, en juin 1923, pour pousser les études de Nhatrang vers le nord, et à Tourane, en juillet 1924, pour pousser les études de Tourane vers le sud.

## PRÉSENTATION DES PROJETS

Les projets de l'ensemble de la ligne, tous déposés avant juillet 1927, ne reçurent pas une suite immédiate.

Lorsqu'on crut à nouveau l'exécution proche, en 1929, [la mode était au contrat-type](#) ; il fallait plus, beaucoup plus, que des projets succincts, car le contrat-type n'était applicable qu'à partir de projets très complets, définissant très exactement (et préalablement à la signature du contrat) toutes les exigences de l'Administration.

Deux années furent consacrées à ces études de détail.

Lorsqu'elles furent terminées, les circonstances conduisirent à l'abandon de la formule générale du contrat-type, qui nécessitait encore de longues formalités préalables et se prêtait mal aux nécessités du moment.

Il apparaissait, en effet, opportun de distribuer au plus tôt le travail à exécuter dans le Quang-Nam et le Quang-Ngai — et bientôt après dans le nord du Binh-Dinh — régions où la propagande communiste travaillait les populations, et où des troubles s'étaient produits.

C'est sous l'empire de cette préoccupation que le projet fut remanié, pour revenir à l'exécution par les procédés ordinaires, et qu'en avril 1931 furent présentés les dossiers d'adjudication des cinq lots d'infrastructure du Tourane–Quang-Ngai et le dossier du concours pour les grands ouvrages de la même région.

Les dossiers des quatre lots d'infrastructure de la section de Quang-Ngai à Bong-son furent présentés à l'approbation le 18 août 1931. L'adjudication eut lieu le 1<sup>er</sup> avril 1932, et les résultats en furent notifiés aux entrepreneurs en mai 1932.

Pour les cinq lots d'infrastructure de la section de Bong-son à Qui-nhon, les dossiers furent présentés à l'approbation le 31 janvier 1932. L'adjudication eut lieu le 13 août 1932, et les résultats en furent notifiés aux entrepreneurs au début d'octobre 1932.

Les grands ouvrages des deux sections furent réunis en un concours unique qui eut lieu le 7 octobre 1932, et dont le résultat fut notifié à l'entrepreneur agréé le 5 janvier 1933.

#### DESCRIPTION DU TRACÉ DE LA LIGNE

Pour la section de Tourane à Quang-Ngai, des notes antérieures, réunies par le service de construction le 10 janvier 1935, ont décrit le tracé ; nous n'y reviendrons pas <sup>47</sup>.

Nous rappelons simplement que la ligne entière de Hanoï à Saïgon, le Transindochinois, recevra un kilométrage unique depuis Hanoï, kilomètre zéro, jusqu'à Saïgon, kilomètre 1735. La gare de Tourane-Central est au km. 792 ; celle de Quang-Ngai au km. 928, celle de Qui-nhon au km. 1107. Cette mesure, en même temps qu'elle affirme l'unité de l'œuvre, simplifiera les conditions d'exploitation, les indicateurs, les tarifs, etc.

Section de Quang-Ngai à Bong-son. — À partir de Quang-Ngai, la ligne se développe sur environ 43 kilomètres parallèlement à la route Coloniale n° 1 et à trois kilomètres en moyenne de celle-ci. À partir du col de My-Trang, la proximité de la chaîne Annamitique oblige la ligne à se rapprocher de la route, jusqu'à la toucher.

La ligne traverse d'abord, avec de faibles terrassements, les terrains sablonneux de Nghia-An, franchit le Sông Bau-Trang (au km. 931+451) par un pont en béton armé à 6 travées de 10 mètres, puis le bas-fond de Dai-An où les remblais argileux atteignent souvent 4 m. 50 de hauteur et sont coupés, au centre de la dépression, par un pont en béton armé à 4 travées de 10 mètres (km. 932+491). Le terrain se relève ensuite près de Phu-Nhiêu ; les terrassements diminuent et aussi le débouché des ouvrages. La ligne entre dans la grande zone d'inondation du Sông-Vê, égratigne au passage le Nui-Troc (un des nombreux mamelons basaltiques qui jalonnent ses abords), franchit le Sông-Vê lui-même par un pont à 4 travées métalliques de 50 mètres, avec fondations à l'air comprimé. Sur la rive droite se dresse le Nui-Vong que la voie contourne sur 2 kilomètres ; puis la ligne entre dans la zone des inondations du Sông-Vê, aux risques aggravés par la présence du Sông-Thoa, défluent du Sông-Vê vers la mer et dont le lit est surélevé par rapport à la plaine environnante. Les débouchés offerts à l'évacuation des eaux sont relativement considérables dans cette section : les principaux ouvrages sont le pont sur le Sông-Thoa (une travée métallique de 50 mètres encadrée de 2

---

<sup>47</sup> Les personnes qui le désiraient peuvent demander copie de ces notes à la circonscription de construction des Chemins de fer, à Nha-trang.



travées en béton armé, km. 945+524, et le pont à 2 travées de 10 mètres du km. 946+629.

La ligne poursuit son cours vers le sud-est sans grands terrassements ni beaucoup d'ouvrages ; elle présente de grands alignements droits séparés par des courbes à la faveur desquelles elle se glisse entre les diverses collines rencontrées (la plus importante est le Nui-Miet) ; elle parvient ainsi, sans particularités notables, à Mo-Duc (km. 958), dans la région fertile et populeuse du huyên de ce nom. Après Mo Duc, elle s'engage dans la zone des rizières basses de Vinh-An ; les terrassements deviennent considérables, les ouvrages se multiplient (c'est dans cette région que se place le grand pont à 10 travées de 12 mètres sur le Sông Tra-Cau). Puis, cette troisième zone d'inondation franchie, elle aborde une nouvelle zone mamelonnée qui n'exige que de faibles terrassements et atteint la gare de Duc-Pho (km. 967), centre d'un autre huyên également populeux et fertile.

Le col de My-Trang (km. 971) franchi, tout change : une nouvelle région se présente, région « d'eau et de rochers » comme l'indique le nom d'une des gares (Thuy-Thach) qu'on rencontre. Nous l'avons dit plus haut, les avancées extrêmes de la chaîne Annamitique obligent le tracé de la ligne à se rapprocher de celui de la route Coloniale n° 1, ce dernier se rapprochant lui-même de la mer : les deux tracés se croisent même à plusieurs reprises malgré les déviations nombreuses de la route exécutées par le service de la construction (passage supérieur au km. 983+012, passage inférieur au km. 985+134, passage à niveau au km. 985+604 et deviennent également tourmentés : corniche de Diên-Truong, qui surplombe sur 2 kilomètres le lac du même nom, col de Long-Thanh, etc. Les terrassements importants, souvent à flanc de montagne, surplombent sur 6 kilomètres la route Coloniale n° 1 ; les ouvrages d'art très nombreux, mais de faibles débouchés, desservent des bassins encaissés, d'étendue réduite. La ligne laisse à sa gauche les salines, puis les dunes de Sa-Huyn, et, abandonnant la route Coloniale n° 1 dont le profil est devenu trop heurté, franchit le col de Binh-De, limite des provinces de Quang-Ngai et de Binh-iDinh, par le moyen d'un tunnel de 273 mètres de longueur, perce dans le rocher compact (granit bleu).

À nouveau, tout change : de la tête Sud du tunnel, on aperçoit au loin dans le Sud la cocoteraie de Tam-Quan : région de rizières basses où viennent mourir les derniers replis de la lagune, séparées par d'étroites langues de terre sur l'une desquelles est assise la gare de Chuong Hua ; les remblais sont considérables (parfois 7 mètres de hauteur), coupés d'une série d'ouvrages importants : pont en béton armé à 4 travées de 15 mètres sur le Nong Hue-keo, pont à 2 travées de 12 mètres au km. 999+728, pont à une travée de 8 mètres au km. 1000+003, pont à 4 travées de 12 mètres au km. 1000+731, pont à 2 travées de 10 mètres au km. 1001+276, etc.

Un kilomètre avant d'arriver en gare de Tam-Quan (km. 1004), la ligne traverse à niveau la route Locale n° 148 desservant le centre et le port, puis le sable presque pur apparaît, les terrassements s'abaissent (terrains hauts de An-Thai) jusqu'à la région basse argileuse de Tai Luong, de Hoi-Duc et de Bong-son (km. 1017). C'est la zone d'inondation du grand fleuve Song Lai-Giang, formé de la réunion du Sông kim-Son et du Sông An-Lac, le fleuve le plus important de la section Quang-Ngai-Bong-son par la largeur de son lit, l'étendue de son bassin versant, la soudaineté et la violence de ses crues. Le chemin de fer, qui a franchement quitté la région côtière et se trouve à 20 kilomètres de la mer, franchit le fleuve par un pont métallique à 8 travers de 50 mètres, sur piles fondées à l'air comprimé par des profondeurs de 20 à 27 mètres sous l'étiage.

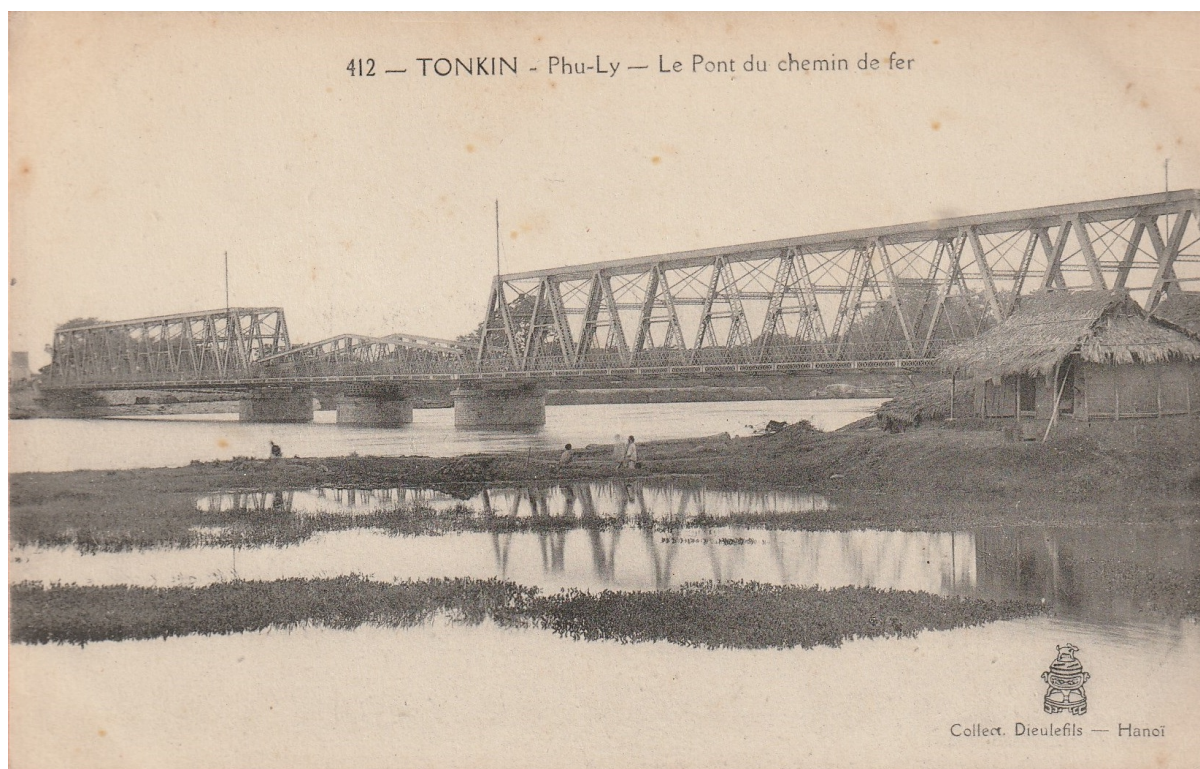
Section de Bong-son à Qui nhon. — La ligne aborde la section de Bong-son à Qui nhon par la plaine du Sông Lai-Giang, en suivant d'abord les contreforts du Nui Chop-Chai, puis ceux du Nui Thach-Ha. Dépressions importantes, succession de fortes tranchées et de hauts remblais, dont certain, pour passer de l'est à l'ouest de la vallée,

atteint 13 mètres de hauteur, avec un viaduc de 32 mètres. Franchissement de la route Coloniale n° 1 par un passage supérieur.

Un tunnel de 170 mètres, dit de Phu-Cu, permet de franchir le col qui sépare la vallée du Sông Lai-Giang du petit bassin côtier de Van-Phu et de Vinh-Phuoc, région de cocotiers et d'arbres fruitiers, de rizières, de manioc, que la ligne traverse de part en part sur 15 kilomètres avant de pénétrer dans la plaine de Phu-My.

La gare de Phu-My est reliée au centre du même nom, situé sur la route Coloniale, par une route d'accès de 1.800 mètres de longueur. Région de cocotiers, de rizières et de cultures diverses, très peuplée et riche, reliée par une route de 20 kilomètres au centre de pêche et de salines de Degi, sur la baie de Nuoc-Ngot.

Au kilomètre 1060, la ligne franchit le premier grand fleuve de la section, le Sông Phu-Ly, par un pont de 9 travées de 12 mètres en béton armé, à 200 mètres à peine à l'ouest de la route Coloniale n° 1 : le Sông Phu-Ly, appelé aussi Sông La-Xiêm, descend de la région des hauts plateaux de Hoai-Son. Un mince filet d'eau l'alimente pendant la saison sèche ; les pluies d'octobre à décembre en font un fleuve impétueux, à variations brusques de régime.



[Coll. Olivier Galand](#)

Phu-Ly (Tonkin) : le pont de chemin de fer (Coll. Dieulefils, Hanoi)

La voie ferrée longe ensuite la route Mandarine sur plus de 13 kilomètres, d'abord en remblais de 3 mètres, dans la région de la ballastière de Vinh-Truong, puis en remblais de faible hauteur, dans la zone de sable où se rencontrent le champ d'aviation et la gare de Phu-Cat (km. 1072).

Au kilomètre 1074, le tracé quitte la route Coloniale n° 1 dans une direction presque normale pour franchir, par un pont de 9 travées de 12 mètres en béton armé le Sông Gia-Dai, fleuve aux rives mal définies, de même régime que le Sông Phu-Ly.

Après avoir traversé l'ancienne citadelle cham de Chaban, où l'on reconnut récemment encore des vestiges archéologiques intéressants, le tracé aborde la plaine basse de Binh-Dinh, qu'il traverse sur plus de 20 kilomètres en subissant un régime d'inondations particulièrement mal défini et dangereux.

De nombreuses rivières, Sông Go-Gang, Sông Dâp-Da, Sông Câm-Cham, Sông Tan-An, Sông Cau-Ganh se partagent de façon variable, selon l'allure des pluies, selon aussi l'établissement souvent inopiné par les populations de digues importantes, les eaux d'un bassin versant de 400.000 hectares qui s'étend jusqu'aux régions encore mal connues des hauts plateaux moïs où naît également le Sông Ba, haute vallée du Sông Da-Rang.

Pour ne citer «pie les plus importants, ou rencontre sur cette plaine les ouvrages suivants :

- 1°) pont métallique de 21 travées de 50 m. flanquées sur la rive gauche de 2 travées de 12 m. en béton arme sur le Sông Go Gang (km. 1078) ;
- 2°) pont de 9 travées de 12 m. en béton armé sur le Sông Dap-Da (km. 1082) ;
- 3°) pont de 8 travées de 10 m. en béton armé au km 1083 ;
- 4°) pont de 5 travées de 12 m. en béton armé au km. 1084 ;

5°) pont de 2 travées métalliques de 50 m. flanquées sur chaque rive d'une travée de 12 m. en béton armé, sur le Sông Tan An (km. 1087);

6°) pont de 2 travées métalliques de 50 m. sur le Sông Cau-Ganh (km. 1089);

Si l'on y ajoute une dizaine de dalots et 19 ouvrages moyens dont la portée atteint souvent 30 m., cela représente, pour la section qui va du Sông Dâp-Da à l'éperon montagneux de Van-My, du km. 1082 au km. 1089, sur moins de 7 km., une longueur totale de 750 mètres linéaires d'ouvrages. La forme des lits, l'allure valable des crues observées, l'étude des débouchés existants sur la route Mandarine, des submersions et des accidents qu'elle subit, ne permettaient pas de réduire la dépense. Mais *c'est un des cas (on en trouve un autre entre Diêu-tri et Tuy-Phuoc) où l'on se rend le mieux compte de ce qu'il peut en coûter d'insécurité à un pays (cette insécurité se traduisant pour le chemin de fer et la route en dépenses) de laisser le soin des aménagements hydrauliques généraux et des endiguements à des populations non contrôlées et à des autorités incompétentes. Le progrès consistera en Annam, comme il a consisté depuis mille ans dans les vieux pays d'Occident, à définir exactement le lit des rivières, à limiter strictement le rôle des défluent, sans jamais laisser à la fantaisie individuelle ou collective, aux bonnes intentions mal éclairées ou, plus souvent aux intérêts privés, l'initiative des mesures susceptibles de modifier profondément les conditions d'écoulement des eaux.*

Après l'éperon montagneux de Van My (km. 1090), et jusqu'à la montagne de Diêu-Tri (km. 1097), le tracé traverse une zone basse qui sert de lit majeur au Sông Ha-Thanh, pour de certaines conditions et pour un certain niveau des crues. Là encore, le service de construction a dû résoudre un problème hydraulique des plus complexes, en relation avec celui qui se pose au sud de Diêu-Tri, sur la section de Diêu-Tri à Nhatrang

La gare de Diêu-Tri (km. 1097) sera un nœud important de chemins de fer, avec de grands ateliers, réplique de ceux de Truong-Thi et de Di An, un important dépôt de machines, une remise à voitures, un triangle américain et une boucle de retournement, un faisceau de triage comportant de nombreuses voies, etc.

De cette gare se détache vers l'est, l'embranchement de 10 kilomètres qui relie Quinhon à la ligne directe de Hanoï à Saïgon.

De cet embranchement, nous ne dirons rien, sauf qu'il s'y est posé, entre Diêu-Tri et Tuy-Phuoc et même jusqu'au pont du Sông Cáu-Dôi (à 2 km. de Quinhon, exutoire de la vallée des Paons), un très difficile et coûteux problème d'hydraulique tenant à l'instabilité des défluent du Sông Ha-Thanh et du Sông Van-Ha et à l'existence de digues importantes, de position et de consistance variables avec les années ; la ligne, pour présenter une suffisante sécurité, a dû être établie non pour un régime déterminé d'écoulement des eaux, mais pour toute une série de régimes, nettement différents les uns des autres.

La *gare de Quinhon* (km. 1107) s'épanouit après les importantes carrières du Nui Deo-Son. d'où plus de 70.000 mètres cubes de pierres ont été extraits en 4 ans, tant pour la digue de Quinhon que pour les travaux de chemin de fer.

Bien que le bâtiment principal n'ait coûté que 31.000 \$, chacun se plaît reconnaître que c'est un bâtiment des plus réussis ; tout le mérite en revient à MM. les architectes Nesty et Reveron.

Passages à niveau. — Sur la route Mandarine, la construction de plusieurs passages supérieurs et inférieurs a permis de réduire à deux le nombre des passages à niveau : l'un dans la région de Sa Huynh, l'autre entre Tuy-Phuoc et Diêu-Tri, au voisinage de Tuy-Phuoc.

Quatre passages à niveau gardés sont établis sur les routes locales les plus importantes, celles de Quang-Ngai au haut du Sông Trà-Khuc, celle de Mô-Duc à Ba-To, celle de Tamquan, et celle de Van-My à Kontum.

Plus de 450 traversées de ligne ont été régulièrement aménagées, dans le but d'apporter aux populations voisines la moindre gêne possible.

Gares, stations et haltes. — La section de Quang-Ngai à Quinhon comporte 37 gares, stations et haltes, dont trois importantes (Quang-Ngai, — Diêu-Tri, Quinhon), et cinq de moyenne importance (Tamquan, Bongson, Phu-My, Binh-Dinh et Van-My, au débouché de la route du Kontum).

Toutes ont été traitées, pour les bâtiments et pour le plan des voies, comme les gares et stations de la section de Tourane à Quang-Ngai.

Économie générale des régions desservies. — On peut passer rapidement sur les caractéristiques démographiques et économiques des régions traversées. Certes, la section de Quang-Ngai à Quinhon favorisera les échanges locaux et les transports vers Tourane et Quinhon. Mais du point de vue du trafic, de l'utilité globale, des conditions financières d'exploitation, elle ne peut se juger vraiment que dans son cadre : le cadre du Transindochinois.

Il suffit de rappeler que la nouvelle voie ferrée dessert, dans leur zone la plus riche, ou un peu à l'amont de cette zone, les provinces de Quang-Ngai et de Binh Dinh, peuplées l'une de 400.000, l'autre de 600.000 habitants. Les provinces, en période courante, produisent à peu près le riz dont elles ont besoin.

Le Quang-Ngai possède de grands champs de canne à sucre ; il a même alimenté, par le port de Thu Xa, une exportation de sucre qui atteignait, il y a dix ans, près de 20.000 tonnes. Nul doute qu'avec le développement de l'aisance des populations, et avec l'établissement de périmètres régulièrement irrigués, cette culture ne s'étende.

Les régions de Tamquan, de Bongson, de Phu-My sont caractérisées par d'importantes palmeraies ; un trafic important de coprah, d'huile de coco et de cordages en est la conséquence.

Les régions de Binh-Dinh, de Phu-Phong, de Quinhon produisent de la soie et des tissus de soie. Elles exportent des quantités importantes d'œufs de canards, d'albumine et de jaunes d'œuf salés.

Sa-Huynh, certaines années, Degi à d'autres époques, ont exporté de forts tonnages de sel.

Enfin, toute la région exporte, par Thu-Xa et Co-Luy, par Tamquan, par Degi, mais surtout par Qui-nhon, d'importantes quantités de cannelles, de peaux, d'arachides et d'huile d'arachides, de maïs, de noix d'arec, de farine de manioc, de rondelles de manioc et de vermicelles, de nattes, d'huile de bois, de poissons salés et de saumures, et des produits fabriqués : poteries, ouvrages en bois et en tannerie, chapeaux de latanier, meubles de rotin, etc. Cette exportation ne peut que se développer, en raison des besoins accrus de la population et des nouveaux moyens de travail mis à sa disposition.

#### CARACTÉRISTIQUES DE LA LIGNE

La voie, comme toutes celles de l'Indochine, est une voie métrique, c'est-à-dire qu'elle laisse une largeur libre d'un mètre entre les faces intérieures des rails.

De Quang-Ngai à Quinhon, le tracé a été étudié avec des rampes et pentes maximum de 6 % et des courbes d'un rayon minimum de 5001 mètres.

Il a cependant été nécessaire, pour reluire les terrassements, d'adopter des pentes de 7 et 8 % dans les deux sens, et sur 1.300 m. dans chaque sens, aux abords de la tranchée de My-Trang (km. 972) ; sur près de 3.000 m., dans chaque sens, aux abords du tunnel de Phu-Cu (km. 1028) ; enfin sur près de 2.000 m. dans le sens de Bong-son vers Quinhon, aux abords du col situé entre Vinh-Phuoc et Phu-My (km. 1043).

De même, des courbes de 300 et 400 m. de rayon ont été admises sur une section de 19 kilomètres dans la région des corniches de Sa-Huynh, ainsi qu'à l'entrée et à la sortie du pont ; de Bong-son et sur 6 kilomètres au-delà de ce pont, comme à l'entrée des gares de Diêu-tri et de Quinhon.

Les courbes de rayon inférieur ou au plus égal à 500 mètres sont raccordées aux alignements droits par des raccordements paraboliques de 10 mètres de longueur.

Les dévers dans les courbes, en ligne courante, sont calculés pour des vitesses de 70 kilomètres à l'heure. Les dévers sont réalisés par surélévation du rail extérieur, le rail intérieur restant à sa cote normale au-dessus de la plate-forme.

Le ballast, partout en pierre cassée à l'anneau de 6 à 7 cm (basaltes, granit ou autres roches éruptives) présente une épaisseur, entre la plateforme et la face intérieure du patin du rail, de 0 m 31 dans le cas des traverses métalliques et de 0 m. 38 dans le cas des traverses en bois.

La voie est équipée en rails de 30 kg, de 12 m. de long. Les éclisses à 4 trous sont du type court à cornières très marquées. Le matériel et ses accessoires sont, d'ailleurs, des types Standard français.

Chaque longueur de 12 m. de voie est posée sur 17 traverses, à un espacement variant de 0 m. 48 (au joint) à 0 m. 73 (sur le rail courant).

Les traverses, tantôt métalliques, tantôt en bois. Les traverses métalliques sont du type Micheville, dans lequel l'inclinaison du rail vers l'intérieur (un dix-huitième) est donnée par la forme du dessus de la traverse, sans plaques d'appuis rapportées. Elles pèsent 13 kg l'une. Elles ont été fournies, soit sur prestations allemandes, soit par les usines françaises de Lorraine.

Leurs accessoires n'ont rien de particulier. Les crapauds permettent de faire varier l'écartement des rails de 1 mètre en ligne droite à 1 m. 020 en courbes prononcées.

Des traverses en bois, au nombre de 28.000 (20.000 en majorité vers Sa-Huynh, 8.000 aux environs de Quinhon) ont été posées, sous les tunnels d'une part, et d'autre part dans les régions voisines de la mer ou des lagunes où l'on pourrait craindre une rapide attaque des traverses métalliques par l'air salin. Elles sont, pour la plupart (25.000 environ), en saï de Cochinchine, et fournies par la [Biênhoà Industrielle et Forestière](#) ; 2.000 environ en sen du pays, et 700 en cho du pays, ce qui permettra d'apprécier la possibilité d'utiliser ces bois. Un grand nombre ont été desséchées par immersion ; quelques milliers ont été étuvées. On pourra, de la sorte, apprécier l'intérêt, non douteux à notre avis, de ces pratiques.

Les changements de voie de deux types, tous en rails de 30 kg et définis, selon l'usage ancien, par la tangente de leur angle de déviation (appareils tangente 0,12 et appareils tangente 0,15).

On ne rencontre sur la voie directe que des appareils tangente 0,12. Les appareils tangente 0,15 sont réservés aux voies secondaires.

Ces deux types de branchements ont donné entière satisfaction depuis leur adoption en Indochine. Tous sont dessinés avec lames d'aiguilles courbes. Dans les branchements en provenance des prestations allemandes, la pointe de cœur est en acier tondu ; dans ceux de provenance française, elle est constituée de deux rails rabotés et rapprochés.

Ces branchements se posent soit sur traverses métalliques (branchements d'origine française), soit sur traverses en bois (branchements d'origine allemande).

En dehors des branchements simples, il n'a été utilisé que quelques branchements symétriques à 3 voies et quelques traversées jonctions dans les gares de Phu-My, de Binh-Dinh, de Diétrui et de Quinhon, soit que la place fut très exactement mesurée, soit que la difficulté de trouver la terre des remblais obligeât à ne pas trop étendre les plates-formes.

Les gares proprement dites comportent toutes une voie principale directe, une voie principale d'évitement (dite aussi voie de croisement) et une voie de débord pour le commerce local de marchandises. Ces voies de débord, selon l'importance du trafic escompté, sont prévues pour 7 wagons, 10 wagons, 12 wagons, 17 wagons ou plus.

Les gares permettent le croisement de trains ayant chacun 280 mètres de long. Les dispositions sont partout prises pour que cette longueur puisse être portée à 300 mètres. Le rapprochement des gares, dont l'interdistance ne dépasse jamais 15 kilomètres, donnera une grande souplesse à l'exploitation, en rendant faciles les changements de gare de croisement ou de dépassement.

Les gares de Tamquan, de Bongson, de Phu-My, de Phu-Cat, de Binh-Dinh, de Van-My présentent des installations plus complètes, soit en vue d'un trafic de marchandises plus développé (voies de service, quais de chargement en bout, etc.), soit en raison des nécessités des services du mouvement des trains (remises à voitures, triangles américains, etc.) ou de la traction (remises à machines, parcs à combustibles, etc.).

Les gares de Diêutri et de Quinhon, en raison de leur rôle très différencié, présentent des dispositions tout à fait spéciales.

Les bâtiments à voyageurs sont, pour les stations et les gares ordinaires, d'un type simple et uniforme, dit type A 1931. Quelques gares plus importantes (Phu-My, Phu-Cat, Binh-Dinh, Van-My, Diêu-tri) sont d'un type un peu différent, comportant une halle à marchandises, et appelé type A 1926. Les gares de Tamquan et de Bongson sont d'un type plus spacieux, dit type B. La gare de Quinhon, en raison de sa situation à l'entrée de la ville et du trafic à prévoir, a seule été traitée avec une recherche particulière.

Des alimentations en eau fonctionnent de façon satisfaisante à Duc-Pho, à Tamquan, à Phu-My, à Binh-Dinh, à Diêutri et à Quinhon. Toutes s'adressent, par pompages, aux nappes sous-jacentes.

Les installations, dans leur ensemble, permettent d'exploiter la section de Quang-Ngai à Quinhon avec toute l'activité compatible avec la voie unique.

Quant aux conditions, elles sont déterminées par les caractéristiques données plus haut à propos de la plate-forme — pente ou rampe maximum de 0,006, rayon minimum 500 mètres.

Les locomotives modernes, Pacific ou Consolidation, qui ont été acquises en temps voulu, permettront d'y atteindre, avec des trains de voyageurs pesant 300 tonnes, des vitesses de route de 75 kilomètres à l'heure, correspondant à des vitesses commerciales qui, pour les trains directs (les accélérés actuels par exemple) pourront atteindre 55 kilomètres à l'heure, lorsque la voie sera bien assise. Elles permettront facilement la circulation de trains de marchandises de 500 tonnes, à 40 ou 45 kilomètres de vitesse de route.

Le but poursuivi a été exactement réalisé, comme pour la section de Tourane à Quang-Ngai.

#### EXÉCUTION DE L'INFRASTRUCTURE

Les travaux d'infrastructure (terrassements, petits ouvrages d'art, bâtiments, etc.) étaient repartis en 5 lots, dont 4 pour la section de Quang-Ngai à Bongson et 5 pour la section de Bongson à Quinhon.

Ces lots comprenaient également l'exécution et la mise en dépôt ou en cordon du ballast nécessaire. Le petit nombre des carrières de pierre de bonne qualité rencontrées sur la plupart des sections obligea à ouvrir de très importantes carrières (6.000 m<sup>3</sup> de basalte près de Quang-Ngai, 6.100 m<sup>3</sup> de granit à Phu-Lam-Dông, 5.700 m<sup>3</sup> de granit au Nui-Miêt, 2.000 m<sup>3</sup> de quartzite au Nui-Tho, 50.000 m<sup>3</sup> de granit dans les carrières de My-Trang, de Sa-Huynh et de Binh-Dê, 27.000 m<sup>3</sup> de granit à Van-Truong, 22.000 m<sup>3</sup> à Vinh-Truong, 15.000 m<sup>3</sup> à Van-My, 46.000 m<sup>3</sup> à Diêutri, à la ballastière du Nui-Ong-Yo, 8.000 m<sup>3</sup> à Quinhon, au Deo-Son, tout cela sans parler de 37.000 m<sup>3</sup> de ballast en cordon sur diverses sections de la ligne et de 18.000 m<sup>3</sup> de pierre pour empierrement de routes, de chemins d'accès, de cours, etc.).

Les tableaux ci-après rassemblent les principaux renseignements qui caractérisent l'activité des entreprises d'infrastructure.

TABLEAU 1  
TABLEAU RÉSUMANT L'ACTIVITÉ DES ENTREPRISES ET INFRASTRUCTURE DE LA  
SECTION DE QUANG-NGAI À BONGSON.  
(chiffres arrondis).

	6 <sup>e</sup> Lot (Bros-sard Mopin)	7 <sup>e</sup> Lot (Bros-sard-Mopin)	8 <sup>e</sup> Lot (Bros-sard-Mopin)	9 <sup>e</sup> Lot (Vo-Dinh-Thuy)	TOTAL
Longueur du lot (km)	21	21	33	15	90
Date de notification	18 mai 2032	18 mai 2032	18 mai 2032	19 mai 2032	
Expiration du délai d'exécution	18 mai 2034	18 mai 2034	18 nov. 2034	19 mai 2034	
Rabais consenti %	18	16	16		
Dépenses autorisées (après rabais et y compris somme à valoir et incorporation ultérieure des primes)(\$)	514.299	401.060	1.342.728	318.011	2.576.098
Date de la réception provisoire	15 déc. 2033	8 févr. 2034	24 juil. 2031	19 avr. 2034	
Cube de remblais d'emprunt m. c.	390.000	299.820	606.850	276.600	1.573.270
Cube des déblais sauf fouilles m. c.	8.500	44.320	239.550	31.750	324.120
Cube des maçonneries autres que le béton armé m. c.	9.600	12.910	23.550	5.500	51.560
Cube de béton armé, y compris celui des pieux., m. c.	1.100	980	2.650	800	5.530
Tonnage de l'acier pour béton armé kg.	190.100	160.670	428.450	131.400	910.620
Longueur des pieux battus mètres	5.200	1.690	17.150	5.330	29.370.
Montant du décompte définitif :					
Terrassements \$	107.030	100.970	455.500	95.000	758.500
Ouvrages d'art \$	241.650	240.700	650.500	140.000	1.272.850
Bâtiments \$	15.030	4.470	20.450	46.500	86.450
Ballast \$	57.500	25.000	125.000	—	207.500
Primes d'avance \$	12.320	6.930	17.550	1.500	38.300
Somme perçue par l'entreprise \$	433.530	378.070	1.269.000	283.000	2.363.600
Dépenses pour travaux annexes (gazonnements, perrés, plantations, maisons de garde, etc.) \$					
Dépenses totales par lots \$	41.000	36.000	81.000	32.000	190.000
Dépenses totales d'infrastructure \$	474.530	414.070	1.350.000	315.000	2.553.600

TABLEAU II



TABLEAU RÉSUMANT L'ACTIVITÉ DES ENTREPRISES D'INFRASTRUCTURE DE BUNGSON À QUINHON.  
(chiffres arrondis)

	10 <sup>e</sup> Lot (Ai By)	11 <sup>e</sup> Lot (G T E.-O.)	12 <sup>e</sup> Lot (Pouchat)	13 <sup>e</sup> Lot A (Grosse)	13 <sup>e</sup> Lot B (Dragages)	TOTAL
Longueur du lot km	19	22	22	11	11	88
Date de notification	1 oct. 2032	1 oct. 2032	1 oct. 2032	1 10-32	1 10-32	
Expiration du délai d'exécution	1 oct. 2034	1 oct. 2034	1 oct. 2034	1 sept. 2034	1 août 2034	
Rabais consenti %	26	25	26	22	21	
Dépenses autorisées (après rabais et y compris somme à valoir et incorporation ultérieure des primes) \$	490.004	595.004	502.042	770.796	.595.259	2.953.108
Date de la réception provisoire	1 sept. 2034	27 avr. 2034	14 avr. 2034	20 avr. 2034	1 juin 2034	
Cube de remblais d'emprunt m. c.	319.296	392.252	352.766	381.622	334.090	1.779.966
Cube des déblais sauf fouilles m c.	167.200	118.404	61.456	40.634	48.217	235.911
Cube des maçonneries autres que le béton armé	11.204	11.547	10.067	55.818	7.428	,56.064.
Cube du béton arme, y compris celui des pieux mc	>717	1.017	1.373	2 284	1.963	7 354
Tonnage de l'acier pour béton arme kg	125.886	179.061	245.993	420.800	327.598	1 299.338
Longueur des pieux battus m.	1.220	881	3.777	10.530	8.857	23.265
Montant du décompte définitif :						
Terrassements \$	170.650	158.639	133.372	122.429	114.656	679.747
Ouvrages d'art \$	272.000	218.922	237.322	372.548	213.391	1.314.185
Bâtiments \$	—	50.518	20.949	62 762	148.164	282.395
Ballast \$	10.551	64.023	53.101	87.144	40.179	254 999
Primes d'avance \$	3.000	15.000	18.000	16.080	7.320	59.400
Dépenses pour travaux annexes (gazonnements, perrés, plantations, maisons de garde, etc.) \$	23.054	39 589	24.737	65.102	23.582	176.066
Dépenses totales par lots \$	479 255	546.694	467.483	726.068	547.293	
Dépense totale pour l'infrastructure \$						2.700 791,77

Incidents de l'exécution. — Sur la section de Quang-Ngai à Bong-son, les saisons des pluies pendant l'exécution des travaux ne furent pas très dures, et elles ne donnèrent

pas pour la tenue de la ligne, tous les enseignements que le service de Construction aurait désirés.

Cependant les typhons du 16 octobre 1932 et du 1<sup>er</sup> novembre 1933 permirent de déterminer de nombreuses protections nécessaires aux remblais et aux ouvrages. Le premier, en affouillant considérablement la rive droite du Sông Lai-Giang, fit reconnaître la nécessité d'un dispositif de protection très sérieux (épis provisoires, puis définitifs, à la culée Quinhon, perreyage du remblai entre le Sông Lai-Giang et le Sông-Câu-Gioi avec, aux extrémités, des musoirs de grand développement, rideaux de bambous, etc.). Le typhon du 1<sup>er</sup> novembre 1933 révéla la nécessité de plusieurs petits ouvrages supplémentaires dans les environs de Thuy-Thanh.

La section de Bongson à Quinhon, au contraire de la section précédente, tira de très utiles enseignements du typhon du 1<sup>er</sup> novembre 1933, qui ravagea Quinhon, et surprit les cinq lots de la section en pleine activité.

Si cette épreuve eut l'avantage de permettre à l'Administration de juger, d'une façon quasi-définitive, de la valeur de beaucoup des ouvrages construits, elle eut le sérieux inconvénient de paralyser, pendant plus de deux mois, des travaux en pleine activité (remise en état de bâtiments non couverts, brèches profondes à combler, rallongement à plus de cinq mètres sous l'eau de pieux brisés par le typhon en cours de battage, affouillements d'ouvrages, etc.). Il est juste de rendre hommage aux entreprises qui, à cette occasion, firent preuve du meilleur esprit, en s'employant à réparer sans retard les dégâts d'un cataclysme imprévisible.

Le typhon du 1<sup>er</sup> novembre 1933 justifia sur la plupart des points les modifications aux positions, dimensions et dispositions des ouvrages auxquelles avaient conduit en 1932, au début de la construction, des études définitives de débouchés. Il apporta de précieux renseignements sur les conditions d'écoulement vers la mer des eaux du Sông Ha-Thanh, à travers la plaine qui s'étend de Diêu-Tri à Tuy-Phuoc d'une part. — et d'autre part à travers la ligne une première fois entre Canh-Van et Diêu-Tri, puis une seconde fois entre Diêu-tri et Van-My ; plusieurs ouvrages, dont ceux du Sông-Ha-Thanh et du Sông Van-Ha, furent, en conséquence, modifiés.

Les difficultés techniques ne manquèrent pas ; mais elles ne gênèrent pas sérieusement des entrepreneurs éprouvés et le service de Construction, qui avait hérité des traditions, de l'expérience, et de la plus grande partie du personnel formés à la Construction des lignes de Vinh à Dongha, de Tanap à Thakhek et du Langbian.

Nous ne citons ainsi que les problèmes les plus intéressants, pour signaler surtout aux ingénieurs des divers services qu'ils pourraient trouver auprès de leurs collègues du Tourane-Nhatrang, le cas échéant, une utile documentation :

Assainissements de tranchées, spécialement de la tranchée de Long-Thanh (talus inconsistants) et de celle du km. 1043, à 4 km. au nord de Trung-Hoi (plate-forme marécageuse sans aucune consistance, — adoucissement de talus et drainage imités, après l'amélioration du système déjà employé avec succès près de Dalat, à la tranchée dite de la Route de Chasse) ;

Fondations dans l'eau, sur fond de gravier ou de sable grossier : emploi généralisé de rouets en béton arme et de béton immergé sur 0,8 m. de hauteur au fond des rouets (très nombreux exemples aux 12<sup>e</sup> lot et 13<sup>e</sup> lot-A.).

Écrasement du terrain naturel sous les remblais (plusieurs exemples au 8<sup>e</sup> lot, dans les terrains marécageux qui bornent les salines de Sa-Huynh).

Mouvement de rapprochement des culées de certains ouvrages, fondés sur pieux en terrain marécageux s'écrasant sous les remblais ; utilisation pour certains ouvrages de faible portée de véritables camisoles de force (8<sup>e</sup> lot).

Recherche, dans des tubes, des sections de rupture de pieux cassés à la suite d'accidents, de rencontre de rochers, etc. (spécialement 13<sup>e</sup> lot-B).

Emploi d'échafaudages retroussés pour les tabliers qu'il fallut couler à la saison des pluies spécialement 6<sup>e</sup>, 7<sup>e</sup>, 8<sup>e</sup> lots).

Assainissement général, avant pose de voie, des plates-formes en terrain argileux.

Détermination des surhauteurs à attribuer aux remblais, lors de leur exécution, et des surhauteurs à conserver à la plate-forme (par rapport au profil en long définitif) dans tous les cas où la voie dut être posée sur des remblais trop frais ; détermination, en conséquence, d'un profil en long de la plate-forme à la pose différent du profil en long définitif.

Les incidents de chantiers, s'il furent nombreux et variés, furent rapidement résolus, et aucun ne prit de caractère grave. Le mérite en revient surtout à la bonne volonté des autorités provinciales.

Les travaux exécutés à l'aide d'une main-d'œuvre locale plus que suffisante en quantité (exception faite pour la région de Sa-Huynh) et comprenant une proportion convenable d'ouvriers ou tout au moins d'auxiliaires de métier, avec des entrepreneurs connaissant bien le pays, furent exécutés à la satisfaction générale de tous les intéressés : population, entreprises et administration.

Une chose frappe le voyageur : c'est la rapidité avec laquelle les populations ont remis en culture les terres où avaient été faits les emprunts, pour l'exécution des remblais. Alors que, sur d'autres lignes, Hanoi-Vinh par exemple, il fallut vingt ans pour rétablir la culture, elle a été rétablie ici, presque partout, en moins de deux ans. Cela tient à l'activité de la population, mais aussi aux précautions imposées aux entrepreneurs, (emprunts peu profonds et réguliers). On peut penser que le creusement des emprunts, en apportant quelques variations dans des cotes de terrain trop uniformes, laissera en définitive plus d'avantages que d'inconvénients.

L'état sanitaire ne donna jamais de sérieuses inquiétudes, mais ce fut bien grâce aux sacrifices délibérément consentis par le budget spécial, — grâce à la bonne organisation du service médical de l'ambulance de Tamquan et de dix infirmeries créées le long de la ligne, — grâce enfin au dévouement du personnel médical détaché à la construction et placé sous l'autorité d'un médecin indochinois très actif. Plusieurs régions s'avèrent nettement malsaines, dont celles du Sông-Vê, du tunnel de Phu-Cu, de Van-Truong, de Van-My ; partout, on put s'opposer au développement du paludisme toujours menaçant.

#### EXÉCUTION DES GRANDS OUVRAGES

L'on a pris l'habitude d'appeler grands ouvrages, sur la ligne de Tourane à Nhatrang, ceux qui comportent l'utilisation des tabliers métalliques de 50 m. de portée acquis en 1928 sur les prestations allemandes.

Le programme de concours approuvé le 13 février 1932 portait qu'il devait être construit entre Quang-Ngai et Quinhon 8 grands ouvrages, comportant au total 21 travées métalliques de 50 m. et un certain nombre de travées adjacentes de 10 m. et de 12 m. en béton armé. Les tabliers métalliques étaient stockés au parc de Tourane et en ont été amenés par route ou par mer.

Trois de ces ouvrages (Sông-Vê, 4 travées de 50 m., Sông-Thoa, 1 travée de 50 m. et 2 de 10 m. — Sông-Lai-Giang, 8 travées de 50 m.) se trouvent entre Quang Ngai et Bongson. Les ponts du Sông-Vé et du Sông-Lai-Giang ont dû être fondés à l'air comprimé, par des profondeurs de 8 à 15 m. sous l'étiage au Sông-Vê, de 18 à 27 m. sous l'étiage au Sông-Lai-Giang.

Les cinq autres ouvrages sont entre Bongson et Quinhon. Ils sont fondés sur pieux dont la longueur dépasse parfois 30 m.

Les résultats du concours, auquel trois grandes firmes avaient pris part, furent favorables à la Société de Levallois-Perret. Ils lui furent notifiés le 5 janvier 1935 (la publicité simultanée du concours en France et en Indochine avait exigé de longs délais).

L'exécution fut entreprise par cette société aussitôt après la notification, avec la collaboration, pour les travaux de fondation sur pieux et le montage des travées métalliques, de quatre des principales entreprises de la Colonie : la Société des

Établissements Brossard et Mopin, la Société des Grands Travaux d'Extrême-Orient, la Société indochinoise d'études et de constructions [de Saïgon], la Société Anonyme de Constructions Mécaniques [de Haïphong]. Le battage des pieux avec injection d'eau fut généralisé. Les travaux furent menés activement, sans difficultés techniques qui méritent d'être signalées, les battages de pieux confirmant les prévisions des projets établis. Quelques pieux cassèrent par suite de la rencontre de blocs rocheux ou de souches profondément enterrés dans le lit des rizières ; il fallut les reprendre sous l'eau dans des puits métalliques ou en béton arme étanches. Seul le pont métallique sur le Sông Càu-Canh donna des fiches inattendues (plus de 30 m.) — Le montage des travées métalliques fut rapide : l'entreprise employa en général la méthode très sûre du montage sur passerelles provisoires en bois ; au Sông-Lai-Giang cependant, elle appliqua le montage par encorbellement, avec utilisation de portiques.

Bref, l'entreprise termina ses travaux avec une avance totale de 3 mois. Le montant total des dépenses atteint 981.000 \$ environ, y compris 46.000 \$ de dépenses sur somme à valoir, mais non compris les 510.000 \$ qu'avaient coûté les tabliers métalliques.

#### PERSONNEL EMPLOYÉ AUX TRAVAUX

Deux arrondissements ont assuré la construction des sections en cause ; l'arrondissement de Tam-Quan et l'arrondissement de Quinhon.

Chacun avait à sa tête un ingénieur principal, assisté d'un ou deux chefs de bureau.

L'arrondissement de Tam-Quan comprenait 4 subdivisions, celui de Quinhon également. Des subdivisions spéciales, formées avec des éléments des autres, furent chargées de la pose de voie.

#### POSE DE VOIE

La pose de la voie partit de Quang Ngai le 15 décembre 1934, après la saison des pluies. Le 10 février 1935, elle atteignait Duc-Pho ; le 3 mars Sa-Huynh ; le 5 avril Tam-Quan, et le 20 avril Bongson, ayant réalisé le plus souvent une avance de 1.008 m. par jour. Les mois de mai et de juin furent employés au ballastage en seconde couche, aux garnissages, à l'amélioration de la voie.

En même temps, la pose de voie avait progressé de Quinhon le 1<sup>er</sup> septembre 1934, elle atteignait Phu-Cat le 11 novembre, Phu-My le 18 décembre et Bongson le 21 février 1935. La profession journalière avait été moins rapide du côté de Quang Ngai, parce que tout le travail s'était fait au moyen de locomotives très légères (en provenance de l'ancien tramway à vapeur de Saïgon à Cholon par la Route Haute) et de wagons-ballastières à tampons secs de 4 à 5 m<sup>3</sup> de contenance ; néanmoins, les vitesses d'avancement s'étaient, le plus souvent, maintenues autour de 20 kilomètres par mois.

Depuis le 20 avril 1935, les trains de service circulent de Quang Ngai à Quinhon.

#### TRAVAUX ACCESSOIRES

Cet exposé des faits essentiels de la construction laisse de côté les travaux ou fournitures secondaires, nombreux et parfois délicats, mais ne correspondant malgré tout qu'à un effort et à une dépense peu considérables par rapport à l'ensemble du travail. C'est dans ce cadre que rentrent les importants travaux en régie à la tâche, exécutés pour la protection de la ligne (clôtures, gazonnements, perrés, enrochements, reprises diverses) et qui se sont révélés nécessaires à un moment ou à un autre, après l'achèvement du gros-œuvre.

Les travaux proprement dits des alimentations en eau sont rentrés, en général, dans le cadre des entreprises d'infrastructure. La tuyauterie et les appareils de distribution proviennent de Pont-à-Mousson. Ils ont été fournis par la Société Descours et Cabaud et posés en régie. Les pompes d'alimentation sont en général des pompes Rateau

entraînées par de petits moteurs à explosion de 3 chevaux, avec des débits variant, selon les conditions du puisage, de 7 à 14 mètres cubes à l'heure.

Le matériel nécessaire à la signalisation et à l'exploitation a été mis en place peu de temps avant l'entrée en service. Son installation doit être complétée par celle de sémaphores aux gares de Tamquan, Bongson, Phu-My, Binh Dinh, Dieutri et Quinhon.

Enfin, en relation directe avec nos travaux, le service des P.T.T. chargé de l'installation de la ligne télégraphique nécessaire au chemin de fer, a profité de l'exécution de ces travaux pour déplacer en les amenant le long de la voie terrée, et en améliorant la pose, les lignes télégraphiques et téléphoniques du Hanoi-Saïgon, qui étaient auparavant en bordure de la route Mandarine.

#### RÉSUMÉ DES DÉPENSES FAITES

L'ensemble des travaux et fournitures indiqués ci-dessus a entraîné, pour le budget spécial, des dépenses dont le total, non encore arrêté définitivement au point de vue comptable, mais très approché, s'établit, à l'heure actuelle, comme il est indiqué au tableau ci-dessous :

### **Tableau résumé des dépenses**

(Chiffres approximatifs).

	Section de Tourane à Quang - Ngai (rappel)	Section de Quang-Ngai à Bong-Son	Section de Bongson à Quinhon	TOTAL
Acquisitions de terrains.. . . . .	112.000	147.000	143.000	402.000
Construction anticipée de bâtiments..	62.000	202.000	184.000	448.000
Routes d'accès aux stations.. . . . .	49.000	27.000	8.000	84.000
Travaux dans le port de Quinhon. . .	—	—	200.000	200.000
Terrassements, ouvrages courants, bâ- timents, ballast. . . . .	3.214.000	2.465.000	2.953.000	8.632.000
Ballast non compris dans les fourni- tures ci-dessus.. . . . .	118.000	—	—	118.000
Fourniture de travées métalliques sur prestations allemandes, y compris frais de stockage et entretien.. . .	1.230.000	301.000	210.000	1.741.000
Constructions des grands ouvrages..	2.070.000	681.000	300.000	3.051.000
Fournitures sur prestations de maté- riel de voie. . . . .	1.240.000	1.170.000	1.220.000	4.148.000
Fournitures métropolitaines de maté- riel de voie. . . . .	518.000			
Fournitures de traverses en bois.. . .	85.000	50.000	30.000	165.000
Aménagements et frais du parc de la voie. . . . .	5.000	—	2.000	7.000
Pose de voie.. . . . .	199.000	150.000	140.000	489.000
Alimentations en eau. . . . .	53.000	14.000	45.000	112.000
Matériel fixe.. . . . .	20.000	6.000	25.000	51.000
Installations télégraphiques.. . . .	45.000	28.000	30.000	103.000
Petits ateliers, outillage et mobiliers des stations. . . . .	40.000	17.000	30.000	87.000
Parachèvements (dépenses probables).	30.000	30.000	90.000	150.000
<b>Totaux par section :. . . . .</b>	<b>9.090.000</b>	<b>5.288.000</b>	<b>5.610.000</b>	
			<b>Total général :</b>	<b>19.988.000</b>

Chaque subdivision était confiée à un ingénieur ou ingénieur-adjoint, et comportait des districts, en nombre variable, confiés en général à des agents techniques indigènes, et, dans des cas exceptionnels, à des adjoints techniques, surveillants ou chefs de chantiers indigènes.

Il n'y a pas à entrer ici dans le détail de l'encadrement des entreprises ; avec la méthode courante du tâcheronnage, cet encadrement fut des plus réduits, sauf cependant pour les grands ouvrages et sur une grosse entreprise d'infrastructure européenne qui généralisa avec succès le travail en régie directe.

Quant à la main d'œuvre, les relèves des bulletins hebdomadaires font ressortir à 6 ou 7 millions le nombre des journées de cais, de coolies et de congais employés à la construction.

Cela représente environ 1.500.000 \$ payées directement dans les pays traversés.

Avec les achats de terrains (290.000 \$), les fournitures de matériaux de provenance indigène purement locale ; briques, tuiles, chaux, bois de construction et de chantier, moellons, pierre cassée pour béton, gravillon pour béton armé, sable, etc., avec enfin les bénéfices des inévitables intermédiaires, tous locaux, cela arrive très probablement à représenter deux millions et demi de piastres laissées entre Quang Ngai et Quinhon.

Les plus forts rassemblements de main-d'œuvre furent nécessités par les terrassements. Ils étaient uniquement constitués d'habitants du pays, ou même d'habitants des villages traversés. La seule exception fut pour le huitième lot, dans la région de Sa-Huynh, très peu peuplée, et où le cube des travaux était considérable : des travailleurs y vinrent du Quang Ngai et du Binh-dinh surtout, mais également de Tourane et du Quang-Narn.

Pour ne citer que quelques chiffres, on a noté sur le dixième lot, un maximum mensuel de 52.300 journées de coolies, 73.000 journées sur le 11<sup>e</sup> lot, 77.000 journées sur le douzième lot, 70.000 journées sur le treizième lot B.

Au 13<sup>e</sup> lot-A, l'effort nécessaire étant plus important et la main-d'œuvre plus abondante, on enregistra jusqu'à 100.000 journées en mars 1934.

Les entreprises trouvèrent très facilement dans le pays presque toute la main-d'œuvre dont elles avaient besoin (Et cela explique les forts rabais consentis).

À peine pourrait-on citer, parmi le personnel indigène amené de loin, quelques cais et ouvriers spécialisés de la Société de Levallois-Perret et de la Société Anonyme de Constructions Mécaniques, ainsi que les cadres de la pose de voie.

## CONCLUSIONS

Comme il a été indiqué déjà dans le cours de cette note, la section de ligne de Quang-Ngai à Quinhon, comme la section précédente de Tourane à Quang Ngai, ne trouvera son utilité complétée que dans le cadre du Transindochinois.

Or, les travaux du Transindochinois se poursuivent activement, sans incidents notables. L'achèvement est en vue, dans les conditions de délais arrêtés dès l'ouverture des travaux.

Les chantiers de pose de voie, libérés de la section de Quinhon à Bongson, sont repartis de Diêutri vers le sud dès la fin d'avril 1935, pour franchir les 102 kilomètres qui séparent Diêutri de Tuy-Hoa. Le 8 juin, ils atteignaient Muc-Thinh, à 38 kilomètres de Diêutri, le point le plus élevé de toute la ligne de Tourane à Nhatrang (cote 84,75), à la limite des provinces du Binh-Dinh et du Phu-Yên. Au début de juillet, ils atteindront La Hai, à 60 kilomètres de Diêutri, à 12 kilomètres seulement de Tuy-Hoa. L'inachèvement du pont de La-Hai les arrêtera jusque vers le 1<sup>er</sup> août ; mais ils repartiront ensuite à grande allure pour atteindre Tuy-Hoa avant le 15 octobre, c'est-à-dire avant la pleine saison des pluies, en ligne au moins ballastée en première couche. L'ouverture à l'exploitation de la section de Diêutri à Tuy-Hoa est escomptée pour le 1<sup>er</sup> janvier 1936.

Une subdivision de pose de voie vient d'être constituée à Nhatrang. Avant le 1<sup>er</sup> juillet, elle commencera à travailler entre l'ancienne gare de Nhatrang et la nouvelle ; puis elle se dirigera vers le nord, et si quelques retards d'entreprise ne l'arrêtent pas, elle atteindra Gia en octobre 1935 et Dai-Lanh au début de janvier 1936. La section de Nhatrang à Dai-Lanh pourra être livrée à l'exploitation en février 1936, vers le Têt.

Il ne restera plus alors à terminer que la section de 34 kilomètres qui séparé Dai Lanh de Tuy-Hoa et qui contient les 7 tunnels du Varella, dont celui du Babouneau, long de 1.200 mètres et le grand pont du Sông Da-Rang, long de 1.200 mètres en deux bras. Les travaux du pont, qui doivent être livrés avant août 1936, sont en très bonne voie ; de sérieuses difficultés ont été vaincues, on n'en envisage guère de nouvelles. Pour les travaux des tunnels, il faut espérer que l'entrepreneur, dont la réputation est bien assise et dont les moyens financiers sont considérables, aura à cœur de les terminer également dans les délais contractuels, avant août 1936. Et la ligne entière de Hanoï à Saïgon pourra être livrée à l'exploitation le 1<sup>er</sup> octobre 1936, comme il a toujours été convenu.

Notes réunies à la circonscription de construction des chemins de fer, à Nhatrang, le 25 juin 1935.

---

Dans les Travaux publics  
(*L'Avenir du Tonkin*, 12 août 1935)

Saïgon, 11 août. — Par arrêté du gouverneur général en date du 10 août, M. Lefèvre, ingénieur en chef de la circonscription de la construction des chemins de fer, est chargé de l'intérim des fonctions d'inspecteur général des Travaux publics, à partir du jour du départ de Saïgon, et pendant l'absence de M. Gassier, inspecteur général titulaire.

Un autre arrêté du chef de l'Union indochinoise de la même date désigne M. Bourgoïn, ingénieur de la 1<sup>re</sup> classe des Ponts et Chaussées, comme ingénieur en chef de la circonscription l'Annam, pour remplir cumulativement avec ses fonctions actuelles avec celles d'ingénieur en chef de la circonscription de la construction les chemins de fer, en remplacement de M. Lefèvre.

---

*Annuaire administratif de l'Indochine*, 1936, p. 226 :

Girard Émile

Date de naissance : 6 déc. 1891.

Date d'entrée dans l'adm. : 16 décembre 1921.

1<sup>er</sup> juillet 1927 : ing. en chef de 3<sup>e</sup> classe.

1<sup>er</sup> janvier 1929 : ing. en chef de 2<sup>e</sup> classe.

1<sup>er</sup> janvier 1931 : ingénieur en chef de 1<sup>re</sup> classe

---

CHRONIQUE SAÏGONNAISE  
GARE À LA GARE  
par L. Pargoire <sup>48</sup>  
(*Les Annales coloniales*, 7 janvier 1936)

---

<sup>48</sup> [Louis Pargoire](#) : receveur de l'Enregistrement, ancien maire p.i. de Saïgon (mai-août 1933), contempteur de la Banque de l'Indochine et chantre de la double monnaie.

Dans les derniers journaux arrivés de Saïgon, il est longuement question de la gare du chemin de fer de Saïgon.

Depuis longtemps, sa reconstruction apparaissait nécessaire.

Ni esthétiquement, ni commercialement l'édifice actuel ne répond aux besoins d'une ville de l'importance de la capitale de la Cochinchine.

D'autre part, l'emplacement actuel est aussi malencontreux que possible.

Du point de vue de l'urbanisme, son choix a été une hérésie flagrante. La perspective du magnifique boulevard Bonnard se trouve brisée par la bâtisse et les voies ferrées, alors que le prolongement normal de cette artère eût été le vaste boulevard Gallieni, long de cinq kilomètres et qui aboutit au centre de Cholon.

Placée à quelques pas du marché, en un point où aboutissent fatalement toutes les lignes d'autocars et d'autobus, la gare ne dispose pas de dégagements extérieurs suffisants pour son trafic marchandises et voyageurs et contribue pour une large part à engorger encore la circulation.

En outre la grande agglomération Saïgon-Cholon se trouve traversée sur plusieurs kilomètres par une voie ferrée au niveau du sol qui la coupe pratiquement en deux tronçons.

Ces inconvénients ne seraient tolérables que s'ils étaient la rançon nécessaire d'un service parfait. Mais ce n'est nullement le cas.

En réalité, les deux seules gares de Saïgon et de Cholon ont à desservir une étendue urbaine de plus de 10 km.

Pour ne parler que de Saïgon, le quartier Tandinh-Dakao, qui abrite à lui seul 50.000 habitants, est distant de 3 km. de la gare.

Il est permis de dire que, dans ces conditions, le trafic ferroviaire n'est et ne peut être tel que le comporteraient les besoins de la population et les frais d'exploitation.

Pour de multiples raisons, le déplacement de la gare de Saïgon paraissait s'imposer.

Dans tous les pays du monde, on s'aperçoit que la construction de gares et la pose de rails dans les centres urbains est une erreur. Le système des gares périphériques est partout préféré.

Par une chance inespérée, le groupe Saïgon-Cholon se développa sur 12 km. de longueur en une bande longeant la rivière de Saïgon et l'arroyo chinois.

Rien n'est dès lors plus facile que de desservir cette agglomération par une voie ferrée parallèle à la voie d'eau et suivant d'assez près le mouvement des habitations.

En déviant le rail aux approches de Giadinh en vue de l'amener à la pointe nord-est de Saïgon, mais sans franchir l'arroyo de l'Avalanche, c'est-à-dire à la jonction de Phun Nhuan et de Tandinh, il est tout indiqué de piquer ensuite en direction de Chitton et de là sur Phu Lam, où serait rejointe la ligne de Mytho.

Au passage, des haltes plus ou moins importantes devraient être établies, dont trois pour Saïgon au nord du pont Paul-Blanchy, dans le prolongement de la rue Lareynière. et à Chitton, et trois pour Cholon dans le prolongement d'artères existantes.

En ce qui concerne le service dies voyageurs, il serait possible de ne laisser aucun point urbain à plus de 1.500 mètres d' une halte.

La grande gare de marchandises pourrait être construite à l' un ou l'autre des emplacements (envisagés comme stations de voyageurs, de préférence là où le terrain serait le meilleur marché.

Bien entendu, cette solution n'exclut nullement la création d'une gare maritime, mais celle-ci, d'ailleurs moins urgente, ferait l'objet d'une voie de raccord partant, par exemple, de Phu Lam pour aboutir à Khanh Hoi.

Telle est la conception vraiment rationnelle de la circulation ferroviaire à Saïgon et Cholon qui paraissait rallier les suffrages de l'opinion publique.



Or, à la stupéfaction générale, on apprend tout d'un coup qu'il est question, que dis-je, qu'il a été décidé de reconstruire sur l'emplacement actuel une gare de Saïgon monumentale.

Ainsi s'évanouirait à jamais l'espoir pour la malheureuse cité d'être convenablement aménagée.

Nous avons peine à imaginer qu'un tel projet ait pu obtenir l'approbation des autorités supérieures de la colonie.

Faut-il rappeler que les chemins de fer sont faits aussi pour les usagers ?

---

LIGNE DE TOURANE À NHA-TRANG  
INAUGURATION DE LA SECTION DE DIÊU TRI À TUY-HOA LE 7 JANVIER 1936

---

DISCOURS DE MONSIEUR L'INSPECTEUR GÉNÉRAL DES TRAVAUX PUBLICS LEFÈVRE  
(*L'Avenir du Tonkin*, 8 janvier 1936)

Monsieur le gouverneur général,

Monsieur le résident supérieur,

Le service de Construction des chemins de fer vient de vous présenter, achevée, en tout cas susceptible d'une exploitation régulière, une nouvelle section du Transindochinois.

Le 17 janvier 1935, vous inaugurez la section de Tourane à Quang-Ngai, 136 kilomètres ; le 1<sup>er</sup> juillet, la section de Quang-Ngai à Quinhon, 180 kilomètres de plus. La section de Diêu-tri à Tuy-Hoa ajoute aujourd'hui 102 kilomètres au long ruban ferré qui court le long de l'Annam.

En un an à peine, en Annam, il aura été livré à l'exploitation 420 kilomètres de voie ferrée. Tableau que peu de techniciens ont encore la satisfaction de présenter, dans un monde un peu vieilli ; résultat qui proclame la jeunesse du pays, son ardeur à vivre et à croître, l'audace et la confiance de ses gouvernants.

L'œuvre se poursuit à l'allure prévue. Avant la fin de ce trimestre, les 90 kilomètres de la section de Nhâ-Trang à Dai-Lanh seront livrés à l'exploitation. Et avant la fin de l'année, ayant terminé les 34 kilomètres de la section de Dai-Lanh à Tuy Hoa, nous vous demanderons, monsieur le gouverneur général, d'inaugurer la ligne entière de Hanoi à Saïgon et de conclure l'œuvre que le plus éminent des gouverneurs de l'Indochine entreprit, il y a trente-sept ans.

Déjà, le grand pont de Tuy-Hoa est construit. Déjà aussi, les derniers tunnels du Varella sont percés de part en part, et le Babonneau, que ses 1.180 mètres font le plus d'Indochine, et le Bâu-Gio, qui fut le plus difficile de la ligne, avec ses sections de tête établies dans des masses profondes d'énormes éboulis rocheux.

Vous arrachant pour plusieurs jours à votre lourde mission, vous avez voulu, une fois encore, au prix d'un long voyage, venir constater le résultat de nos efforts et reconnaître que l'œuvre d'aujourd'hui vaut celle d'hier.

Certes, les constructeurs tirent de l'œuvre même le plus clair de leurs satisfactions. Mais, cheminots attardés dans un monde qui perd sa foi dans les chemins de fer, obligés d'entendre discuter l'utilité, pour nous incontestable, de l'œuvre à laquelle nous nous sommes donnés, un peu tristes de penser qu'il reste chaque jour moins de lignes à construire, nous tirons de votre présence et du témoignage de votre satisfaction un encouragement qui n'est pas inutile.

Les difficultés n'ont pas manqué, entre Diêu-tri et Tuy-Hoa. La population était beaucoup moins dense que sur les sections précédentes. Le paludisme guettait partout les travailleurs. Il a fait fallu fonder des ouvrages à travers plus de 30 mètres de vase. Telle gare, bâtie sur la boue, n'a pas pris aisément son équilibre Et les alluvions noires

de la plaine, où le voyageur ne voit que de riches terres à coton, se sont révélées déplorablement pour la tenue d'une plate-forme, le long l'Annam.

Toutes ces difficultés ont été vaincues, bien entendu, dans l'entrain, la bonne humeur et le bon accord des exécutants dans la sympathie ambiante, et dans une libérale confiance des services de Contrôle. Tant il est facile actuellement, de travailler en Indochine. Les entrepreneurs, aussi bien français qu'annamites, attelés au même joug, ont apporté aux ingénieurs une collaboration loyale, respectueuse des règles de l'art et suffisamment désintéressée. Un gros effort sanitaire, auquel ils ont accepté de bonne grâce de contribuer pour plus de moitié, l'installation d'une ambulance à Tuy-Hoa et de dix infirmeries ont permis d'éviter toute grave difficulté. C'est un progrès énorme sur le passé, un progrès sans doute définitivement acquis pour les grands chantiers de la Colonie et pour lequel je leur rends ici un particulier hommage.

Toutes les entreprises se sont réglées sans difficulté ; et ceci vaut un autre hommage.

\*  
\* \*

Le Service de Construction, triste comme un père qui voit s'éloigner un enfant qu'il n'éleva pas sans peine, le Service de Construction remet aujourd'hui son œuvre au service d'exploitation.

Pourtant à l'amertume, succède aussitôt le réconfort. Car nous savons que nous pouvons faire à l'Exploitation toute confiance pour l'usage qu'elle fera de cette œuvre. L'excellent parti quelle elle tire des lignes anciennes, les progrès qui s'affirment sous nos yeux, le justifient.

Aujourd'hui, l'Exploitation tenait à vous montrer, Monsieur le Gouverneur général, ce que seront les rames du nouveau matériel roulant, pour les voyageurs aisés. Le tourisme, au progrès duquel vous tenez, y trouvera peu à critiquer. Et les Indochinois, nous en sommes convaincus, emprunteront désormais nos lignes, pour tous leurs voyages à longue distance.

Pour les classes pauvres, l'extrême réduction des tarifs, quatre fois moins élevés que les tarifs analogues dans le monde entier, ne nous permettra évidemment pas d'exagérer le confort. Mais nous assurerons la propreté et la bonne tenue du matériel ; nous imposerons que la clientèle trouve sur le réseau la sécurité, des égards et toutes les commodités compatibles avec la nécessité d'une extrême réduction des dépenses.

En nous efforçant de maintenir les tarifs à des taux aussi faibles, nous favoriserons les migrations massives qu'il faut prévoir, des provinces surpeuplées du Nord vers les territoires inoccupés du Sud. Et la voie ferrée collaborera, dans toute la mesure de ses moyens, à ce que vous considérez comme l'une des premières tâches des gouvernants de l'Indochine pour le plus prochain avenir.

Soucieux enfin de rendre tous les services dont la voie terre est capable, nous ne nous efforcerons pas seulement d'assurer dans les meilleures conditions le transport de tous les produits existants, d'en développer la production et la répartition, d'éviter que des dispositions maladroites n'imposent à la communauté, pour cette répartition, des efforts injustifiés sur les voies concurrentes, sur les routes, les fleuves, la mer. Nous devons viser plus haut.

Bientôt maîtres d'un réseau continu de 2.500 kilomètres de grandes lignes, entre des régions aux productions différentes, et souvent entre des régions où les mêmes produits s'offrent à des époques différentes, nous pouvons légitimement ambitionner de déformer le pays de façon que soit assuré à chaque instant, en tous lieux, pour toutes les classes, son ravitaillement le plus complet en toutes les matières et denrées dont l'abondance crée, un peu matériellement sans doute, la joie de vivre : primeurs, légumes, glace, fruits, fleurs, viandes de choix, rien de ce qui contribue au confort et à

l'agrément de l'existence ne devra plus faire défaut nulle part autre la frontière de Chine et Battambang, fût-ce dans les régions les plus déshéritées de la brousse.

Et nous voulons confondre avant peu d'années tous les prophètes de mauvais augure, mal informés, qui n'ont pas eu confiance dans les destinées magnifiques du Transindochinois.

---

#### INAUGURATION DE LA SECTION DE DIEU-TRI À TUY-HOA DU TRANSINDOCHINOIS (*L'Avenir du Tonkin*, 10 janvier 1936, p. 7)

Le gouverneur général René Robin, venant à souligner le puissant intérêt qui s'attache à l'établissement rapide de la liaison ininterrompue par voie ferrée entre Hanoï et Saïgon, a présidé le 8 janvier à l'inauguration de la nouvelle section du Transindochinois qui unit Dieu-Tri, dans la province de Quinhon à Tuy-Hoa, dans la province du Song-Cau. L'ouverture de cette section, longue de 102 kilomètres, porte ainsi à 420 kilomètres le ruban de fer livré à l'exploitation en moins d'un an en Annam. Au mois d'octobre prochain, les 124 km qu'il reste à achever de Tuy-Hoa à Nhatrang et qui comportent les travaux les plus délicats, comme le percement des tunnels sous le massif du Varella, seront à leur tour mis en service dans les délais prévus. Le Transindochinois, conçu au début du siècle par Paul Doumer, sera enfin devenu une réalité, reliant de ses 1.730 kilomètres le Nord au Sud de la Péninsule.

Quittant Hanoï le lundi 6 janvier à 7 h., le chef de l'Union indochinoise, accompagné de M. Moretti, inspecteur général des Colonies, chef de la Mission mobile d'inspection en Indochine, et des membres de son cabinet, a gagné par la route Vinh où il arrivait à 11 heures. Après avoir déjeuné chez le chef de la province du Nghê An, M. Lagrèze, M. Robin et sa suite, qu'avaient rejoints M. Lefèvre, inspecteur général des Travaux publics, M. Uhry, ingénieur en chef de la circonscription d'exploitation des Réseaux non concédés, et M. Alfano, qui doit remplacer ce dernier, prirent place dans le train spécial qui allait les conduire à Tuy-Hoa. Des représentants de la presse tonkinoise de langue française et de la langue indigène faisaient également partie du voyage. La rame formée à cette occasion comprenait des wagons-couchettes et des wagons-restaurants des modèles les plus récents, entièrement construits dans les Ateliers des Chemins de fer de Truong-Thi, près de Vinh. Ce matériel fait honneur, par son confort et sa sobre élégance qui lui permettent de rivaliser avec les meilleurs matériels analogues du monde, à ceux qui ont dressé les plans et à ceux qui l'ont exécuté.

Parti de Vinh à 13 heures 45, suivant strictement l'horaire fixé, le train gubernatorial entra en gare de Hué à 22 heures. Les membres du Gouvernement annamite et les hauts fonctionnaires français de la capitale vinrent saluer le gouverneur général, cependant que montaient S. E. Thai-van-Toan, ministre de l'Intérieur, délégué par Sa Majesté Bao-Dai retenu à Hué par la naissance du prince héritier d'Annam, et le général Frech, commandant de la Brigade d'Annam.

Une demie-heure après, le convoi reprenait vers le Sud sa course réglée de façon impeccable pour atteindre le 7 janvier à 7 heures du matin l'importante gare de Dieu-Tri, distante de 10 kilomètres de Qui-Nhon, chef lieu de la province du Binh-Dinh, auquel elle est rattachée par un embranchement. Sur le quai de la gare, M. René Robin fut accueilli par M. Graffeuil, résident supérieur en Annam, M. Ducrest, chef du Cabinet, M. Gautier, résident du Binh-dinh, M. Sogny, chef du service de la Sûreté en Annam, et M. Belletrud, ingénieur principal, chef de l'arrondissement, qui avait procédé à la construction du nouveau tronçon.

Les hautes autorités de la Colonie, s'arrêtant aux gares principales, saluées tout au long du parcours par un concours nombreux de populations curieuses de voir circuler le chemin de fer et groupées avec leurs notables en robes de cérémonie autour des autels

rituels ainsi que par des délégations de peuplades mois voisines, arrivèrent à 10 heures à Tuy-Hoa, terminus actuel de la ligne. La nouvelle voie traverse une région très intéressante au point de vue économique par la diversité de ses productions servies admirablement par une terre fertile, notamment dans la riche plaine du Phu-Yen : riz, coton, canne à sucre, tabacs, manioc, maïs, écorces industrielles, exploitations forestières, bétail.

Ses bâtisseurs ont eu cependant à lutter contre maints obstacles venant tantôt du régime des eaux si capricieux dans ce pays d'Annam en raison de ses rivières torrentueuses et des typhons qui le bouleversent, tantôt contre l'inconsistance d'un sol trop meuble, tantôt contre l'invasion des sables que le vent de la mer apporte des hautes dunes voisines. Tous ces obstacles ont été surmontés au prix d'un travail prodigieux dont l'ampleur est attesté par les ouvrages édifiés sur la ligne et par d'immenses plantations, notamment de filaos qui, en même temps qu'elles fixeront les sables, seront une source supplémentaire de revenus pour le pays.

Reçu à Tuy-Hoa, sous un ciel pluvieux depuis le départ, par M. Fugier-Garrel, résident de Song-Cau, le gouverneur général de l'Indochine et les personnalités qui l'entouraient gagnèrent le hall de la gare où devait se dérouler la cérémonie d'inauguration.

L'inspecteur général des Travaux publics, M. Lefèvre, en remettant au Service d'exploitation l'œuvre réalisée, après avoir montré dans le discours qu'il prononça à cette occasion les difficultés vaincues, le zèle des entrepreneurs et du personnel, tant européen qu'indigène, a affirmé sa foi dans l'avenir des chemins de fer et du Transindochinois : incomparable instrument pour le développement du tourisme dans cette Indochine qui constitue peut-être un pays unique au monde par la diversité et le nombre de ses beautés naturelles, pour la solution d'un problème démographique qui « nécessitera à brève échéance de vastes migrations et enfin, pour assurer aux habitants de la Péninsule un plus grand bien-être par une heureuse et rapide répartition des produits de ses différentes régions jusqu'alors trop éloignées.

Dans sa réponse, le Gouverneur Général a exprimé sa profonde satisfaction de pouvoir faire à nouveau l'éloge de tous ceux à qui l'Indochine devrait l'achèvement d'une entreprise considérable par ses conséquences. Soulignant l'effort remarquable accompli pour doter le tourisme d'un moyen de transport qui ne le cède en rien à ceux des autres pays, il a insisté d'autre part sur les bas tarifs établis pour les classes pauvres, quatre fois moins chers que les tarifs analogues dans le monde entier, et qui faciliteront l'exode des populations misérables du Nord vers les riches terres libres du Sud. Le Chef de l'Union, après avoir indiqué qu'il importait de mettre au point la question de coordination des transports qui allait fatalement se poser, a rendu un éclatant hommage aux bâtisseurs de voie et à leur foi, intelligente et raisonnée dans l'avenir magnifique du Transindochinois,

S.E Thai-van-Toan vint apporter, de son côté, aux constructeurs le témoignage du contentement de l'Empereur d'Annam pour l'œuvre qui s'achève rapidement et transformera heureusement les conditions d'existence et l'économie même du pays.

Une remise de décorations aux entrepreneurs et au personnel de la Construction qui s'étaient distingués dans l'accomplissement d'une rude tâche termina la cérémonie, aux applaudissements d'une foule nombreuse que le mauvais temps n'avait pas découragé.

À l'issue de l'inauguration, le Gouverneur général est allé examiner l'état des travaux du grand pont de 1.200 m qui doit franchir le Song Darang, à la sortie de Tuy-Hoa et que les représentants de la Société Levallois Perret en Indochine, M. Reich et M. Martin, lui firent visiter. Il s'agit là d'un des ouvrages les plus importants à édifier sur la section Tuy-Hoa-Nhatrang et dont la construction avance normalement.

Le train gubernatorial a repris à 12 heures le voie du Nord. Un déjeuner y fut donné à soixante personnalités pour célébrer l'inauguration. Son service impeccable a montré l'excellence des installations et de l'organisation qui offrent toute garantie aux touristes d'être parfaitement traités au cours de leurs excursions.

Salué à Diêu-Tri par le résident supérieur en Annam, M. René Robin a poursuivi son voyage par chemin de fer jusqu'à Vinh où il est arrivé le mercredi 8 janvier à 8 heures 40 du matin, à l'heure exacte fixée par l'horaire.

Le Chef de l'Union a pris immédiatement la route en automobile pour Hanoï où il est parvenu à 13 heures.

---

INAUGURATION DU NOUVEAU TRONÇON DU TRANSINDOCHINOIS  
DIEU-TRI- TUY-HOA

Les décorations

(*L'Avenir du Tonkin*, 10 janvier 1936, p. 8)

Nous avons publié le texte des discours prononcés ; nous avons donné le compte-rendu de notre envoyé spécial ; voici aujourd'hui la liste des décorations remises à un personnel au plus haut point méritant,

Kim Khanh

Kim Khanh de 2<sup>e</sup> classe : M. Boitard Auguste, commis principal de 1<sup>re</sup> classe des T. P. de l'Indochine

Kim Khanh de 3<sup>e</sup> classe : M. Nébut Maurice, ingénieur adjoint de 2<sup>e</sup> classe des T. P. de l'État — M. Mesple Paul, ingénieur adjoint de 3<sup>e</sup> classe des T. P. de l'État ; M. Ta xuan Lang, entrepreneur des T. P.

Dragon d'Annam

Officiers : M. Belletrud Henri, ingénieur principal de 2<sup>e</sup> classe des T. P. de l'Indochine ; M. Lamude Henri, sous-chef de Bureau principal de 2<sup>e</sup> classe des T. P. de l'Indochine ; M. Rautureau, Joseph René, ingénieur de 1<sup>re</sup> classe des T. P. de l'Indochine.

Chevaliers : MM. Glories Benoît, ingénieur adjoint de 2<sup>e</sup> classe des T.P. de l'Indochine ; Ganot Joseph, ingénieur-adjoint de 2<sup>e</sup> classe des T. P. de l'Indochine ; Reveron Paul, architecte de 1<sup>re</sup> classe des T. P. de l'Indochine ; Trilleau Jules, surveillant principal de classe exceptionnelle des T. P. ; Penotti Bonifacio, entrepreneur des T. P. ; Maurel, entrepreneur des T. P. <sup>49</sup> ; Colin Hippolyte, ingénieur de la Société anonyme des Constructions mécaniques.

Kim-tiên

Kim-tiên de 2<sup>e</sup> classe : M. Co-van-Khan, adjoint technique de 2<sup>e</sup> classe des T. P.

Kim-tiên de 3<sup>e</sup> classe : MM. Pham duy Thuc, secrétaire de 4<sup>e</sup> classe des T. P. ; Ng.cao Xuan, secrétaire de 2<sup>e</sup> classe des T. P. ; Nguyen luong Ngon, agent technique de 2<sup>e</sup> classe des T.P. ; Ton that Thuan, agent technique de 2<sup>e</sup> classe des forêts ; Ung Du, représentant de l'entreprise Vo dinh Thuy.

Ngân tiên

Ngân tiên de 1<sup>re</sup> classe : MM. Pham Huynh, agent technique de 1<sup>re</sup> classe des T. P. ; U?ger, représentant de la Société indochinoise des études et constructions [SIDEK].

Ngân-tiên de 2<sup>e</sup> classe : M. Ho Kim, infirmier de l'exploitation de 4<sup>e</sup> classe, Assistance.

Ngân-tiên de 3<sup>e</sup> classe : MM. Dang-van-Lan, chauffeur d'auto journalier ; Tran-van-Phac, dessinateur de 7<sup>e</sup> [sic] classe des T. P. ; Tran-quang-Kien, agent technique

---

<sup>49</sup> Jean Maurel : ingénieur E.C.P. L'un des dirigeants de la Société indochinoise d'études et de constructions (SIDEK) à Saïgon.

journalier des T. P. ; Nguyen-van-Hao, surveillant journalier des T, P, ; Doan ngoc Binh. représentant des entreprises Ta xuan Lang.

Nos sincères félicitations.

CHEMINS DE FER DE TOURANE  
SECTION DE DIEU-TRI À TUY-HOA  
Notes sur les travaux de construction,  
réunies à l'occasion de l'inauguration officielle  
du 7 janvier 1936  
(*L'Avenir du Tonkin*, 13 janvier 1936, p. 5 et 6)

Le tableau ci-après rassemble les principaux renseignements qui caractérisent l'activité des entreprises d'infrastructures.

	6 <sup>e</sup> lot (Penotti)	7 <sup>e</sup> lot (Ta-Xuân-Lang)	8 <sup>e</sup> lot (Vila)	9 <sup>e</sup> lot (SIDEK)	Total
Longueur du lot	30 km	20 km	21 km	29 km	100 km
Date de notification	21 août 1933	20 août 1933	18 août 1933	18 août 1933	
Expiration du délai d'exécution	21 août 1935	20 août 1935	18 juin 1935	18 mars 1935	
Délai de la réception provisoire	22 avr. 1935	13 avr. 1935	13 févr. 1935	18 nov. 1934	
Rabais de l'entreprise	26 %	30 %	27 %	33 %	
DÉPENSES (en \$) :					
Travaux à l'entreprise	796.000	539.000	460.000	375.000	2.170.600
Prime pour avance	18.000	15.000	15.000	18.000	66.000
Total perçu par l'entreprise	814.000	554.000	475.000	393.600	2.236.600
Somme à valoir	50.000	40.000	40.000	30.000	160.000
Travaux annexes: gazonnements, perrés	96.000	60.000	21.600	27.000	204.600
D É P E N S E S TOTALES	960.000	654.000	536.600	450.600	2.601.200

Désignation du lot	P.K.	Entrepreneurs	Chef de subdivision	Date de notification	Date de réception provisoire	Dépenses (\$)
		A. — Partie comprise entre Chi-Thanh et Vân-Canh,				
1 <sup>er</sup> tronçon Sud	du km. 0 au km. 6	V u o n g - quang-Nhon V u o n g - quang - Hiên	M. Cassagne, ingénieur adjoint de 1 <sup>re</sup> classe des T.P.E., chef de la subdivision C	18-9-1930	21-4-1931	34.000
2 <sup>e</sup> tronçon Sud	du km. 6 au km. 14 + 318	V u o n g - quang-Nhon		25-9-1931	12-7-1931	53.000
3 <sup>e</sup> tronçon Sud	du km 14 + 318 au km 24 + 380	Arpéa		8-5-1931	15-4-1932	78.000
4 <sup>e</sup> tronçon Sud	du km 24 + 380 au km 34 + 745	Arpéa		12-11-1931	6-6-1932	65.000
5 <sup>e</sup> tronçon Sud	du km 14 + 318 au km 24 + 380	Katsaros		17-3-1932	13-10-1932	73.000
		B. — Partie comprise entre Phu-Thankh et Chi-Thanh				
1 <sup>er</sup> tronçon Nord	du km. 0 + 935 au km. 8 + 000	Nguyê n - thanh-Hung	M. Sion, adjoint techn. de 2 <sup>e</sup> classe T. P. I., chef de la subdivision D	22-9-1930	8-7-1931	35.000
2 <sup>e</sup> tronçon Nord	du km. 8 + 00 au km 17 + 277	Nguyê n - thanh-Hung		22-10-1930	1-9-1931	45.000
3 <sup>e</sup> tronçon Nord	du km 17 + 277 au km 24 + 000	Gasc		1-10-1930	1-10-1931	34.000
4 <sup>e</sup> tronçon Nord	du km 24 + 000 au km 30 + 960	V o - v a n - Vinh et Vo - van-Tuong		12-11-1931	4-3-1932	46.000
Raccordement de route de service à la route coloniale n° 1 (tronçon Nord)	du km 0 au km 0 + 935	Gasc		20-6-1931	17-7-1931	2.000
Fourniture des passerelles et mise en place	Ensemble de la route	S o c . Levallois - Perret	Chefs de subdivision intéressés	Exécution au fur et à mesure des besoins entre 1930 et 1932		38.000
						503.000

---

45 PHOTOS DE L'INGÉNIEUR LUCIEN FAUCHER

---

UN BON POINT AUX CHEMINS DE FER

---

POUR LE CONFORT DU VOYAGEUR  
(*L'Avenir du Tonkin*, 2 mars 1936)

Nous avons assisté hier à la présentation, en gare de Saïgon, des nouvelles voitures — wagons-couchettes, wagons-restaurants — qui vont être mises en service très prochainement.

Hier donc, vers 4 h. de l'après-midi, la gare de Saïgon offrait le spectacle d'une animation inaccoutumée : de nombreuses personnalités avant déferé à l'invitation transmise par la Direction du réseau, se trouvaient sur les quais d'attente.

Sur une voie centrale, bien exposé au soleil — voulait-on par là démontrer que, même en plein soleil et avec le handicap de l'arrêt, les nouvelles voitures conservent à l'intérieur une fraîcheur relative ? — un train stationnait, flambant neuf.

Pendant le cortège officiel s'ébranla et, sous la conduite de M. Godefroy, ingénieur en chef du réseau Sud, s'engagea à la queue leu bleu, dans l'étroite portière du dernier wagon-couchelette : une toilette avec cuvette et douche en occupe une extrémité. Puis les compartiments de 1<sup>re</sup> classe ; chacun comprend une banquette transformable que le boy de service, une fois la nuit venue, métamorphose en deux couchettes superposées d'une largeur très suffisante ; une table où l'on peut faire la dînette et à la rigueur jouer au bridge, un très confortable fauteuil aux accoudoirs nickelés, un tabouret pliant. Tout cela recouvert d'un très beau cuir bleu. Enfin, un lavabo à couvercle surmonté d'une glace, à côté duquel viennent s'ouvrir deux thermotanks d'aération. Dans chaque compartiment, deux ventilateurs de plafond et un ventilateur rotatif.

L'installation des compartiments de 2<sup>e</sup> cl. est analogue, à cette différence près qu'il y a deux banquettes en cuir brun — dont 4 couchettes — : de ce fait, plus de fauteuil ni tabouret, pas de lavabo non plus. L'ensemble reste très confortable et très agréable à l'œil.

Nous passons au wagon-restaurant, après avoir jeté un coup d'œil sur la cuisine, très vaste et fort engageante, et sur le frigidaire qui se trouve à côté.

La voiture-restaurant est des plus réussies : sièges en tubes nickelés recouvert de cuir bleu, tables aux bords de métal, dont chacune porte une petite lampe moderne. Il y a 30 places dans ce wagon : 5 tables à 4, et 5 tables à 2. Un ventilateur se trouve placé au-dessus de chaque table, de nombreuses bouches d'aération assurent à l'intérieur une température supportable.

Désormais, voyager dans de telles conditions sera un plaisir, nous félicitons la Direction des Chemins de fer d'avoir su mettre à disposition du public des wagons aussi confortables dont le besoin se faisait sentir.

Parmi les personnes qui assistaient à cette présentation, nous avons remarqué : MM. Godefroy, Rivoal, Brasey, Boy Landry, amiral Malavoy, Gannay, Bruno [Banque de l'Indochine], Soulet, Daloz, Darles, Ardin, Biaïlle de Langibaudière, Dupré, docteur Levot, Peyret, Berland, colonel Sée, Le Strat, Jumeau, Marque, Ballous, Chanvril, Liénart, Neumann, Rosel, Meaux, Challumeau, ingénieur Lang.

(*L'Impartial*)

---

Conseils de gouvernement  
EN INDOCHINE  
(*Les Annales coloniales*, 15 mai 1936)

.....  
L'approbation d'un programme de concours pour la construction d'un grand atelier de réparation des locomotives à Truong-Thi [près de Vinh].



---

Pour l'achèvement du Transindochinois  
(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 15 août 1936)

Le gouverneur général a décidé que l'achèvement prochain du Transindochinois serait célébré par de grandes fêtes qui seront données à Saïgon.

Ces fêtes comporteront notamment des compétitions sportives d'ampleur exceptionnelle pour la première attribution d'une coupe annuelle qui sera instituée sous l'appellation de « Coupe du Transindochinois » et qui se disputera chaque année dans l'un des pays de l'Union.

Elles comporteront également une représentation de gala qui sera donnée au théâtre municipal et qui revêtra un caractère symbolique en montrant la bienfaisance du nouveau moyen de communication permettant la jonction du Nord et du Sud et l'union de toutes les races et tribus, si nombreuses et si diverses, qui peuplent l'Indochine.

À la demande du gouverneur général, M. Lauthier <sup>50</sup>, président du Cercle sportif, a bien voulu se charger de diriger l'organisation des compétitions sportives et l'élaboration du règlement de la « Coupe du Transindochinois ».

M. Bourrin, délégué du directeur des Finances à Saïgon, a accepté d'organiser les autres cérémonies, et notamment la soirée prévue au théâtre municipal.

Les fêtes d'inauguration auront vraisemblablement lieu à la fin du mois de septembre ou au début du mois d'octobre prochain.

Pour commémorer l'achèvement du Transindochinois, le gouverneur général fait également étudier l'émission d'un timbre-poste spécial.

(Communiqué du gouvernement général)

---

## LE DÉPART DU GOUVERNEUR GÉNÉRAL ROBIN

### LA JONCTION DU TRANSINDOCHINOIS (*L'Avenir du Tonkin*, 8 septembre 1936)

On peut maintenant organiser des fêtes somptueuses, doubler le nombre des invités, parler d'une consécration solennelle du Transindochinois, tout cela, nous n'en doutons pas, sera parfait, et la commémoration d'un tel évènement ne saurait avoir trop de retentissement mais nous n'en considérerons pas moins que la véritable inauguration s'est déroulée mercredi un peu après cinq heures, à Hao-Son, dans le Phu-Yên, en petit comité — il n'y avait guère plus d'une trentaine d'assistants autour du gouverneur général et de S. M. l'Empereur d'Annam, alors que tous deux s'efforçaient, avec de longues clefs, à visser les écrous qui maintenaient la dernière éclisse au rail que des coolies venaient d'apporter.

Rien au cours des fêtes ne saura remplacer la spontanéité du geste des ingénieurs qui ont si pleinement participé à la réalisation du gigantesque projet dont Paul Doumer eut l'initiative, en sollicitant René Robin qui permit d'en finir avec un ouvrage, lequel aura demandé une quarantaine d'années pour connaître son achèvement, de venir poser le dernier rail du long ruban d'acier qui relie la Chine aux frontières siamoises et que l'on doit au génie des Français allié à leur persévérance.

---

<sup>50</sup> Edmond Lauthier : directeur des exploitations de la Compagnie des eaux et d'électricité à Saïgon, président du [Cercle sportif](#).

C'est généralement fort peu de chose que de poser une éclisse, de visser quelques tire-fond, mais quand il s'agit du suprême fragment qui permettra de dire que nous avons, en Extrême-Orient, heureusement terminé une ligne de chemin de fer qui ne mesure pas moins de 2.563 kilomètres, qui dans une même région, est la plus longue des voies ferrées qui parcourent la terre, on peut, sans être taxé d'exagération, considérer le fait comme un évènement historique, d'autant plus que tous ceux qui ont participé à l'accomplissement de ce travail prodigieux ont prié le chef de la colonie et le souverain qui préside aux destinées de l'Annam — pays qui est traversé de bout en bout — de consacrer par leur présence son achèvement définitif.

Ce fut en effet, définitif, la pose du dernier rail terminée, le premier train s'élançait du Nord vers le Sud, alors que, la veille encore, les trains venant du Nord, ceux du Sud, lesquels apportaient les matériaux nécessaires à la construction, s'arrêtaient à proximité de la suprême coupure.

\*  
\*   \*  
\*

C'est en 1897 que l'œuvre fut imaginée par Paul Doumer qui, en 1902, inaugura le premier tronçon Hanoï-Haïphong. René Robin, en 1936, grâce à l'apport de son agissante autorité, vient d'y mettre le point final.

En passant pour la première fois, de Tù-y-hoà à Nhatrang, le Transindochinois relie aujourd'hui Yunnanfou et Mytho, les confins de la Chine aux berges du Mékong.

On ne peut manquer de s'étonner du délai considérable qui sépare la conception de la réalisation, mais faut-il compter avec certaines considérations qui retardèrent l'achèvement : le retour de Paul Doumer d'abord, l'absence de crédits, la guerre enfin.

En 1918, deux lacunes restaient à combler : l'une de 300 kilomètres entre Vinh et Dong-Hà, l'autre de 532, entre Tourane et Nhatrang. La première fut réalisée entre 1924 et 1927, la seconde de 1931 à 1936, grâce aux subsides que la loi du 22 février 1931 apportait pour la participation aux grands travaux. Commencée le 30 novembre 1931, elle s'achève moins de cinq ans après 532 kilomètres de voies ont été posées à travers plusieurs deltas, en forant des montagnes, dans des régions où les entraves s'accumulaient.

Qu'on nous permette d'aligner ici quelques chiffres ; ils sont lumineux dans leur brutale concision :

Les terrassements ont remué 11.500.000 mètres cubes de terre.

La maçonnerie s'inscrit pour 350.090 mètres cubes.

Les ouvrages d'art au nombre de 1.366, cumulent une longueur de 14.414 mètres. Le pont sur le Song-Da-Rang à lui seul occupe 1 080 mètres, C'est le plus long de l'Indochine après le pont Doumer.

Le Transindochinois est achevé, c'est une œuvre gigantesque, le mot n'est point trop fort. Et le profane le moins averti s'inclinera émerveillé et ne pourra qu'admirer le résultat d'une entreprise hardie qui honore ceux qui l'ont heureusement menée à bien.

Le dernier tronçon constituait la grande difficulté, le rigoureux obstacle qui s'appelle le massif du Varella, se dressait impitoyablement devant ceux qui voulaient en venir à bout.

Les ingénieurs, M. Lefèvre surtout, qui fut le grand animateur de cette splendide réalisation et dont on ne saurait trop vanter la valeur et les qualités, M. Bourgoïn — lequel ne me parlera jamais plus parce que j'imprime son nom — mais qui mérite mieux qu'une citation, MM. Nicolas, Cousin, ingénieurs principaux, M. Michelin, ingénieur de la subdivision du Varella, M. Revéron, architecte, MM. Bosio, Gillet, Trilleau, ingénieurs, nous ajouterons à cette liste, le nom de M. Gassier dont les brillantes facultés qui l'ont fait désigner comme inspecteur général des Travaux Publics, surent utilement s'employer au cours de l'accomplissement des travaux, les ingénieurs, disons-nous,

s'attaquèrent à l'obstacle et surent en venir à bout. Ils avaient promis la fin de l'ouvrage pour octobre, et le 2 septembre, le premier train circulait.

Nous rapportons d'autre part ce que fut le trop court séjour du gouverneur général dans la ville impériale. Il convient maintenant de reprendre les faits dans leur ordre chronologique.

\*  
\*   \*   \*

Le train spécial qui devait relier le Nord au Sud, s'ébranlait le 2 septembre, à 4 heures précises.

À un peu plus de six heures, il était à Tourane où le résident-maire, M. Bon, le président du Tribunal, M. Gorsse, et les hauts fonctionnaires du port de l'Annam étaient sur le quai de la gare pour saluer le Gouverneur Général et le Souverain.

Le train s'arrêtait au point kilométrique 834.333 afin de permettre au chef de la colonie d'inaugurer le barrage important qui retiendra les eaux afin de les distribuer méthodiquement aux mieux des intérêts de l'habitant et de ses rizières.

Le barrage, qui irriguera 350 hectares, a 18 mètres de haut en prenant le fond de la vallée, sur une longueur de 220 mètres. Il fait partie d'un ensemble de travaux qui mettra en valeur, dans dix-huit mois environ, 30.000 hectares de rizières.

C'est à M. Arnoux <sup>51</sup>, ingénieur des Ponts et Chaussées à Vinh, qu'on doit la belle exécution de ce travail remarquable.

Le déjeuner fut servi dans le train, entre Tam-quan et Dieu-tri, par les soins de l'hôtel Métropole.

Un gros orage devait s'abattre sur la région, vers Tuy-hoâ, et quand le train s'arrêta à Hao-Son, la pluie semblait vouloir redoubler d'intensité.

Des voitures prirent à la gare les voyageurs pour les conduire devant l'ultime coupure. Fort heureusement, on avait prévu une petite construction en pailote qui permit à tous de s'abriter.

Des coolies apportèrent le dernier rail, M. Bourgoïn remit au Gouverneur général et à S. M. l'Empereur d'Annam, des clés nickelées pour leur permettre de serrer sur l'éclisse nickelée elle aussi, des boulons non moins nickelés.

Le rite s'accomplit sous la pluie vers 5 h.15, alors que quelques photographes essayaient de fixer les phases de l'événement.

La jonction entre le Nord et le Sud était accomplie, mais pour permettre aux personnes présentes de bien voir l'ensemble des tunnels qu'on allait maintenant traverser, un wagon disposé sur une plate-forme, avec de vastes vitres devant et sur les côtés et poussé par la locomotive 211, s'offrait aux voyageurs.

Tout le monde y prit place, la locomotive, avec un coup de sifflet, s'ébranla, cependant que le train spécial suivait à quelques centaines de mètres.

Ainsi passa-t-on sous la série des tunnels dont le premier est le Babonneau lequel mesure 1.283 mètres de longueur.

À la sortie du Babonneau, la plate-forme débouchait sur le prestigieux paysage qu'on découvre sur la baie de Vuong Ro. Celle-ci a attaché son nom à un ensemble de quatre tunnels de moindre importance qui donnent entre eux, de féériques échappées sur cette baie, d'apprécier le charme de ces pittoresques calanques qu'on dominait au passage mais hélas ! déjà le crépuscule s'épaississait.

On franchit encore le tunnel de Dai-Lam avant de s'arrêter à la gare située peu après et où les ingénieurs avaient préparé une délicieuse réception.

---

<sup>51</sup> Jean Arnoux (1909-1941) : [polytechnicien](#), chef de l'arrondissement hydraulique de Vinh. Il s'évade d'Indochine en novembre 1940 et s'engage dans les Forces aériennes françaises libres.

Tout le monde reprit place dans le train spécial qui, pour la première fois, reliait Hanoï et Saïgon.

Alors que l'on passait encore sous le Deo Coma, l'heure du dîner sonnait, on se mit à table. Et c'est ainsi qu'on atteint Nhatrang où la première séparation devait avoir lieu.

La gare de Nhatrang, comme les précédentes du reste, était fort agréablement décorée, Une foule considérable l'avait envahie ainsi que ses abords.

C'est là que le souverain d'Annam devait prendre congé du Gouverneur Général. S. M. Bao-Dai le fit avec une spontanéité qui ne manqua pas de toucher l'assistance tout entière en lui démontrant l'affectueuse solidité des liens étroits qui ont toujours uni le représentant de la France et le jeune monarque.

Alors que M. Robin le conduisait à sa voiture, au seuil de la gare, devant la foule assemblée, l'Empereur lui donna l'accolade.

M<sup>me</sup> Robin, en compagnie de M<sup>me</sup> Nicolai, prenait place à côté de S. M. Bao-Dai qui allait remonter à Dalat, auprès de S. M. l'impératrice. M<sup>me</sup> Robin et M<sup>me</sup> Nicolai allaient prendre congé de celle-ci.

Le résident supérieur et son chef de cabinet saluaient encore le chef de la colonie qui regagnait son wagon alors que M. Guillemain et M. Thiollier s'apprêtaient à prendre en automobile la route de retour,

La ligne, en effet, ne sera livrée à l'exploitation qu'après l'inauguration définitive qui aura lieu à Saïgon, tout au début d'octobre.

\*  
\*   \*  
\*

Nous avons épilogué déjà sur la valeur du Transindochinois ; qu'on nous permette pourtant de considérer son importance au point de vue social.

Il va résoudre l'angoissant problème démographique provoqué par l'extrême surpeuplement des deltas du Nord et du Centre de l'Indochine où la densité de la population atteint, dépasse même, 700 habitants au kilomètre carré, où le taux de la natalité s'inscrit pour 40 pour 100, celui de la mortalité de 20 à 5 pour 100.

Il est indispensable que puisse s'effectuer la migration des excédents de population des parties surpeuplées vers des régions du Sud moins favorisées mais qui n'en sont pas moins fertiles.

Par la route, les distances sont considérables, de fait infranchissables. Par mer, elles sont coûteuses d'abord et l'Annamite n'aime pas beaucoup s'embarquer.

Le train résout le problème et d'autant mieux que la classe la moins chère peut s'exprimer par un chiffre que tous apprécieront puisqu'il est inférieur pour le kilomètre, à 4 centimes de la monnaie française, ce qui correspond assez sensiblement, à moins d'un demi-cent.

(De *France-Annam*)

---

### L'INAUGURATION DU TRANSINDOCHINOIS (*L'Avenir du Tonkin*, 3 octobre 1936)

Saïgon, 2 octobre. — Le gouverneur général p. i. Silvestre <sup>52</sup> a inauguré officiellement le 1<sup>er</sup> octobre la section du chemin de fer transindochinois de Tuy-Hoà à Dai-Lanh. On sait que les derniers rails avaient été posés, il y a un mois, en présence du

---

<sup>52</sup> Achille Silvestre (Rocheft-sur-Mer, 1<sup>er</sup> janvier 1879-Rocheft-sur-Mer, 21 avril 1937) : fils de Jules Silvestre, célèbre annamitisant charentais. Ancien administrateur du territoire de Kouang-tchéou-wan (1929-1932) et résident supérieur au Cambodge (1932-1935). Gouverneur général p.i. (septembre 1936-janvier 1937). Officier de la Légion d'honneur.

gouverneur général Robin La ligne, après quelques travaux de parachèvement, est maintenant en état d'être livrée à l'exploitation.

Après la mise en service le 16 janvier 1935, du tronçon Tourane-Quangngai, le 1<sup>er</sup> juillet 1935, de celui de Quangngai à Quinhon, le 7 janvier 1936, de celui de Quinhon à Tuy-Hoà et, enfin, le 1<sup>er</sup> avril dernier, du tronçon Nhatrang-Dai-Lanh, la dernière section, de 30 kilomètres qui vient d'être inaugurée, complète la liaison ferrée de 1.723 kilomètres qui unit désormais Saïgon à Hanoï.

Les trains venus du Nord et du Sud, amenant les personnalités invitées aux cérémonies, sont arrivés dans la matinée à Tuy-Hoà : du Nord, venaient une automotrice de la Compagnie du Yunnan et deux trains spéciaux, dont l'un comportait trois voitures des trois têtes de ligne ; Yunnanfou, Haiphong et Nacham ; du Sud venaient deux trains spéciaux dont l'un était exclusivement réserve au personnel français et indigène, ingénieurs, conducteurs, employés et ouvriers qui, à des titres divers, avait collaboré à la construction.

À 11 h.30, le gouverneur général Silvestre, accompagné de M. Gauthier, son chef de cabinet, et du capitaine Solar, son officier d'ordonnance, venu de Saïgon, arrivait en automobile au bungalow de Tuy-Hoà, où il était reçu par le résident supérieur de l'Annam, Guillemain, l'inspecteur général des Travaux publics, S. E. Pham-Quynh, M. Fugier-Garrel, résident, et M. Truong-Nhu-Dinh, tuàn-vu de la province. Il y était rejoint peu après par S. M. l'empereur d'Annam, venu de Dalat.

Un déjeuner officiel réunissait autour d'eux les personnalités présentes parmi lesquelles on remarquait M. Hoang-Je-Koang, adjoint au Directeur de la Reconstruction du Yunnan, spécialement délégué par le maréchal Long-Yun pour assister aux cérémonies ; Son Altesse le Prince Vinh-Can ; le trésorier général d'Encausse de Ganties ; le Dr Hermant, inspecteur général de la Santé publique ; M. Perroud, président du Conseil des intérêts français au Tonkin ; M. Demolle, vice-président de la chambre de commerce d'Hanoï ; M. Virgitti et M. Vinay, résidents maires d'Hanoï et d'Haiphong ; le président de la chambre mixte de commerce et d'agriculture du Nord-Annam ; le président de la Chambre des représentants du peuple de l'Annam ; M. Truong-van-Bên, vice-président de la chambre de commerce de Saïgon ; le consul général du Japon à Hanoï ; M. Lacollonge, directeur de l'Office du tourisme du Nord de l'Indochine ; M. Reich, directeur de la Société de Levallois-Perret ; M. Hilaire, directeur des Chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan ; M. Lefèvre, ingénieur en chef de la circonscription des chemins de fer ; M. Bourgoïn, ingénieur en chef de la construction.

Après le déjeuner, le gouverneur général et l'empereur d'Annam prenaient place dans les trains qui, franchissant le Song Darang sur un grand pont construit par la Société de Levallois-Perret, s'engageaient sur la nouvelle voie. À Hoa-Son, au point où s'est effectuée la jonction des derniers rails, un court arrêt était prévu. En face des trois pylônes surmontés du coq gaulois et drapés des couleurs de la France et de l'Annam, qui symbolisent l'union du Nord et du Sud sous l'égide de la puissance protectrice, un abri avait été dressé. Là se trouvaient M. Rivoal, gouverneur de la Cochinchine, M. Bussière, administrateur de la région de Saïgon-Cholon, M. Destenay, résident de Nhatrang, ainsi que M. Ho dac Ung, tuàn-vu de Khanh-Hoa.

M. Hoang-Je-Koang, représentant le maréchal Long Yun, gouverneur du Yunnan, offrit, de la part de celui-ci, en souvenir de cette cérémonie, une plaque d'argent gravée dont les caractères signifient : « Les communications sont grandement facilitées » Puis il a prononcé un discours montrant l'importance du Transindochinois, qui relie maintenant la capitale du Yunnan au principal port de l'Indochine et contribuera à rapprocher les peuples.

Le chef de l'Union Indochinoise remercia le représentant du Gouvernement du Yunnan, disant : « En acceptant l'invitation qui lui a été adressée, le Yunnan contribue à resserrer les liens d'amitié qui l'unissent à l'Indochine. Celle-ci, a ajouté M. Silvestre, a déjà ouvert largement ses portes à vos compatriotes L'instrument économique dont on

fête aujourd'hui l'achèvement contribuera encore à rendre ces liens plus étroits ». En terminant, M. Silvestre a tenu à rappeler que c'est M. Robin « dont le souvenir est dans nos cœurs », qui a présidé le 2 septembre à la jonction des rails du Nord et du Sud.

Les principales personnalités présentes ont apposé leur signature sur deux parchemins aux sceaux de la République française et de l'empereur d'Annam qui fixent le souvenir des deux cérémonies : 2 septembre, jonction des voies, et 1<sup>er</sup> octobre, inauguration. Ces parchemins furent aussitôt scellés par M. Silvestre et l'empereur d'Annam dans le soubassement d'une stèle qui s'élèvera entre la route coloniale et la voie pour indiquer le point où s'acheva l'œuvre conçue par le gouverneur général Paul Doumer.

Le gouverneur général et l'empereur prirent ensuite place dans l'automotrice de la Compagnie du Yunnan, tandis que leur suite se répartissait sur les deux plate-formes aménagées qui permettaient de bien voir la ligne. On traversa ainsi le tunnel Babonneau, le plus long d'Indochine, avec ses 1.200 mètres et on déboucha sur la corniche de Vung-Ro, qui domine la mer et nécessita de gros travaux, des tranchées rocheuses profondes, des tunnels, des viaducs, des murs de soutènement, mais d'où l'on découvre une vue magnifique sur la mer, les promontoires rocheux du Varella et les îles. Après le dernier tunnel du Bay-Gio, un nouvel arrêt fut marqué à Dai-Lanh.

En présence d'une foule considérable, le gouverneur général remit aux ingénieurs, aux entrepreneurs, aux conducteurs de travaux, et aux caï qui ont collaboré à cette œuvre magnifique, de nombreuses décorations. M. Lefèvre reçut la plaque de grand-officier du Dragon de l'Annam et M. Bourgoïn la cravate de commandeur.

Après avoir pris congé de l'empereur d'Annam et examiné l'exposition de coraux et de poissons installée dans le hall de la gare par M. Sérène, directeur de l'Institut océanographique de Nhatrang, M. Silvestre et les invités prirent place dans les trains inauguraux qui devaient les amener à Saïgon. Ils purent admirer au passage de très belles décorations lumineuses réalisées dans les gares de Gia et de Nhatrang.

Vendredi matin, à 9 heures, le train gubernatorial arrivait à Saïgon. Par le boulevard de la Somme, il gagnait le quai Le-Myre-de-Villers, en face des emplacements qui avaient été réservés aux délégations des pays de l'Union dont les costumes pittoresques mettaient sous le soleil une note de couleur vive. Sur tout le parcours abondamment pavoisé, une foule de plusieurs milliers de personnes se pressait sur plusieurs rangs. tandis que retentissait une salve d'artillerie, le train stoppa devant la tribune officielle dans laquelle avaient pris place le général Buhner, commandant supérieur des troupes de l'Indochine, le résident supérieur du Cambodge, M. Thibaudeau, Son Altesse le prince Monireth, représentant le roi du Cambodge, et plusieurs centaines de personnes.

Les honneurs militaires ont été rendus au gouverneur général, qui était accompagné par S. A. le prince Vinh-Can, représentant l'empereur d'Annam, le gouverneur Rivoal, le résident supérieur d'Annam Guillemain, l'inspecteur général des Travaux publics, etc.

M. Gassier, d'une tribune mobile garnie d'un haut parleur, a prononcé un discours dans lequel il a refait l'historique de la conception par Paul Doumer de cette œuvre impériale et de sa réalisation progressive en trente-cinq ans. Il a montré quel facteur capital de progrès économique et de progrès social constituait cette voie, ajoutée à un réseau routier que les étrangers admirent et aux travaux d'aménagement agricole et d'assainissement. M. Gassier a terminé par un vibrant hommage aux premiers pionniers, à tous ces soldats, martyrs du devoir, qui ont souffert pour étudier et construire les routes, les chemins de fer, les canaux et les barrages.

Le gouverneur général Silvestre a répondu par un discours dans lequel il a uni dans une même pensée le gouverneur général Paul Doumer qui, partant pour la France, se rendit en 1902 à Haïphong par le premier train venant de Hanoï, et le gouverneur général Robin qui, en 1936, gagna Saïgon par le premier convoi venu directement d'Hanoï à Saïgon. Après avoir rendu hommage à tous les artisans de cette œuvre qui

fait apparaître la collaboration incessante de la France avec sa fille d'Asie et souligné les services que le transindochinois est appelé à rendre, le gouverneur général a ajouté :

« Il reste, certes, beaucoup à faire.

Qui songerait à le contester ? Personne n'entend représenter la situation actuelle comme le terme définitif d'une évolution qui serait brutalement arrêtée alors qu'au contraire, elle se poursuit sans arrêt sûrement, à la mesure des possibilités et à un rythme dont, en conscience, on ne peut se plaindre lorsque, jetant un regard sur le passé, on considère ce qu'était ce pays il y a un demi-siècle et qu'on mesure le chemin parcouru dans tous les domaines depuis cette époque.

Au moment où le gouvernement de la République, qui a déjà donné tant de preuves de sa sollicitude à l'égard des populations coloniales, manifeste sa volonté de procéder à de nouvelles améliorations, la population indochinoise tout entière, hormis quelques agitateurs saisis d'une impatience subite qu'on voudrait croire sincère, attendra dans le calme et le respect de la légalité que l'autorité ait pu examiner ses revendications, recueillies par l'intermédiaire de ses représentants naturels, et donner satisfaction à celles d'entre elles qui sont légitimes et réalisables. La population, j'en suis sûr, gardera sa confiance dans les autorités de ce pays, parce que celles-ci n'ont pas trompé cette confiance. Elle sera patiente parce qu'elle sait bien que le temps ne sanctionne point les œuvres auxquelles il n'est pas convié. Elle restera sourde aux menées d'une poignée de trublions sans mandat parce qu'elles puisera dans ses traditions les plus respectables le sentiment qu'aucune amélioration durable ne peut être réalisée que dans l'ordre.

Cet ordre, l'autorité responsable est résolue à le maintenir sans rigueurs inutiles mais avec fermeté. Elle ne faillira pas à sa tâche, mais elle a confiance dans le bon sens et le loyalisme des masses indochinoises comme dans le patriotisme et le sang-froid des Français de ce pays. L'Indochine attendra dans le calme et le travail les réalisations prochaines et la venue du chef éminent que sa brillante carrière et ses dons d'organisateur ont désigné pour prendre bientôt en mains ses destinées et la guider dans son nouvel essor. »

Ces discours ont été suivis d'une revue militaire survolée par des avions. Précédées de boys scouts, les troupes de la garnison ont été présentées par le général Mouchet, commandant la division de Cochinchine-Cambodge. L'infanterie coloniale, les tirailleurs annamites et cambodgiens, les marins, l'artillerie, les auto canons et les chars d'assaut ont défilé d'une façon impeccable, vivement acclamés.

Un cortège des groupes ethniques délégués par les divers pays de l'Union a terminé d'une façon pittoresque cette fête magnifique dont Saïgon gardera longtemps le souvenir. »

---

L'INAUGURATION DU TRANSINDOCHINOIS  
LES DÉCORATIONS  
(*L'Avenir du Tonkin*, 5 octobre 1936)

Listes des décorations accordées à l'occasion de l'inauguration du Transindochinois et remises le 1<sup>er</sup> octobre à Dai-Lanh par le gouverneur général p. i. Silvestre.

Ordre du dragon de l'Annam  
Pour le grade de grand officier

M. Lefèvre François, ingénieur en chef hors classe des P. et Ch., directeur de l'exploitation des Chemins de fer de l'Indochine.

#### Pour le grade de commandeur

M. Bourgoin Jean, ingénieur principal de 1<sup>re</sup> classe T. P. I., ingénieur en chef T. P. Annam et ingénieur en chef circonscription construction chemin de fer.

#### Pour le grade d'officier

MM. Marques Georges, ingénieur 1<sup>re</sup> cl. T.P.I. ; Tissot Armand, ingénieur hors classe T.P.I ; Bâillon Marie, ingénieur 2<sup>e</sup> classe T.P.E. ; Sénéchal-Chevallier Maurice, directeur Société Grands Travaux Extrême-Orient\* ; Henard Fernand, adjoint technique principal hors classe T.P.I ; Van Breuseghem Michel, entrepreneur T. P. ; Vanderhasselt Émile, contractuel, chef ateliers Truong-Thi.

#### Pour le grade de chevalier

MM. Renaud Léon, ingénieur de 3<sup>e</sup> classe T. P. E. ; Robelin Raoul, ingénieur de 4<sup>e</sup> cl. des T.P.E. ; Cao-van-Khai, adjoint technique de 2<sup>e</sup> classe des T. P. E. ; Dr Martin Georges, médecin principal 1<sup>re</sup> classe Assistance médicale ; Chevalier Maurice, ingénieur de 2<sup>e</sup> classe des T.P.I ; Girard Émile, ingénieur de 1<sup>re</sup> classe des T.P.I. ; Guy Léon, ingénieur de 2<sup>e</sup> classe des T.P. I. ; Faucher Lucien, ingénieur adjoint de 3<sup>e</sup> classe des T.P. I. ; Sorbe Charles, adjoint technique principal de 1<sup>re</sup> classe des T.P.I. ; Saulais Gaston, adjoint technique principal hors classe des T.P. ; Bui tuong Long, agent technique de 2<sup>e</sup> classe des T P ; Cao trong Mai, secrétaire de 2<sup>e</sup> classe des T. P. ; Huynh ha Thang, contrôleur mouvement chemin de fer ; Nguyễn-dang Khoa, agent technique de 3<sup>e</sup> classe des T. P. ; Pham dinh Hieu, agent voyer de 2<sup>e</sup> classe des T.P. ; Nguyễn duy Hà, médecin indochinois de 4<sup>e</sup> classe, Assistance médicale ; Brisse André <sup>53</sup>, ingénieur Société Entreprise Dragages et T. P. ; Mungin Jean, ingénieur Société constructions Levallois-Perret ; Violamer Georges, représentant Société Grands Travaux Extrême-Orient ; Verhack Alfred, Richaud Jean, président Conseil action Indochinois Etudes et Construction : Pierga Max, directeur général Société Biênhoà Indus, et Forest ; Leifer André, ingénieur A et M. Entreprise Lamorte ; Fradin Jean, contremaître ateliers Truong-Thi ; Merle Roger, contrôleur principal chemin de fer Quinhon ; Vignan Gabriel, contrôleur principal chemin de fer Hanoï ; Entringer Jean, contremaître ateliers Dian.

#### Kim-Khanh

##### Kim khanh de 1<sup>re</sup> classe

MM. Gillet Victor, ingénieur de 1<sup>re</sup> classe des T.P.I. ; Davy Pierre, ingénieur de 3<sup>e</sup> classe des T.P.E. ; Grosse Henri, entrepreneur de T.P. ; Alfano Vincent, ingénieur en chef adjoint au directeur de l'exploitation.

##### Kim-Khanh de 2<sup>e</sup> classe

MM. Cousin Pierre, ingénieur de 3<sup>e</sup> classe des Ponts et Chaussées ; Bosio Henri, ingénieur de 2<sup>e</sup> classe des T.P.I. ; Ratureau Joseph, ingénieur de 1<sup>re</sup> classe des T.P.I. ; Reveron Paul, architecte de 1<sup>re</sup> classe des T.P.I. ; Rondel Louis ingénieur de 1<sup>re</sup> classe des T.P.I. ; Pham dinh Lien, agent technique principal de 3<sup>e</sup> classe des T.P. ; Casset André, entrepreneur de T.P. ; Fiard, agent de l'Entreprise Grosse et Casset.

##### Kim-Khanh de 3<sup>e</sup> classe

MM. Concord Roger, ingénieur adjoint de 3<sup>e</sup> classe des T.P.E. ; Panis Jean, ingénieur de 4<sup>e</sup> classe des T.P.E. ; Jacquier Robert, ingénieur adj. de 3<sup>e</sup> classe des T.P.E. ; Trilleau Émile, adj. technique de 3<sup>e</sup> classe des T.P. ; Merieu Roger, ingénieur adjoint de 3<sup>e</sup> classe des T.P.E. ; Cassagne Pierre, ingénieur adj. de 2<sup>e</sup> classe des T.P.I. ; Ropion Jules, adj. technique principal hors cl des T.P.I. ; Langlois Jean, ingénieur hors cl. des T.P.I. ; Baillieu

---

<sup>53</sup> André Brisse (1899-1991) : polytechnicien, entré en 1925 dans le service du cadastre et de la topographie de Cochinchine. Passé vers 1931 au service de la SFEDTP. Voir [encadré](#).



Philibert, ingénieur adjoint de 2<sup>e</sup> classe des T.P.E. ; Dao trong Tung, secrétaire principal de 4<sup>e</sup> classe T.P. ; Truong huu Bang, commis de 1<sup>re</sup> classe des T.P. ; Dao xuan Tien, dessinateur principal de 2<sup>e</sup> classe des T.P. ; Tran mong Lan, agent technique principal de 3<sup>e</sup> classe des TP ; ; Zeppego Pierre, chef mécanicien Société Grands Travaux Extrême-Orient\* ; Canalle, chef mineur Société Grands Travaux Extrême-Orient\* ; Beraud Louis, ingénieur Société Grands Travaux Extrême-Orient\* ; Remacle Firmin, chef station air comprimé Société Grands Travaux Extrême-Orient\*.

Kim-Tien

Kim Tien de 1<sup>re</sup> classe

M. Parent Pierre, ingénieur de 3<sup>e</sup> classe TPI.

Kim-Tien de 2<sup>e</sup> classe

MM. Arrighi Victor, préposé trésor Nhatrang ; Ung-van-Vy, médecin indochinois de 3<sup>e</sup> classe Assistance médicale ; Le-van-Thu, Ha-van-Don, secrétaire de 3<sup>e</sup> classe de T.P. ; Nguyễn Hoan, secrétaire exploitation de 1<sup>re</sup> classe Tuy Hoa.

Kim-Tien de 3<sup>e</sup> classe

Tran-van-Vuong, contremaître adj. Truong Thi ; Le khan Tuong. dessinateur projeteur journalier Truong-Thi ; Vo-van-Que, agent voyer de 2<sup>e</sup> classe des T.P. ; Dang-van-Thanh. secrétaire de 6<sup>e</sup> classe des T.P. ; Ngo Ngoc Chau, secrétaire journalier de T.P. ; Nguyễn b Cu, dessinateur journalier des T.P. ; Nguyễn trac Anh, Nguyễn Nghe, agent technique déclassé des T.P. ; Buu Ky, Tran dinh Nai, secrétaire journalier des T.P. ; Nguyễn-van-Chat, secrétaire journalier des T.P. ; Nguyễn canh Loc, Tran manh Tien, agent technique de 2<sup>e</sup> classe de T.P. ; Ha huy Bai, secrétaire de 6<sup>e</sup> classe des T.P. ; Hoang xuan Khang, Luong si Phu, Ton that Phung, agent technique de 3<sup>e</sup> classe des T.P. ; Nguyễn-van-Lang, opérateur journalier TP ; Vitrac (Léon), surveillant principal Société Grands Travaux Extrême-Orient\* ; Tran-van-Phuoc, secrétaire principal de 1<sup>re</sup> classe des T.P..

Ngân-tiên

Ngân-tiên de 1<sup>re</sup> classe

MM. Nguyễn-van-Tiet, secrétaire de 2<sup>e</sup> classe ; Dang-van-Nghi, chef chantier de 2<sup>e</sup> classe ; Nguyễn-van-Nhan, dessinateur de 1<sup>re</sup> cl. ; Le-van-Khué, dessinateur principal de 4<sup>e</sup> cl. ; La-van-Tu, dessinateur de 6<sup>e</sup> cl. ; Luu qui Khang, Dang-van-Lieu, surveillants journaliers ; Trung Chau, Phan-van-Hiên, Nguyễn huu Thi, Tran ngoc Hoai, tâcherons des T. P.

Ngân-tiên de 2<sup>e</sup> classe

MM. Luu trong Tru, chef d'équipe de 3<sup>e</sup> classe ; Tan Vy, Tran Minh, Nguyễn duc Chuc, chef d'équipe de 4<sup>e</sup> classe ; Dong si Thao, Pierre dit Huong, chef d'équipe de 3<sup>e</sup> classe ; Nguyễn thien Hung, secrétaire journalier ; Pham nhu Dan, chauffeur journalier ; Tran-van-Xinh, chef chantier Soc. de constructions Levallois-Perret.

Ngân-tiên de 3<sup>e</sup> classe

MM. Do Dan, secrétaire journalier ; Nguyễn Tam, planton journalier ; Buu Quang, Nguyễn huy Duong, Nguyễn quang Hua, Vinh Quang, Le Dang, Huynh Dong, dessinateurs journaliers ; Dang-van-Thua, planton journalier ; Dang chau Phuong, Le-van-Thinh, Nguyễn huu Chu, Nguyễn Khai, dessinateurs journaliers ; Pham Hien, planton journalier ; Ngo But, surveillant journalier ; Le Chiem, dessinateur journalier ; Nguyễn Muoi, surveillant journalier ; Nguyễn xuan Dai, Nguyễn Cung, dessinateurs journaliers ; Nguyễn xuan Lap, surveillant journalier ; Nguyễn dai Bang, dessinateur journalier ; Tran Le, surveillant journalier T. P. ; Ngo xuan Hoi, secrétaire journalier S. A. ;

Tran Dong, infirmier journalier S. M. ; Tran Nam, surveillant journalier ; Nguyễn Man, dessinateur journalier ; Thieu tin Hot, surveillant journalier des T. P. ; ; Nguyễn-van-Xuong, contrôleur adjoint journalier ; Van hu Hoc, chef de train journalier ; Nguyễn Lang dit Dai, chef de brigade journalier ; Tran Munu, Hoang ngoc Bat, cais de pose de voie ; Nguyễn-van-Mui, secrétaire journalier des T. P. ; Nguyễn-van-Tu, cai journalier ; Phan nan My, cai mécanicien journalier ; Vo-van-Khoa, mécanicien journalier ; Fanton d'Anton, secrétaire journalier des T. P. ; Le ba Nai, infirmier exploitation de 3<sup>e</sup> classe Assistance médicale.

MM. Le nom Que, Le Tinh, Pham-van-Thanh, Le Tu, infirmiers journaliers Assistance médicale ; Thai quang Chau, infirmier-major de 3<sup>e</sup> classe Assistance médicale ; Ho-van-Cang, infirmier ord. 3<sup>e</sup> classe Assistance médicale ; Pham dac Loc, Le si Binh, dessinateurs journaliers des T. P. ; Nguyễn Khanh Van, chauffeur journalier des T. P. ; Huynh-van-Ngo, gardien des T. P. ; Vo duy Phan, secrétaire journalier des T. P. ; Pham kim Hai, dessinateur journalier des T. P. ; Nguyễn Than, Nguyễn Nghe, Pham-van-Dau, chauffeurs journaliers des T. P. ; Dinh-van-Huôn, chef chantier Société Constructions Levallois-Perret ; Tran-van-Hay, secrétaire comptable Société Constructions Levallois-Perret ; Duong-van-Giac, Tran-van-Cam, chefs chantier Société Constructions Levallois-Perret ; Hoang dinh Nhân, surveillant chantier Société Constructions Levallois-Perret ; Tran ngoc Quang, opérateur Société Grands Travaux Extrême-Orient\* ; Dinh ke Tac, tâcheron Société Grands Travaux Extrême-Orient\* ; Tran ba Truoc, comptable Société Grands Travaux Extrême-Orient\* ; Hoang huu Tô, cai, chef mineur Société Grands Travaux Extrême-Orient\* ; Le xuan Canh, mécanicien chef Société Grands Travaux Extrême-Orient\* ; Nguyễn xuan Nap, cai-mineur Société Grands Travaux Extrême-Orient\* ; Do-van-My, tâcheron Société Grands Travaux Extrême-Orient\* ; Trinh-van-Dac, Le Thuoog, Le Quyen, Nguyễn Thuong, chefs chantier Entreprise Lamorte ; Ho dang Liêm, sous-chef brigade journalier Voie bâtiments ; Le Quyng, chef dépôt journalier annexe Tuy-Hoa ; Phan dang Que, mécanicien journalier Tourane ; Le viet Loi, visiteur journalier Tuy-Hoa.

---

L'inauguration du Transindochinois  
(*Les Annales coloniales*, 6 octobre 1936)

Les fêtes relatives à la finition de la voie ferrée reliant Hanoï à Saïgon ont commencé samedi.

Le dernier tronçon de la voie ferrée entre Tuy Hoa et Dai Lanh a été inauguré hier par le gouverneur p. i. Sylvestre et S. M. Bao Dai. Des trains venant par Hanoï des terminus Nord Yunnanfou, Nacham et Haïphong ont rencontré les trains venus du Sud.

Au cours d'une brève cérémonie, les parchemins fixant le souvenir de l'achèvement de la voie ont été scellés par le Gouverneur général et l'empereur d'Annam dans le socle d'une stèle qui marquera l'emplacement où s'est opérée la jonction des rails nord et sud. À cette occasion, le représentant du maréchal Long Yun, gouverneur du Yunnan, et spécialement délégué pour assister à l'inauguration, s'est félicité dans une courte allocution des liens d'amitié qui unissent la France et la Chine, et du développement récent des rapports économiques que la nouvelle voie, joignant directement Yunnanfou au grand port de Saïgon, ne pourra que favoriser.

Les trains d'inauguration ont gagné Saïgon pendant la nuit et y sont arrivés dimanche. À leur arrivée, des discours furent prononcés, puis une revue militaire suivit et un défilé de groupes ethniques dans leurs costumes pittoresques a terminé cette cérémonie.

---

## COCHINCHINE

---

Saïgon

(*L'Avenir du Tonkin*, 9 octobre 1936)

*In memoriam.* — Comme nous l'avons dit, la série des fêtes du Transindochinois s'est close par une cérémonie solennelle à la cathédrale, à la mémoire des anciens cheminots décédés.

Monseigneur Dumortier et le révérend père Soulard avaient tenu à rehausser cette pieuse cérémonie par leur présence.

L'absoute fut donnée par Mgr Dumortier.

Le Gouverneur général, empêché, s'était fait représenter par son chef de cabinet, M. Gauthier.

Les Travaux publics et les chemins de fer étaient représentés par M. Gassier, inspecteur général des T. P. ; Lefèvre, directeur général des Chemins de fer ; Jumeau, ingénieur en chef de la circonscription de Cochinchine ; Godefroy, ingénieur chef du service des chemins de fer du Sud.

M. Bourgoïn, ingénieur en chef de la circonscription de l'Annam, absent empêché, avait délégué un représentant.

Étaient présents des anciens : MM. Aucouturier <sup>54</sup>, Reich, Richaud, Grivaz <sup>55</sup>, Messner, Soulais, Baillif, Carpentier, Loesch, Motte, les frères Espérinas, Fraissart, Lacollonge, quelques jeunes camarades des Travaux publics et des Chemins de fer qui avaient tenu, eux aussi, à apporter leur hommage aux anciens disparus.

La présence de Mgr Dumortier qui tint à donner l'absoute, alla [droit] au cœur des anciens cheminots.

Mais n'est-il pas lui-même un ancien dans ce pays, et des plus véritables ?

---

---

<sup>54</sup> [Joseph Aucouturier](#) (1867-1945) : ancien ingénieur des travaux publics, planteur d'hévéas à Giadinh.

<sup>55</sup> François Grivaz (Saint-Alban-Leyse, Savoie, 13 décembre 1879-Saïgon, 26 sept. 1945) : entré dans les T.P. le 14 août 1903, affecté aux chemins de fer, puis à la circonscription Hydraulique Agricole et de Navigation du Sud-Indochine (Hansi). Retraité (13 déc. 1937), puis planteur. Assassiné par le Viêt-Minh.

## L'ACHÈVEMENT DU CHEMIN DE FER TRANSINDOCHINOIS (L'illustration, 10 octobre 1936)



La façade de la gare de Quinhon

Le 2 septembre, le gouverneur général de l'Indochine, M. René Robin, et S.M. l'empereur d'Annam ont serré les éclisses du dernier rail du chemin de fer transindochinois : de Yunnanfou, capitale chinoise de la province du Yunnan, un rail français court maintenant sans interruption jusqu'à Mytho, sur les berges du Mékong, voie ferrée de 2.563 kilomètres dont la longueur, au même écartement métrique, n'a d'équivalent ni en France, cela va de soi, ni dans l'empire français.

Ainsi s'est achevée la grande œuvre, imaginée et conçue en 1897 par Paul Doumer, alors gouverneur général de l'Indochine, qui avait pour but de prolonger sur le plan économique la fédération des intérêts indochinois qu'il venait de réaliser sur le plan politique et administratif en créant le gouvernement général de l'Indochine. On pourrait s'étonner du délai relativement considérable que cette réalisation a demandé, mais il ne faut pas oublier que le retour de Paul Doumer dans la métropole, l'absence de ressources suffisantes des budgets ordinaires de la colonie jusqu'à la guerre, puis la guerre même entraînant tout son cortège de perturbations ne permirent pas de poursuivre cette œuvre avec la continuité et la rapidité désirables. Cependant, en 191[?], il ne restait plus que deux lacunes à combler. L'une, au nord de 300 kilomètres entre Vinh et Dongha et l'autre, au sud, de 532 kilomètres entre Tourane et Nhatrang. La première section fut construite de 1921 à 1927 ; la seconde dut attendre, pour être entreprise, le vote par le parlement de la loi du 22 février 1931 relative aux grands travaux coloniaux qui permit de réunir les ressources nécessaires à en financer l'exécution.

Commencée le 30 novembre 1931, la construction de cette dernière section de Tourane à Nhatrang s'est achevée, moins de cinq ans après, le 2 septembre 1936, établissant, avec 532 kilomètres de voies principales, à travers deltas et montagnes, dans des régions souvent très difficiles une voie ferrée excellente.

Notons pour donner une idée de l'importance des travaux, quelques-unes de leurs caractéristiques essentielles : les terrassements dépassent 11 millions 500.000 mètres cubes ; les maçonneries s'élèvent à 350.000 mètres cubes ; les ouvrages cumulent une longueur de 14.414 mètres et comprennent des ponts dont l'un atteint la longueur de 1.080 mètres et dont un autre a dû être fondé jusqu'à 75 mètres de profondeur. Une organisation sanitaire très poussée, notamment un service de défense antimalarienne

conçu et contrôlé par l'Institut Pasteur, permit tout au long des travaux de maintenir un état sanitaire parfait.

L'Indochine se trouve ainsi pourvue avec son réseau étendu et ramifié de routes dont les plus importantes sont asphaltées, de l'instrument nouveau qui lui était encore nécessaire pour son plein développement économique et social. Indispensable, ce réseau de chemin de fer l'est surtout au point de vue social pour résoudre l'angoissant problème démographique que pose à la France l'extrême surpeuplement des deltas du Nord et du Centre de l'Indochine où la densité de la population atteint et dépasse 900 habitants par kilomètre carré alors que le taux annuel de la natalité est voisin de 40 pour mille et que le taux de la mortalité, compris entre 20 et 25 pour mille, recule sans cesse sous l'effet croissant de notre organisation sanitaire et des travaux d'urbanisme. Il est donc indispensable que puisse s'effectuer la migration des excédents de population du Nord et du Centre de l'Indochine vers les régions moins peuplées et fertiles du Sud, migration qui ne peut se faire aisément par la route en raison des distances considérables et encore moins par la voie de mer, coûteuse et qui, surtout, répugne à l'Annamite. Le lecteur sera intéressé, à ce point de vue, d'apprendre que les tarifs des chemins de fer de l'Indochine sont, pour la classe la moins chère, inférieurs à 4 centimes par kilomètre.

Cependant la France ne bornait pas là son intervention pour résoudre le problème démographique esquissé plus haut, et depuis 1923, après que les perturbations de la guerre se furent apaisées, elle a intensifié son action pour améliorer les conditions d'existence des masses paysannes en établissant des systèmes d'irrigation.

À ce point de vue, il est symptomatique de constater qu'avant de venir serrer les éclisses du dernier rail du chemin de fer transindochinois, le gouverneur général de l'Indochine a tenu à inaugurer, en présence de S.M. l'empereur d'Annam et du résident supérieur en Annam, un barrage-réservoir pour l'irrigation, d'importance modeste, mais qui présente cette particularité de faire partie d'un programme qui porte le nom significatif de « travaux d'aide à la rizière ».



M. René Robin, gouverneur général de l'Indochine, serre les éclisses du dernier rail du chemin de fer transindochinois, le 2 septembre 1936, en présence de S. M. Bao Dai, empereur d'Annam.

LE TRANSINDOCHINOIS  
Hanoï 0 km — Saïgon, 1.738 km  
par GASSIER,

inspecteur général des Travaux publics.  
(*Le Monde colonial illustré*, novembre 1936, p. 236+237)

« Cette voie est une œuvre d'Empire. Colonne vertébrale de l'Indochine, elle en soutiendra l'armature commerciale ; fléau du balancier cher aux géographes qui ont accoutumé de comparer le Sud et le Nord de la péninsule à deux paniers de riz, elle établira entre eux l'équilibre nécessaire. »

Gouverneur général ROBIN.

LE Gouverneur général Paul Doumer, en 1897, envisagea la construction d'une voie ferrée reliant les différentes parties de l'Indochine. Il vit tout de suite grand : d'une part, une ligne de pénétration en Yunnan ; d'autre part, une grande ligne côtière mettant en communication Hanoï, Hué, Saïgon et ultérieurement Phnom-Penh. Les avantages de cette ligne : unir politiquement par un lien tangible des provinces divisées en casiers séparés par des éperons montagneux, permettre le ravitaillement d'une province en cas de disette, favoriser le déplacement des travailleurs des régions surpeuplées vers d'autres manquant de main-d'œuvre, favoriser aussi le tourisme dans un pays riche en curiosités. Pour son établissement, il fallut vaincre de sérieuses difficultés : tenir compte des typhons dévastateurs, des terres inconsistantes ou marécageuses des deltas, creuser des tunnels dans les éperons rocheux, construire dans certaines sections deux cent soixante ouvrages grands ou petits par 100 kilomètres.

Voilà une œuvre que nul Français n'a le droit d'ignorer.

LE 2 septembre dernier, le gouverneur général René Robin, avant de quitter définitivement l'Indochine, a serré les éclisses du dernier rail du Transindochinois ; il a procédé à cette opération sur les chantiers de pose de la voie, entouré de Sa Majesté l'Empereur d'Annam, de l'inspecteur général des Travaux publics et du Résident supérieur en Annam.

Le 1<sup>er</sup> octobre, le gouverneur général de l'Indochine par intérim, A. Sylvestre, et Sa Majesté l'Empereur d'Annam inaugurèrent le Transindochinois et l'ouvrirent officiellement à la circulation ; ils étaient entourés dans cette cérémonie des hautes notabilités administratives de la colonie, des membres des bureaux des assemblées élues et des assemblées consulaires ainsi que des consuls étrangers en Indochine et des représentants des gouvernements provinciaux de la Chine du Sud.

Cette présence des gouverneurs des provinces du Sud de la Chine est particulièrement symbolique, car elle met en évidence le fait que les chemins de fer de l'Indochine mettent en contact les deux provinces chinoises du Yunnan et du Quang-Si avec l'ensemble de notre grande colonie d'Extrême Orient ; le chemin de fer transindochinois réalisera une liaison continue de Yunnanfou, capitale de la province chinoise du Yunnan, à l'altitude de 2.000 mètres, à Saïgon, situé à l'extrême Sud de l'Indochine ; ainsi sera établi, du bassin du Yang Tsé-Kiang jusqu'aux berges du Mékong, un rail français de 2.563 kilomètres de bout en bout, longueur qui n'a son égale ni en France, cela va de soi, ni dans l'Empire français, où de telles liaisons au même écartement n'existent pas sur d'aussi grandes longueurs. Pour en donner aux lecteurs une idée plus précise, cette distance de 2.563 kilomètres représente la distance qui sépare, à vol d'oiseau, Paris de Moscou.

C'est au président Paul Doumer, alors gouverneur général de l'Indochine, que revient le mérite d'avoir conçu, dès 1897, cette œuvre impériale. Il venait de créer le gouvernement général de l'Indochine, de lui donner un outil financier, le budget général, et de rassembler ainsi dans un système administratif cohérent les cinq pays de l'Indochine Française, vivant jusqu'alors d'une vie séparée. Il avait estimé, avec une remarquable prescience de vues, qu'il ne suffisait pas de créer la fédération indochinoise sur un plan administratif, mais qu'il fallait surtout en faire une réalité vivante sur le plan économique et social. C'est dans ce but qu'il eut cette idée,

remarquable à l'époque, d'imaginer un système de chemins de fer courant du Nord au Sud de l'Indochine, du Tonkin à la Cochinchine, et poussant ses antennes jusque dans les provinces chinoises mitoyennes de l'Indochine. Après avoir fait adopter ce grand programme de chemin de fer par le conseil du Gouvernement de l'Indochine, il vint en France le défendre lui-même devant le Parlement et il le fit voter par ce dernier en même temps que la loi d'emprunt qui devait en financer l'exécution. Revenant à la colonie, il présida au début de l'exécution des travaux et il en fut, avec le directeur général des Travaux publics, M. Guillemoto, un animateur infatigable. Après son retour définitif en France, la cadence des travaux fut ralentie par le manque de ressources financières ; puis la guerre survint qui désorganisa les cadres administratifs, mit obstacle à la réunion de nouvelles ressources financières, et l'exécution du grand programme de chemins de fer fut pratiquement interrompue jusqu'à la fin de la guerre.

Aussi bien, en 1919, restait-il le tiers du chemin de fer transindochinois à construire ; deux lacunes existaient à cette date : l'une au Nord de l'Indochine entre Vinh et Dongha, de 300 kilomètres ; et l'autre, au centre de l'Indochine, entre Tourane et Nhatrang, de 532 kilomètres. La première de ces sections fut achevée et mise en service en 1927.

\*  
\* \* \*

Il fallut attendre le vote par le Parlement de la loi d'emprunt du 22 février 1931, relative aux grands travaux coloniaux pour que soient réunies les ressources nécessaires au financement de l'exécution de la dernière lacune du chemin de fer transindochinois. Les travaux furent commencés presque immédiatement après l'émission de la première tranche d'emprunt, car les études avaient éliminé peu à peu les différents sujets d'incertitude qui pesaient sur le problème général du tracé du chemin de fer transindochinois.

HANOI-SAÏGON : 1 738 kilomètres

Sections	Km	Mise en exploitation	Coût de la section, en millions.
HANOI-VINH	322	1905	43
VINH-DONGHA	299	1927	163
DONGHA-TOURANE	176	1908	32
TOURANE-NHATRANG	532	1936	528
NHATRANG-SAÏGON	409	1913	69



La gare de Quinhon

Elles avaient d'abord écarté les différentes solutions comportant un tracé du chemin de fer transindochinois par les plateaux intérieurs de la colonie. Certes, il est bien certain qu'une ligne intérieure remontant de la Cochinchine, le long du Mékong, quittant ce fleuve à Thakhek pour rejoindre la côte à Vinh, aurait raccourci la liaison Saïgon-Hanoï de 300 à 400 kilomètres ; il est non moins certain qu'une telle ligne aurait présenté un intérêt déterminant pour le développement économique du Laos et du Haut Cambodge ; mais ces différents avantages ne s'opposaient pas à la nécessité d'achever le chemin de fer transindochinois par son tracé côtier ; car celui-ci traverse des provinces peuplées, en plein développement, et le trafic local constituera une part importante des recettes à prévoir. Il suffit pour s'en convaincre de considérer que la distance moyenne de parcours des voyageurs de quatrième classe, prépondérante au point de vue des recettes, n'est encore que de 40 kilomètres et, en faisant même abstraction complète du trafic de bout en bout, il aurait encore été justifié de construire sans retard des lignes d'accès aux ports de Tourane et de Quinhon, lignes qui auraient assuré, en fait, la continuité du chemin de fer entre le Nord, Tourane et Tuy Hoà ; la seule lacune du Transindochinois côtier aurait donc été réduite à 117 kilomètres entre Nhatrang et Tuy-Hoà ; comme la ligne intérieure n'aurait pu être pratiquement réalisée qu'avec un retard d'une dizaine d'années par rapport à la ligne côtière et ou, au surplus, les éléments de la dépense considérable à engager pour une telle ligne sont encore mal connus, — quoique certainement supérieure à la dépense de la ligne côtière —, la conception de la ligne de chemin de fer intérieur ne pouvait pas être considérée comme un obstacle à l'achèvement immédiat du Transindochinois côtier. Il n'est d'ailleurs pas indifférent de souligner à cet égard qu'une telle ligne intérieure aurait suivi un tracé analogue à celui de la route coloniale n° 14 et que cette route, malgré les efforts continus de l'Administration, est encore loin d'être achevée dans les zones difficiles de la traversée la chaîne Annamitique.

Quoi qu'il en soit, le Gouvernement général porta son choix sur l'achèvement du tracé côtier et, en 1927, il ne pouvait s'agir d'un autre choix étant donné le degré d'avancement à cette époque du chemin de fer transindochinois. Les projets d'exécution furent donc rédigés dans ce sens et mis au point avec une très grande précision ; les études portèrent particulièrement sur un certain nombre de sections difficiles ; les deltas du Quang-Nam, du Binh-Dinh et du Phu-Yên, parcourus par des courants d'inondation redoutables par leur violence et leur mobilité. Les études



portèrent spécialement aussi sur les traversées des éperons montagneux projetées par la chaîne Annamitique dans la mer de Chine et qui cloisonnent, le long de la côte d'Annam, les différents deltas : du nord au sud, les plus importants de ces massifs sont ceux qui séparent la plaine du Quang-Ngai de celle du Binh-Dinh, la plaine du Binh-Dinh de la plaine du Phu Yên, le massif du Varella ainsi que le massif qui sépare la plaine de Ninh-Hoa de la plaine de Nhatrang. Ces études, déjà pénibles en elles-mêmes par la nature tourmentée de la région et l'épais manteau de végétation qui la recouvre, furent rendues encore plus difficiles par l'absence, aux époques où furent faites ces études, de documents topographiques. Les levés effectués depuis ont d'ailleurs confirmé que le tracé adopté, et maintenant réalisé, était effectivement le meilleur de ceux permis par la topographie des régions traversées.

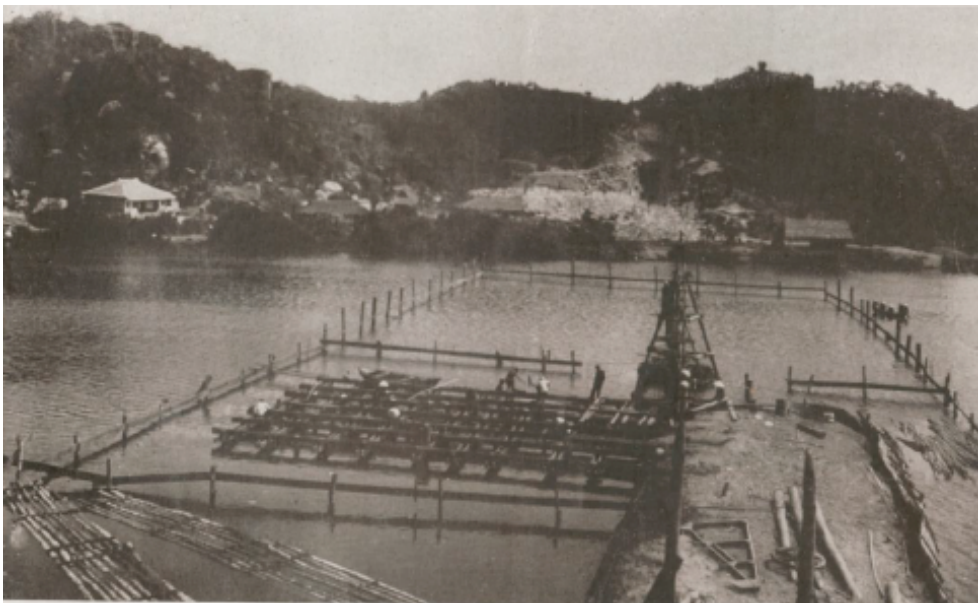
Une autre difficulté essentielle se présentait, comme, du reste, dans toute autre étude de voie de communication en Indochine ; cette difficulté provient du régime torrentiel des cours d'eau ; en Indochine, 100 kilomètres de voie ferrée comportent, en effet, en moyenne, deux cent cinquante à trois cents ouvrages, depuis les plus petits dalots jusqu'aux plus grands ponts ; la ligne de Tourane à Nhatrang, en particulier, comporte 1.366 ouvrages, soit deux cent soixante par 100 kilomètres. Si l'on apprécie la somme de travail qu'entraîne la construction de ces ouvrages, si l'on songe aux dépenses, aux difficultés qu'entraîneraient, avec les sujétions de l'exploitation des chemins de fer, la réfection, l'allongement ou la consolidation de certains d'entre eux, on arrive à cette conclusion que les études préliminaires de détermination des ouvrages ne sauraient être trop poussées. Et il y a toujours dans cette question des débouchés une part d'incertitude d'autant plus grande qu'on opère dans un pays neuf et à forte pluviométrie.

\*  
\* \* \*

C'est dans ces conditions que les travaux furent entrepris le 30 novembre 1931. Ils furent menés avec la plus grande activité et aboutirent le 2 septembre 1936, moins de cinq ans après, à l'établissement, sur 532 kilomètres, d'une ligne aux caractéristiques excellentes, joignant le Nord au Sud de l'Indochine, à travers les deltas et les massifs côtiers de la chaîne Annamitique.



La tunnel de Thi-Thanh (325 mètres).



Pont sur le song Cay et entrée d'un petit tunnel de 70 mètres.



Pont sur le song Tra Khuc,  
composé de 11 travées métalliques standard de 50 mètres.

Le relief tourmenté et le climat très malsain des régions traversées, couvertes sur certaines sections de jungles difficilement pénétrables, opposèrent à l'œuvre de nos ingénieurs des difficultés considérables ; cela ne souligne que davantage la rapidité d'exécution. Les travaux ainsi terminés sans aléas, en avance sur les délais prévus, ont atteint un volume considérable. Les terrassements ont dépassé 11.500.000 mètres cubes ; les maçonneries s'élèvent à 350.000 mètres cubes de béton ; les ponts, au nombre de 1.366, ont une longueur totale de 14.414 mètres ; l'un de ces ponts atteint une longueur de 1.080 mètres et un autre a dû être fondé à 75 mètres de profondeur. De nombreux tunnels traversent les montagnes ; l'un d'eux a une longueur de 1.200 mètres. On pouvait redouter, sur de tels chantiers, des conditions sanitaires pénibles pour la main-d'œuvre qui devait y être assemblée ; aussi, l'organisation sanitaire fut-elle très poussée : infirmeries, ambulances et hôpitaux furent établis avec le plus grand soin ; dans les endroits particulièrement malsains, des organisations de défense contre le paludisme furent conçues et contrôlées par l'Institut Pasteur. Et même, dans une région particulièrement insalubre, la main-d'œuvre était évacuée chaque soir par camions automobiles vers une région salubre où elle pouvait passer la nuit à l'abri des redoutables anophèles, propagateurs du paludisme. Grâce à ces minutieuses précautions et au dévouement des médecins français et annamites, l'état sanitaire se maintint excellent tout au long des travaux, même dans les régions les plus malsaines ; l'on a pu ainsi enregistrer, sans doute pour la première fois dans l'histoire des grands chantiers coloniaux, que l'état sanitaire de ces chantiers était meilleur que l'état sanitaire général de la population des régions traversées.

Ce chemin de fer était nécessaire au point de vue économique ; mais il était surtout indispensable au point de vue démographique et social. L'Indochine, dont la population dépasse maintenant 23.000.000 d'habitants, comporte en effet, au Tonkin et dans la moitié nord de l'Annam, des zones où la densité de ses peuplements atteint et dépasse 900 habitants par kilomètres carrés, c'est-à-dire plus de dix fois le taux moyen de la France. En outre, le taux annuel de la natalité en Indochine est très élevé : il est voisin de 40 p. 1 000, plus de deux fois le taux de la natalité en France ; comme, d'autre part, le taux de la mortalité, compris entre 20 et 25 p. 1 000, décroît sans cesse grâce à l'extension des services d'assistance médicale, un problème angoissant se pose à la France pour améliorer les conditions d'existence des populations des régions surpeuplées du Nord de l'Indochine. Heureusement, le Sud de la colonie comporte de

vastes régions fertiles, moyennement peuplées ou peu peuplées, et vers lesquelles il est possible d'envisager la migration des excédents de population du Nord de l'Indochine. Cette migration ne peut se faire aisément que par le chemin de fer qui vient d'être achevé ; le réseau routier, malgré sa densité et sa bonne qualité, ne permettrait pas de tels mouvements à d'aussi longues distances et l'Annamite a montré d'autre part sa répugnance à voyager par mer. Le chemin de fer permettra d'autant mieux ces mouvements de population que les tarifs kilométriques de la classe la moins chère sont depuis de longues années parmi les tarifs les plus bas du monde ; ils sont en effet inférieurs à 4 centimes par kilomètre.

En même temps que s'achève cette grande voie de communication impériale, la France a exécuté et exécute en ce moment de gigantesques travaux d'irrigation en vue d'augmenter la production agricole des régions surpeuplées et de donner aux populations que nous protégeons une alimentation suffisante et un pouvoir d'achat plus considérable.

---

## INDOCHINE

(*Les Annales coloniales*, 10 novembre 1936)

Les recettes brutes des réseaux de chemins de fer exploités par la colonie du 1<sup>er</sup> janvier à fin août ont atteint le total de 2.933.609 piastres soit une augmentation de 465.078 piastres relativement à l'année 1935. La ligne Hanoi-Nachan accuse une augmentation de 35.000 piastres, Hanoi-Vinh 53.573, Vinh-Tourane 60.891, Tourane-Tuy-Hoa 138.060, Saïgon-Mytho 4.986, Saïgon-Nhatrang 61.891, Nhatrang-Dailanh 32.750, Pnom-Penh Monkolborey 78.107 piastres. Parmi les lignes concédées, Haïphong-Yunnan accuse une augmentation de 131.700 piastres, Dendongxo-Locninh, 12.742 piastres.

---

## COCHINCHINE

M. Jean Bourgoin est fait chevalier de la Légion d'honneur  
(*L'Avenir du Tonkin*, 10 novembre 1936)

Nous avons appris avec infiniment de plaisir la promotion dans l'ordre de la Légion d'honneur, au grade de chevalier, de M. Jean Bourgoin, ingénieur en chef des Ponts et chaussées, chef de la circonscription d'Annam.

La distinction nationale honore justement un technicien de grande valeur, un travailleur inlassable, un chercheur ami des formules neuves.

La réalisation de la dernière partie du transindochinois doit beaucoup à l'activité de M. Bourgoin, que S. M. Bao Dai a d'ailleurs élevé à une des plus hautes distinctions honorifiques de l'Empire d'Annam.

Mais la Cochinchine ne saurait oublier qu'elle est, pour une large part, redevable à M. Bourgoin de la construction de notre réseau routier dans les provinces de l'Est, notamment de la nouvelle route de Dalat par le col de Blao, de la nouvelle route d'Angkor par Komgpong-Cham, des voies d'accès dans la partie Nord des provinces de Thudaumot et de Biênhoà.

Nous rappellerons pour finir que M. Bourgoin, élève de Polytechnique au début de la guerre, était chef d'escadron d'artillerie à la démobilisation — le plus jeune chef d'escadron de l'armée française.

Que le nouveau chevalier veuille bien trouver ici les sincères et chaleureuses félicitations de l' « Opinion ».

(*L'Opinion*)

---

Le bilan des fêtes du Transindochinois  
(*L'Avenir du Tonkin*, 22 décembre 1936)

Saïgon, 21 décembre. — Le total des recettes réalisées au cours des fêtes qui ont marqué l'achèvement du Transindochinois, s'est élevé, pour les spectacles d'un caractère artistique et pour les manifestations sportives, à 11.617 p. 91.

Et leur répartition. — Le gouverneur général p. i. Silvestre, se conformant au désir manifesté par le gouverneur général Robin de voir la plus grande partie du produit des fêtes aller aux œuvres de bienfaisance et d'assistance a procédé à la répartition suivante :

Annam	5.000 piastres
Cochinchine	1.757 piastres 63
Tonkin	1.300 piastres
Cambodge	1.300 piastres
Laos	600 piastres

Le soin est laissé aux chefs d'administration locales de faire le meilleur usage des crédits ainsi mis à leur disposition. Le résident supérieur de l'Annam aura, en particulier, la charge de distribuer des secours aux victimes et aux familles des victimes des accidents survenus au cours de la construction des tunnels du Varella.

Dans la somme qui revient à la Cochinchine est comprise une dépense de 950 piastres déjà engagée pour la distribution de riz aux indigents qui a eu lieu à Saïgon au moment de l'inauguration.

Enfin, pour tenir compte aux organisations sportives et artistiques de leur participation importante au succès des fêtes, le gouverneur général Silvestre a alloué 1.260 p. 28 aux Fédérations sportives et 500 p. 00 à l'Association des Amis de l'Art.

---

Saïgon  
Le bal des chrysanthèmes  
par René FABRICE  
(*L'Avenir du Tonkin*, 4 février 1937)

J'ai déjà dit dans ces colonnes avec quelle élégance les fils d'Annam portent le spencer blanc qui semble fait pour eux ; pour leurs sœurs, elles ne renoncent pas à la tunique ancestrale mais la rénovent par d'infimes détails, par d'inédits tissus. C'est ainsi que j'ai noté une tunique de dentelle rubis agrémentée d'un col châle du plus heureux effet, une autre en quadrillé, une autre à grosses pastilles, une autre de velours gros bleu, une autre de broché rose saumon avec découpes en éventail dans le dos, une garniture de Grecques argent soulignant les pans et le col. Enfin, un Thaï Blanc au sobre costume ajusté se fit remarquer par son chic réellement exquis.

J'ouvre le bal aux côtés du représentant du gouverneur. Vraiment, les Annamites dansent merveilleusement nos modernes tangos. Et peu d'entre eux demeurent sur leurs chaises. C'est très bien. J'en fais compliment à M<sup>me</sup> et M. Baille de Langibaudière <sup>56</sup> qui occupent la table officielle avec M. et M<sup>lle</sup> Sipièrè. Et je me permets de demander pourquoi avoir choisi les chrysanthèmes ?

— Car ce n'est pas une fleur de ce pays ? Elle est difficile à cultiver ! Nous aimons à en orner nos demeures pour le Têt. C'est, comme vous dites, un symbole qui nous rapproche de la culture occidentale... ».

Au même instant, de gracieuses jeunes filles viennent offrir des chrysanthèmes multicolores, en papier découpé, aussi des carnets de bal et puis [toute une bande de clowns maquillés et grimés représentant l'arrivée du Transindochinois](#) produisent un effet comique des plus désopilants. La Danse du feu, des récits savoureux en langue annamite et un concours de danses et d'élégance occupèrent agréablement la soirée qu'il ne me fut pas donnée de voir se terminer car le bal de l'Amicale corse m'attendait. Toutes félicitations doivent être adressées à l'actif comité qui organisa cette superbe soirée.

---

#### LA ROSETTE D'OFFICIER DE LA LÉGION D'HONNEUR DE M. LEFÈVRE

---

Un vin d'honneur est offert à monsieur Lefèvre,  
directeur de l'exploitation des chemins de fer de l'Indochine  
(*L'Avenir du Tonkin*, 22 février 1937)

Exploitants et constructeurs du Transindochinois ont offert un vin d'honneur, le 19 février 1937, à monsieur Lefèvre, directeur de l'exploitation des chemins de fer de l'Indochine, à l'occasion de sa promotion au grade d'officier de la Légion d'honneur.

57 agents des Chemins de fer et des Travaux publics se trouvaient réunis dans un salon de l'Hôtel de la Gare aménagé pour la circonstance.

À l'issue de cette réunion, M. Alfano, sous-directeur de l'exploitation des Chemins de fer, dans une allocution que nous nous faisons un devoir de reproduire ci-dessous, exalta la grandeur de l'œuvre accomplie par M. Lefèvre, directeur de l'exploitation des chemins de fer.

« Monsieur le directeur,

À l'occasion de votre promotion au grade d'officier de la Légion d'honneur, le personnel des Chemins de fer de l'Indochine a tenu à vous manifester ses sentiments de respectueuse sympathie. Il m'a fait l'honneur de me désigner pour vous remettre en son nom la croix-souvenir qu'il désire vous offrir.

C'est avec plaisir et émotion à la fois, que j'accomplis cette mission.

En nous groupant autour de vous, dans l'atmosphère familiale de cette réunion, nous avons voulu vous exprimer la grande joie et la satisfaction que nous fait éprouver la haute distinction dont vous venez d'être l'objet.

Notre satisfaction provient de ce que cette marque d'honneur récompense les mérites du chef éminent qui, par sa compétence réputée et sa direction ferme, a su conduire à son complet achèvement dans des conditions exceptionnelles de rapidité et avec une rare exactitude, malgré un souci constant d'économie, le dernier tronçon de ce transindochinois qui donne à notre Exploitation une place de premier plan parmi les services publics de la Colonie.

---

<sup>56</sup> Louis Baille de Langibaudière (Talmont-Saint-Hilaire, 1869-Saïgon, 1939) : médecin de l'Assistance médicale, maire de Saïgon (1935-1938), ancien directeur de l'hôpital Drouhet de Cholon. Voir [encadré](#).

Notre joie s'explique parce que l'honneur qui vous est fait touche tous les membres de la grande famille des cheminots : les constructeurs qui, au prix de mille difficultés, ont patiemment forgé l'outil admirable qu'est le transindochinois ; les exploitants qui, l'ayant reçu dans de si bonnes conditions, ont à cœur de bien l'utiliser. Les précieux services qu'il est capable de rendre, vous n'en avez jamais douté malgré les critiques décourageante des nombreux sceptiques.

Aujourd'hui, vous avez la satisfaction de diriger l'activité du merveilleux instrument auquel vous avez si ardemment travaillé pendant une longue partie de votre carrière, tant sur le Vinh-Dongha que sur le Tourane-Nhatrang, et vous devez être fier de le voir si sûrement répondre à la confiance que vous n'avez jamais cessé d'avoir en lui.

Le Transindochinois remplit toutes les espérances ; par les relations fréquentes qu'il assure entre le Nord et le Sud de notre Colonie il en est devenu la voie de communication essentielle.

Il a, en même temps, porté aux résultats de l'exploitation des chemins de fer une amélioration considérable

Il n'est pas possible à présent de douter de l'avenir de notre réseau.

Et vous affirmant notre confiance inébranlable en cet avenir à la réalisation duquel nous nous plaisons à travailler sous votre direction bienveillante et éclairée, nous tenons à vous assurer de notre entier dévouement.

Permettez-moi, Monsieur le directeur, de vous remettre ce témoignage de notre profonde estime.

Chers collaborateurs et ami,

levons nos verres en l'honneur de notre directeur et à la prospérité des chemins de fer de l'Indochine. »

M. Alfano remit à M. Lefèvre la croix d'officier de la Légion d'honneur et après de chaleureux applaudissements, M. Lefèvre répondit en ces termes :

« Mes chers collaborateurs,

Mes chers amis,

Toute ma gratitude pour nous avoir réunis ce soir, en cette réunion intime à laquelle vous avez donné, et je vous en suis particulièrement reconnaissant, son caractère de véritable fête de famille ;

Toute ma gratitude, quand vous me confirmez que les satisfactions que j'ai, vous les partagez, comme je partage, croyez-le, toutes celles que vous aviez.

Toute ma gratitude de me montrer encore que si votre chef est honoré, et s'il l'est en raison et en conséquence de l'effort commun, vous ne cherchez pas si l'on ne pourrait pas concevoir, tout bien pesé, une autre répartition, plus libérale, plus étendue, plus équitable peut-être, des distinctions.

À vous, mon cher Alfano, porte-parole des sympathies présentes, à vous qui êtes appelé certainement à des joies de l'ordre de celle que j'éprouve ce soir, je vais donner la recette pour ne pas les laisser échapper

C'est simple.

Il suffit de toujours être entouré d'un faisceau cohérent de collaborateurs de choix avec lesquels tout marche, avec lesquels tout s'exécute dans les délais raisonnables, sans incidents trop notoires.

Et ce n'est pas difficile. Il suffit de laisser venir les collaborateurs dont nous comble notre grand service de Travaux publics d'Indochine.

À la construction du Tourane-Nhatrang dont on m'a attribué en partie le mérite, il a suffi de laisser travailler Nicolas, [Gilbert] Simonet Belletrud, Jehenne et Malet, et cet excellent Rautureau, d'utiliser la bonne volonté et la compétence des anciens : de Marques, de Bosio, de Marie-Magdeleine, de Broussin, de Michelin, de Dussol, de

Parent, de Gillet, de Canot, de Glories, de Lamude, de Rondet et de Gelos, de Dupré, de Guihot, de Henriot, de Trilleau père et fils, de Dore, de Vidal, de dix autres que je n'oublie pas, mais qui seraient trop ou que d'autres travaux ont vite appelés ailleurs ; d'utiliser la bonne volonté et l'ardeur des jeunes : Cousin, Jacquier Irissou Concord, Jouanin, Mérieu et Médelec et Marthe et Cessagon, et Nebut et Faucher, et Mesple et Sorbe.

Et notre malheureux collaborateur Guy, disparu ces jours-ci, à notre atterrement.

Quand un problème est résolu, l'Indochine nous en propose un autre aussi beau, aussi prenant, avec des collaborateurs aussi nombreux, aussi compétents, aussi passionnés de la chose publique. Maintenant, il faut exploiter un grand réseau aux activités débordantes, il faut le faire marcher, il faut, au milieu des embarras d'une réorganisation et de l'application de formules sociales nouvelles, le faire vivre d'une vie deux fois plus intense.

Cela continue à marcher ; les collaborateurs sont là.

Vraiment, quand les distinctions honorifiques viennent s'ajouter à de telles satisfactions de carrière, un fonctionnaire peut se dire comblé.

La belle vie ! Et qu'elle est douce ce soir, quand vous me conviez et que nous n'avons plus qu'à boire à nos santés et à nos satisfactions, à tous. »

Une salve d'applaudissement salua la réponse de Monsieur le directeur de l'exploitation des chemins de fer.

Cette réunion, où se groupait une grande patrie du personnel des Travaux publics, a permis de constater une fois de plus l'entraide et la solidarité qui existent dans ce service.

---





[Coll. Olivier Galand](#)

Hanoï. — Gare (Éd. P-C, Paris. Cliché Agence des colonies).



[Coll. Olivier Galand](#)

Hanoï. — La gare et les quais (Cliché des Éd. P-C, Paris).

## LE COMMUNIQUÉ QUOTIDIEN DU GOUVERNEMENT GÉNÉRAL

---

Les progrès réalisés en Indochine en matière ferroviaire  
(*L'Avenir du Tonkin*, 18 mai 1937)

Récemment, M. le gouverneur général Brévié a visité la gare d'Hanoï. Le chef de la colonie était accompagné de M. Gassier, inspecteur général des Travaux publics, et de son officier d'ordonnance, le capitaine Solar.

À son arrivée, M. Jules Brévié a été reçu par M. Lefèvre, son adjoint, M. Alfano et par M. Martin.

Sous la conduite de M. Lefèvre, M. le gouverneur général se rendit au quai où eut lieu la présentation du personnel européen et indigène.

Après cette présentation, M. Brévié visita un wagon nouvellement construit et loti de tout le confort moderne pour les voyageurs de 4<sup>e</sup> classe de Hanoï-Saïgon. Ce type de wagon concerne les voitures dites « voitures D », dont usent la grande majorité des voyageurs annamites qui vont de Hanoï à Saïgon et vice-versa pour un prix modique de trois à cinq fois moins élevé que le prix des places les moins chères dans la plupart des chemins de fer du monde.

Cette modicité du prix n'a pas été cependant, pour les réseaux indochinois, un obstacle à la recherche de tous les perfectionnements compatibles avec les nécessités financières d'une exploitation raisonnable. Une première voiture D, celle qui a été présentée à M. le gouverneur général, a reçu aux ateliers de Truong-Thi ces transformations qui, pour les voyageurs peu fortunés, obligés à de longs et pénibles déplacements, constituent une très considérable amélioration des conditions du voyage : sécurité, aération, protection contre le soleil et la pluie, W. C. et lavabos, sièges confortables, etc.

Les petits bagages peu encombrants que les voyageurs de 4<sup>e</sup> classe ont coutume d'apporter pourront être facilement placés sous les banquettes et dans les porte-bagages maintenant prévus. Débarrassés de tous colis, ces voyageurs pourront prendre place dans la grande moitié de la voiture munie de banquettes latérales et de banquettes axiales.

L'autre partie de la voiture, sans banquette axiale, recevra les autres voyageurs, moins nombreux que les précédents, ayant avec eux bicyclettes, literie, objets encombrants. Cette clientèle conservera le privilège, auquel elle tient, de ne pas se séparer de ses bagages, mais elle paiera ce privilège, s'il y a lieu, au prix des suppléments de bagages.

Les transformations indiquées ci-dessus vont être appliquées, dans le semestre qui vient, à une vingtaine de voitures D au minimum. Ces progrès ne sont d'ailleurs réalisés qu'au prix d'importantes dépenses et même de sacrifices si l'on songe qu'une compensation sous forme d'un accroissement de recettes est rendue malaisée par l'extrême modération des tarifs appliqués.

Le problème consiste donc à savoir s'il y a lieu d'augmenter considérablement le confort des voyageurs au prix d'un relèvement des tarifs ou s'il est préférable de ne pas exagérer dans ce sens, de façon à pouvoir maintenir le plus longtemps possible les tarifs actuels.

C'est cette seconde solution qui a été adoptée afin que les améliorations réalisées en matière ferroviaire concilient l'équilibre financier avec les commodités des usagers.

---

NHA-TRANG  
(*L'Avenir du Tonkin*, 21 mai 1937)

Par arrêté du Gouverneur général de l'Indochine du 13 mai 1937 :

M. Kaleski, ingénieur ordinaire de 2<sup>e</sup> classe des Ponts et Chaussées, est désigné pour assurer les fonctions de chef de l'arrondissement de Nhatrang de la circonscription de construction des chemins de fer, cumulativement avec ses fonctions de chef de l'arrondissement du Service ordinaire du Sud-Annam, au départ en congé administratif de M. Cousin, ingénieur ordinaire de 4<sup>e</sup> classe des Ponts et Chaussées, chef de l'arrondissement de construction des chemins de fer à Nha-trang.

---

DANS LE NORD-ANNAM  
UN IMPORTANT MOUVEMENT D'AGITATION AUX ATELIERS  
DES CHEMINS DE FER DE TRUONG-THI  
(*L'Avenir du Tonkin*, 9 juillet 1937)

Un millier d'ouvriers environ sont employés dans ces ateliers, sous la direction d'un chef des ateliers et de contremaîtres européens.

Depuis la visite de M. Justin Godard, ils réclament des améliorations de traitement non seulement comme salaire mais encore dans les conditions de travail. Les réformes exigées ne sont pas sans importance et c'est pourquoi elles demandent réflexion. Mais les ouvriers veulent un résultat immédiat.

M. le gouverneur général Brévié, dont les sentiments du cœur ne sont pas d'apparence, leur promit, lors de son passage à Vinh, d'examiner avec le plus large esprit de bienveillance l'application des lois sociales ; il assura que la loi de 1884 sur les syndicats corporatifs serait promulguée après une étude nécessaire pour en fixer les modalités ; que la construction d'une cité ouvrière serait réalisée dès l'agrandissement des ateliers. En un mot, le chef de la colonie eût une attitude telle envers les ouvriers qu'elle commandait à ceux-ci quelque patience.

Entre-temps. M. le résident-maire Jeannin <sup>57</sup> recevait fréquemment les délégués ouvriers ; il leur disait son désir de voir leur sort amélioré ; ii les exhortait au calme en attendant la date prochaine où lui-même ayant des précisions sur les réformes à réaliser, on passerait aux actes.

Sachant toujours harmoniser la voix de la fermeté et les bons conseils, le sympathique administrateur du Nghé-An pouvait espérer que les ouvriers attendraient dans le calme les améliorations promises. Or, le samedi 3 juillet, à 15 heures, tous les organes de force motrice s'arrêtaient brusquement. Le chef des ateliers, M. Vanderhasselt, était prévenu que les délégués ouvriers désiraient avoir un entretien avec lui. Il les reçut et fut mis en présence d'une première nomenclature de revendications dont les auteurs réclamaient l'application immédiate, puis d'une deuxième à transmettre à l'autorité supérieure. M. Vanderhasselt leur fit comprendre qu'il n'était pas qualifié pour décider, mais qu'il transmettrait volontiers les doléances présentées. Les ouvriers se retirèrent et reprirent le travail.

M. le résident-maire Jeannin, prévenu de l'incident, s'en fut rapidement sur les lieux et se livra lui-même à une enquête. Il acquit la certitude qu'un ouvrier s'était précipité sur les commandes des moteurs et avait arrêté la transmission sur l'ordre d'un délégué.

---

<sup>57</sup> Charles Marie Laurent Jeannin : né le 4 juin 1892 à Aix-en-Provence. Marié en 1928 à Hanoi avec Yvonne Tartarin, fille métisse d'Henri Tartarin, ancien administrateur-directeur du Comptoir français du Tonkin, puis grand concessionnaire à Bac-giang. Entre dans les services civils le 1<sup>er</sup> janvier 1929. Résident à Ha-tinh (1933), puis résident-maire de Vinh (1936)(maintenu jusqu'à mars 1941 au moins). En 1949, délégué du haut commissaire aux Logements. Chevalier de la Légion d'honneur (*JORF*, 11 juillet 1926).

Par ailleurs, l'ordre de cessation du travail avait été donné par un autre délégué. Le chef de province ne tarda pas à prendre les mesures qui s'imposaient : le service de la Sûreté, la garde indigène et le bataillon colonial étaient alertés, prêts à intervenir le cas échéant. Quant aux perturbateurs, ils étaient arrêtés et traduits en justice pour entrave à la liberté du travail.

Cette première mesure prise, le résident-maire, haranguant les ouvriers, leur déclara que l'ordre serait respecté, qu'il l'exigeait et que, quoi qu'il en soit, les deux inculpés auraient à répondre de leur acte grave d'indiscipline. Sur ses exhortations, le travail fut continué.

Le soir vers 18 heures, 2 à 300 ouvriers massés devant la porte d'entrée des ateliers réclamaient la mise en liberté de leurs camarades. Nouvelle visite de M. le résident Jeannin, qui fit entendre des paroles d'apaisement tout en déclarant qu'il ne lui appartenait pas de faire libérer les deux détenus dès lors que ceux-ci faisaient désormais l'objet d'une instruction judiciaire. Quelques voix s'élevèrent alors, d'ailleurs assez faiblement, pour crier : « Unissons-nous » — « Libérez nos camarades. »

Ensuite, les manifestants formant cortège, se remirent en ordre et sans bruit devant la résidence où ils passèrent une partie de la nuit, sans causer de troubles.

Le lendemain, dimanche, jour de repos, les ouvriers restèrent sagement chez eux.

Lundi matin, nouvelle demande de libération des deux camarades détenus. Nouvelle intervention du résident, renouvelant le « non possumus » de la libération, accompagné d'excellents conseils de nature à tout faire rentrer dans l'ordre.

Le soir à 21 heures, la grève était annoncée pour le lendemain. Effectivement, les 9/10<sup>e</sup> des ouvriers ne parurent point mardi au travail. Une soixantaine d'entre-eux cependant se présentèrent comme de coutume et se mirent à l'ouvrage. Il convient de les en féliciter. Il paraît certain que la plupart des autres seraient hostiles au mouvement, voudraient travailler ; mais, de graves menaces à l'endroit des dissidents les contraindraient, à leur corps dépendant, à l'inaction.

Telle était la situation le mardi soir, 6 juillet.

Rien d'alarmant n'est à signaler ; il ne s'agit que d'un conflit du travail qui, espérons-le, ne dégénérera pas en manifestation de caractère séditionnel. Grâce à la fermeté et à la clairvoyance de M. le résident-maire Jeannin, les événements ne sont pas sortis des limites extrêmes où peut conduire la défense d'intérêts corporatifs. De son côté, le personnel européen des ateliers, par son attitude digne et calme, a évité tout désordre plus grave que les incidents signalés.

\*

\*   \*   \*

Cette relation exposée, il convient, croyons-nous, de mentionner que les ouvriers de Truong-Thi assurent un travail pénible pour beaucoup d'entre-eux, et qui dénote de leur part une certaine habileté dans le travail du bois et du fer.

Un traitement équitablement proportionné à leur labeur doit leur être accordé sans qu'il y ait lieu d'établir, comme on a tendance à le faire, un parallèle entre la vie du nhaqué et la leur. L'homme des champs est un homme libre ; il n'est soumis à aucune contrainte et vit à bon compte ; il travaille comme il lui plaît et quand il lui plaît. Certes, les calamités naturelles lui infligent trop souvent de dures épreuves qui le rendent éminemment intéressant. Mais, il a choisi sa destinée, comme les ouvriers ont orienté la leur. Des lors, quand il s'agit de revendications ouvrières en ce pays, celles-ci doivent être examinées objectivement et non sous un angle de comparaison. L'essentiel est de doser avec équité la rémunération du travail et d'établir les conditions générales du traitement raisonnablement afférentes à la situation de l'ouvrier en tant qu'hygiène, prévoyance, limitation des heures de présence, discipline, accidents.

Et ce n'est que, lorsque des promesses ayant été faites et toutes mesures prises en faveur des ouvriers selon une norme humaine, équitable, compte tenu du milieu, ceux-ci ne savent pas (ou ne veulent pas) mettre une borne à leurs revendications qu'il convient alors de leur faire sentir la différence entre leur sort et celui de l'homme des champs. C'est alors qu'il convient de leur dire : « Ce n'est pas en réalité une amélioration de vos conditions d'existence que vous poursuivez puisque vous sautez d'abus en abus : c'est le désordre que vous voulez semer. »

Après les promesses généreuses de M. le ministre Godard et de M. le gouverneur général, la conduite des ouvriers de Truong-thi pourrait laisser croire à une tentative de subversion. Trop pressés, ou obéissant par pusillanimité, à des camarades visant un but étranger aux intérêts corporatifs, ils s'insurgent et veulent dicter la loi. Délibérément, ils se sont placés dans le tort.

Il importe de ne pas être dupe d'une situation pour le moins équivoque et de ne point la laisser s'aggraver en attendant que la charte du travail promise et actuellement à l'étude soit définitivement arrêtée.

La journée de mercredi était encore une journée de grève. Le personnel des bureaux et quelques chefs et sous-chefs ouvriers, sont restés fidèles à leur tâche. Mais leur présence ne suffit pas au fonctionnement du service, qui demeure paralysé. Or le travail exécuté à Truong-Thi concourt à assurer un grand service public, qui pourrait être interrompu par la faute des grévistes. Si pareille éventualité venait à se changer en réalité, l'opinion publique accuserait peut-être quelque réaction...

Louis MAZEL

---

Manifestation politique ?  
Une grève générale a éclaté aux Chemins de fer de Saïgon  
(*L'Avenir du Tonkin*, 13 juillet 1937)

Hier, après-midi, le travail terminé une délégation de quatre ouvriers des chemins de fer vient présenter à leurs chefs une requête exposant un certain nombre de revendications parmi lesquelles gratuité de l'hospitalisation et autres demandes d'un caractère purement professionnel.

Aucune allusion n'y était faite au mouvement politique. Promesse leur fut donnée de transmettre leurs desiderata en haut lieu, mais la délégation demanda une réponse immédiate. Le bruit courait dès lors qu'une grève avait été décidée par le comité.

Effectivement ce matin, à 5 heures, la grève était générale. Aucun ouvrier, ni cheminot n'était à son poste. Aucun train ne put partir. Néanmoins, l'accélééré venant de Nhatrang est arrivé à 7 h. 20 [et] le train venant de Dalat et transportant les élèves du Lycée sera normalement à 9 h. 30.

Un seul départ pour Biênhôa a eu lieu ce matin, à 7 h. 50, par l'autorail. Un autre départ pour Mytho, par autorail, eut lieu aussi. Mais là s'arrête le mouvement du trafic par ailleurs complètement immobilisé par cette grève.

Ce matin, l'aspect désert de la gare est curieux et la police y monte une surveillance vigilante dans la crainte d'incidents toujours possibles.

On dit que la véritable raison de la grève est la condamnation des leaders communistes hier. Ce serait donc une grève de solidarité, de protestation. Sitôt connu le verdict, vers 9 heures, une agitation assez particulière fut, en effet, constatée au dépôt des chemins de fer.

Des conciliabules rapides eurent lieu et on sait comment une délégation fut désigné pour aller présenter la requête, motif cherché pour déclencher la grève.

Nous avons pu interroger ce matin un cheminot gréviste qui nous a répondu qu'il se mettait en grève parce que les autres le faisaient et qu'il observait la règle de solidarité.

Il a protesté contre l'allégation d'une grève de protestation en faveur des communistes et nous a assuré qu'il s'agissait d'une grève purement professionnelle.

Les voyageurs arrivant ce matin à la gare, pour prendre le train, durent recourir aux autocars qui augmentèrent immédiatement leurs prix, de même que les voitures de location.

Ajoutons que la grève touche tout le trafic et le dépôt. On nous dit que le mouvement s'étend jusqu'à Vinh, en Annam. Trois cents ouvriers environ pour l'instant sont considérés comme grévistes.

(« L'Opinion » du samedi 10 juillet).

---

DANS LE NORD-ANNAM  
LE MOUVEMENT GRÉVISTE DE TRUONG-THI  
(*L'Avenir du Tonkin*, 15 juillet 1937)

(Vinh, le 13-7-1937)

La situation aux ateliers de Truong-Thi reste sans changement. La grève continue et, devant l'entêtement des ouvriers au chômage. l'Administration a décidé d'éviter des dépenses de force motrice, d'éclairage et l'usure inutile du matériel mécanique. Ce ne sont pas, en effet, quelques sujets bien intentionnés qui peuvent suppléer à la carence des autres. Malgré leur bonne volonté, le travail est entièrement suspendu.

Il ne faut point se dissimuler que l'état de choses qui dure depuis le 4 juillet et qui, à l'origine, se présentait sous le processus ordinaire des incidents du travail, revêt une importance grave. Restera-t-il confiné à Truong-Thi, ou s'étendra t'il ? Telle est la question qui se pose. Vendredi dernier, M. l'administrateur Patau, inspecteur du travail en Annam, est venu sur les lieux. Nous croyons savoir qu'il a eu des entretiens avec les délégués ouvriers, mais sans résultat favorable. Devant l'intransigeance de ces derniers, dont les revendications ne font que s'accroître, est-il bien sûr qu'il s'agisse d'un mouvement strictement corporatif ?

Le fait que M. l'inspecteur du travail n'a pas réussi à ramener les grévistes à une saine compréhension de leurs devoirs est à retenir. M. Patau est un homme pondéré, réfléchi, et, de surcroît, extrêmement affable. Il a, comme on dit, la manière qui lui vient, d'ailleurs, d'une propension naturelle à l'amabilité et d'une parfaite éducation. On peut donc tenir pour certain que, dans ses entretiens avec les délégués des ouvriers, il a fait preuve du meilleur esprit de conciliation et de loyale persuasion. Si sa mission médiatrice demeure sans effet, on peut conclure qu'on se trouve en présence d'une effervescence soudoyée et d'origine suspecte.

Il est, en tout cas, profondément regrettable qu'au moment même où l'économie coloniale retrouve une allure encourageante, où les affaires « reprennent », des Annamites soient assez peu soucieux de l'intérêt de leur pays, de celui de leurs compatriotes pour créer un mouvement de résistance contre ces mêmes intérêts.

Pour se réhabiliter, il leur suffirait d'un bon mouvement : reprendre le travail et limiter leurs exigences immédiates à celles qui peuvent être satisfaites sans délai, et qui leur sont, d'ailleurs, virtuellement accordées.

Jusqu'à présent, l'Administration leur a manifesté un bon vouloir que d'aucuns taxent même d'excessif. M. l'inspecteur du travail ; M. Alfano, directeur adjoint des chemins de fer ; le résident de France, ont épuisé les meilleurs moyens de conciliation : ils se sont heurtés à des gens qui paraissent animés d'un esprit subversif. Aussi, toutes les mesures sont-elles prises pour qu'en cas d'arrêt des transports, ceux-ci soient assurés sans le concours des agents qui y sont normalement préposés.

Aux dernières nouvelles (que nous donnons sous toutes réserves parce qu'elles n'émanent pas de source officielle) quatre des principaux délégués seraient sous les

verrous. Les deux premiers, qui furent arrêtés le 3 juillet, ont été relâchés peu après leur arrestation malgré l'enquête probatoire conduite, nous dit-on, par M. le résident Jeannin. en personne, et concluant à leur culpabilité pour un délit prévu par le code pénal. Dans ces conditions, on conçoit combien la tâche d'un administrateur responsable de l'ordre public devient ingrate...

L'épilogue de l'opinion publique est que l'humiliation a assez duré.

Louis MAZEL

---

### LA GRÈVE DES CHEMINOTS

Les ouvriers de Truong-Thi n'ont pas repris le travail

À Saïgon, la situation ferroviaire s'est améliorée

(*L'Avenir du Tonkin*, 16 juillet 1937, p. 2)

Nous avons annoncé hier que, suivant les termes d'un accord intervenu entre l'Administration des chemins de fer et le personnel des ateliers de Truong-Thi, les ouvriers de ces ateliers devaient reprendre le travail, jeudi matin.

La promesse faite n'a pas été tenue, puisque, ce matin, les ateliers sont encore fermés. Nous supposons que les parties n'ont pu se mettre d'accord sur la demande formulée par les grévistes, pour que les deux délégués arrêtés soient relâchés.

Nous avons signalé hier que le personnel roulant des Chemins de fer du Sud n'avait pas encore repris le travail malgré une tentative de conciliation, qui semblait avoir réussi.

Ce matin, une amélioration est cependant à signaler. L'Administration des Chemins de fer du Sud, a fait connaître au public que le trafic ferroviaire était repris dans les conditions habituelles et suivant les horaires primitivement établis.

---

### COMMUNICATIONS COUPÉES

EXTENSION DE LA GRÈVE DES CHEMINS DE FER

(*L'Avenir du Tonkin*, 16 juillet 1937, p. 5)

Le trafic a cessé également à Dalat, Nhatrang, Tourcham et Vinh. Les grévistes prétendent que le mouvement n'a aucun motif politique

Samedi matin, nous relations les détails de la grève qui venait d'éclater soudain à la gare et au dépôt de Saïgon, immobilisant tout le trafic sur Nhatrang, Mytho, etc. Plus de 300 ouvriers avaient quitté le travail.

Nous laissions entendre que cette grève atteindrait probablement les cheminots de Di-An, ce qui s'est effectivement produit.

Par ailleurs, à Ba-diêm, Hoc-mon, Chocau, Quan-tre, etc., les tilburys et les marchandes des Halles se sont également mis en grève de 6 heures du matin à 9 heures.

### Les revendications

Nous avons pu obtenir d'un gréviste la liste des revendications demandées au... chef de gare par les cheminots.

1° De bien vouloir considérer les délégués des ouvriers comme étant leurs représentants ;

2° Augmentation de salaires de 15 %. — demande qu'ils sont prêts à abandonner, à ce qui nous a été dit ;

- 3° Pas de retenue d'argent pour les dimanches et jours fériés ;
- 4° Hospitalisation gratuite et possibilité pour les malades de toucher leur solde ;
- 5° Abandonner la visite médicale bi-annuelle des chauffeurs et mécaniciens ;
- 6° Pas d'argent « coupé » au titre des punitions ni de renvoi injustifié ;
- 7° Réintégration des cheminots renvoyés : Chi, Ut et quatre autres chefs de train, « victimes d'une injustice », du dépôt de Thuân-Ly et 3 délégués du dépôt de Truong-Thi ;
- 8° Autorisation de former un syndicat.

Nos lecteurs se rappellent que le chef de gare avait promis d'en référer à ses supérieurs, mais que els délégués exigèrent une réponse immédiate. Ce qui, cette réponse ne pouvant, bien entendu, être donnée, se traduit par la cessation du travail.

#### À Di-An

Samedi matin, la grève était donc générale et seuls deux autorails purent partir en direction de Biênhoà et de Mytho.

Le soir même, le mouvement gagnait le dépôt de Di-An qui emploie de nombreux ouvriers.

Partout, la police montait la garde, mais elle n'eut pas à intervenir, les grévistes étaient parfaitement calmes. Quelques arrestations furent simplement opérées pour défaut d'acquit d'impôt, sans plus.

Des avis ont été affichés sur les murs de la gare annonçant que deux autorails seulement assuraient le trafic Saïgon-Mytho et Saïgon-Biênhoà.

L'accélééré a pu partir.

... grâce aux mécaniciens de l'armée et de la marine. Il a quitté Saïgon à l'heure, samedi, mais avec une demi-heure de retard hier soir. Ce matin, l'accélééré et le train de Dalat sont annoncés comme ayant une heure et demie de retard. Des agents montent la garde le long de la ligne pour empêcher toute tentative de sabotage.

Sur l'accélééré, des militaires prirent place également, afin d'intervenir, le cas échéant.

Ce matin même, M. l'inspecteur du Travail, l'ingénieur en Chef et son adjoint doivent se réunir à huit heures afin d'examiner les revendications des cheminots.

Les délégués ont été invités à assister à cette conférence. Espérons qu'un arrangement interviendra, car on sait que le trafic ferroviaire interrompu apporte toujours une grosse gêne aux communications inter-indochinoises.

Ce n'est pas pour « La Lutte »...

D'après les grévistes, cette grève n'a nullement été déclenchée en faveur des leaders communistes. Ils disent tous que si satisfaction leur est accordée, ils reprendront leur travail normalement.

Par ailleurs, le bruit court parmi les Annamites que M. Ta thu Thâu aurait disparu, qu'il serait parti pour une destination inconnue. Nous n'avons pu obtenir aucune précision à ce sujet aux bureaux de *La Lutte*.

Le conseiller communiste Tliacha a été relâché samedi.

Quant à M. Nguyễn-van-Tao et M<sup>me</sup> Nguyễn thi Luu, ils ont été arrêtés et conduits à la Sûreté.

Ajoutons que la grève des chemins de fer n'est pas exclusive à Saïgon mais qu'elle s'est étendue aux dépôts de Dalat. Tourcham, Nhatrang et Truong-Thi et Vinh.

Un communiqué

Voici le communiqué que le Bureau de la Presse nous adresse à propos de cette grève :



Les revendications présentées par les ouvriers des chemins de fer, qui se sont mis en grève samedi dernier, seront examinées aujourd'hui, lundi 12 juillet 1937, par l'inspecteur du Travail en Cochinchine, l'ingénieur en chef et l'ingénieur adjoint des Chemins de fer.

Trois délégués des ouvriers participeront à cette réunion.

Il est à espérer qu'un terrain de conciliation pourra être trouvé et que les pourparlers entre employeurs et employés aboutiront à une solution.

(Communiqué)

« La Dépêche » du lundi 12 juillet 1937

---

### LA GRÈVE DES CHEMINOTS

---

À TRUONG-THI, UNE PARTIE DES OUVRIERS ONT REPRIS LE TRAVAIL  
(*L'Avenir du Tonkin*, 19 juillet 1937, p. 2)

Nous avons annoncé samedi que malgré un accord de principe donné par les délégués des ouvriers de Truong-Thi sur les nouvelles conditions de travail proposées par l'Administration, le travail n'avait pas repris samedi. Nous ajoutons que cependant, ce matin, une reprise générale du travail était prévue.

Aux dernières nouvelles, nous avons pu obtenir les précisions suivantes : une partie seulement des ouvriers (140 environ), qui donnèrent toujours toute satisfaction, tant au point de vue travail, qu'au point de vue moralité, ont été admis par l'Administration des chemins de fer à reprendre le travail dans les ateliers de Truong-Thi. L'activité de ces ateliers a donc été réduite, et nous croyons savoir que l'Administration, pour éviter le retour de semblables incidents, n'embauchera que des ouvriers donnant toute quiétude sur leur moralité et sur leur qualités professionnelles.

---

### NORD-ANNAM

La grève de Truong-Thi  
(*L'Avenir du Tonkin*, 21 juillet 1937, p. 11)

(Vinh, le 19-7-1937).

Espérons qu'il n'en soit plus question bientôt. Ce matin, lundi, 130 ouvriers se sont présentés aux ateliers pour reprendre le travail. C'est un acheminement vers la sagesse. Bien que faible par rapport à l'effectif total, cette première rentrée est un heureux présage.

Il est très vraisemblable que, dans le courant de demain, toutes les équipes seront à leur poste.

L. M.

---

### NORD-ANNAM

EN MARCHE SUR LA RÉSIDENCE  
(*L'Avenir du Tonkin*, 22 juillet 1937, p. 5)

Les ouvriers des ateliers de Truong-Thi, quoique n'étant pas encore embrigadés dans les syndicats, se sont, la semaine dernière, portés vers la Résidence de Vinh.

Dans leur marche militaire pour y arriver, ils ont rencontré bien des choses qu'ils n'ont sans doute par vues, mais que nous voyons, nous.

Ils ont rencontré des mendiants, des vieillards, des infirmes, des aveugles. Peut-être tous ces gens-là sont-ils un peu plus malheureux que les ouvriers de Truong-Thi. Ils n'ont pas choisi leur sort ; ils sont vieux parce qu'ils n'ont pas pu faire autrement, ils ont perdu la vue ou un membre parce qu'ils font partie du monde des infortunes imméritées. Tous ces pauvres gens ne sont pas syndiqués ; ils n'ont ni retraite ni pension ni indemnité ni soins médicaux ni rien du tout : ils n'ont pour vivre que la charité publique.

Les ouvriers ont rencontré d'innombrables enfants. La race annamite est prolifique, et c'est tout à son éloge. Mais tous ces marmots n'ont pas toujours de quoi manger à leur faim. Il y a de pauvres petits qui vivent comme ils peuvent, et ne sont guère vêtus, les allocations nationales pour charges de famille n'existent pas ici. Entre autres « revendications », messieurs les ouvriers ont-ils songé à demander, au nom de la justice, qu'elles soient organisées non pas seulement, bien entendu, pour eux, mais pour la masse innombrable du peuple annamite non fonctionnaire ? Il ne semble pas qu'ils y aient songé. Pourtant, MM. les ouvriers de Truong-Thi, et leurs chefs ont des loisirs pour réfléchir, leur réflexions sont peut-être un peu trop bornées à leur propre horizon.

Ils ont, dans leur opération stratégique, traversé des rizières. Ils ont vu des paysans au travail. Or combien gagne un paysan annamite, surtout après démarcation des impôts, des charges, des risques de mauvaise récolte ? C'est un calcul qu'ils n'ont pas fait. Cependant, qu'on augmente les salaires des ouvriers et qu'on diminue leurs heures de travail, et c'est le paysan qui payera la différence. Le paysan ne peut se rattraper sur personne de l'élévation des prix qu'il doit subir, ni de l'augmentation des impôts qui suivra inévitablement — tout comme en France — les plus généreux et les plus démocratiques des mouvements sociaux. Le paysan n'est pas syndiqué, et son principal produit, le riz, est soumis aux cours mondiaux. Le paysan d'ici, comme celui de France, perd dans les mauvaises récoltes parce qu'il n'a rien à vendre et parfois rien à manger, mais ne gagne pas dans les bonnes parce que les prix baissent. Dans leur ardeur à faire augmenter leurs soldes et leurs loisirs, les ouvriers n'y ont sans doute pas songé, mais le fait est qu'ils se sont tout simplement réunis autour de la Résidence pour demander qu'on fasse payer par les paysans la satisfaction qu'ils éprouveraient à être mieux payés pour moins de travail.

Il y a une prière populaire hongroise que nous recommandons aux ouvriers de Truong-Thi : ils pourraient l'inscrire sur leur drapeau, et en tête de leur papier à lettre syndical. « Mon Dieu, envoyez nous du pain et des saucisses ; et, pour les autres, fouler leur des cailloux ». Les Hongrois disent probablement cela avec ironie ; les groupements sociaux le proclament, mais sans ironie avec une inconscience naïve chez le plus grand nombre, et, chez quelques-uns, avec un égoïsme cynique ou un sombre fanatisme qui ne s'embarrasse d'aucun raisonnement, qui reste volontairement en dehors des faits.

---

## LA GRÈVE DES CHEMINOTS (*L'Avenir du Tonkin*, 24 juillet 1937, p. 5)

*L'Impartial*, 20 juillet 1937.

La grève des cheminots se poursuit, mais la direction des chemins de fer n'en continue pas moins à assurer le service régulier de Saïgon à Hanoï et un service permettant d'assurer, tous les deux jours, le trafic des marchandises sur la ligne Saïgon–Muong-Man. À l'heure actuelle, un train, avec sa charge complète, part de Saïgon tous

les deux jours dans la direction de Muong-Man. Il n'y a plus de marchandises en souffrance à l'heure présente.

Les grévistes essayent de débaucher le personnel resté fidèle

Les grévistes sont très dépités de voir le trafic reprendre et les locomotives marcher sans eux ! Ils ont perdu la face, mais ne se déclarent point battus.

Ils ont essayé, samedi et dimanche, de débaucher tous les facteurs des gares de Saïgon à Biênhoà, pour empêcher l'enregistrement des marchandises, la délivrance des des billets, etc.

À Saïgon, sept employés de la gare ont abandonné leur poste, sans mot dire, à 8 heures du matin. Sur toute la ligne Saïgon-Biênhoà, une quinzaine de facteurs ont décidé de se joindre aux grévistes. Ils ont été remplacés dans l'espace de quelques heures.

L'ingénieur en chef des Chemins de fer, qui a repris tout son personnel en mains, a fait connaître au personnel resté fidèle que la défection des facteurs ne gênait en rien le service réduit qui est assuré actuellement, et il a souligné l'inanité des efforts des grévistes.

Des linhs ont été envoyés dans toutes les gares pour surveiller ou protéger, le cas échéant, le personnel resté fidèle.

Les ouvriers de l'Arsenal envisagent-ils une grève de solidarité ?

Le bruit circule en ville que les ouvriers de l'Arsenal envisageraient de se mettre en grève, si les ouvriers des chemins de fer n'obtiennent pas satisfaction, uniquement pour une question de solidarité, la masse des travailleurs, disent-ils, devant rester unie en ce pays.

Nous croyons savoir que l'Administration aurait reçu des lettres émanant des ouvriers de l'Arsenal parlant de « leur solidarité agissante ».

Mais aucune menace ne saura faire plier l'Administration.

150 coolies engagés en quelques heures

On dit communément : « Un de perdu, dix de retrouvés ». Les grévistes pourront méditer sur ce vieil adage, en apprenant que pour 100 coolies dont les chemins de fer avaient besoin, il s'en est présenté cinq fois plus et dans l'espace de quelques heures seulement.

Samedi matin, vers 10 heures 30, le chef de gare lit annoncer, *par une simple affiche*, qu'il embaucherait des coolies pour la manutention et assurer le service de la gare. À 15 heures, plus de 400 coolies avaient envahi les quais de la gare. On dut engager en supplément deux bengalis pour chasser ceux dont on n'avait plus besoin.

Les coolies chinois ont fait amende honorable

Les travailleurs chinois que le Gouvernement avait décidé, et avec raison, d'expulser de ce pays, ont fait amende honorable.

Les 27 Célestes qui avaient déjà été conduits à Xom-Chiêu pour être embarqués à destination de la Chine, ont compris : ils ont repris le travail et promis qu'ils ne se laisseraient plus duper par des gréviculteurs.

La situation à Truong-Thi

Les ouvriers des ateliers de Truong-Thi, ayant signé un compromis d'arbitrage, avaient promis de reprendre le travail dès mercredi matin, ainsi que nous l'avons signalé.

Mais ils ne tinrent pas parole. Signalons cependant qu'une centaine de grévistes sont venus, individuellement, demander à la direction des ateliers de bien vouloir les réembaucher, ce qui a été fait.

Hier après-midi des voyageurs ont dû céder leur place à... des vaches

Nous avons déjà écrit que ce sont les Annamites qui souffrent de cette grève, plutôt que les Européens.

Hier après midi, au départ de l'autorail de Mytho, à 15 heures 17, une soixantaine de voyageurs n'ont pu être pris. Ils ont dû céder leur place à 15 vaches et 15 bœufs, qui devaient être transportés à Tànan.

Les voyageurs qui n'ont pu prendre le train ont dû s'adresser à un chauffeur d'autocar, et ils ont payé trois fois plus cher ! !

Les enfants des fonctionnaires sont partis hier soir pour Dalat

Les élèves européens qui vont passer leurs vacances à Dalat ont pu partir hier soir. i

C'est une colonie de vacances organisée par le Gouvernement de la Cochinchine.

Ils étaient une trentaine environ, que les parents vinrent accompagner à la gare.

En marge de la grève des cheminots

On fait circuler sous le manteau le bruit que la grève des chemins de fer ne durerait plus bien longtemps. Déjà à Phanhiêt, à Vinh, c'est-à-dire partout, en dehors de Saïgon, le travail a intégralement repris. Allons, tant mieux. Des esprits chagrins articulent cependant que la grève à Saïgon pourrait avoir encore des rebondissements. Ne dit-on pas que certain mauvais Français inciteraient, par passion partisane, les meneurs et les délégués à la résistance ? Et qu'attendent donc le gouverneur général Brévié et le gouverneur Pagès — dont on nous disait qu'ils avaient tous deux de l'autorité, et même de la poigne — pour aviser et prendre les mesures nécessaires ? N'y a-t-il pas, parmi eux, comme de juste, un fonctionnaire atrabilaire, bien prébendé, logé gratuitement, et qui ne doit sa place qu'à la faveur gouvernementale ? Allons, Messieurs de la pudeur ! Quand on est engraisé, on ne joue pas au socialiste !

---

LA GRÈVE DES CHEMINOTS  
(*L'Avenir du Tonkin*, 30 juillet 1937, p. 6)

*L'Impartial*, 27 juillet 1937.

La situation s'améliore de jour en jour aux Chemins de fer.

L'embauche se poursuit à Saïgon

On embauche toujours des ouvriers à Saïgon. Si, à la gare, l'effectif est maintenant au complet (150 ouvriers ont été engagés depuis une huitaine de jours), on recrute du personnel au dépôt.

Dans la seule journée d'hier, une soixantaine ont été embauchés.

Hier après-midi, nous avons assisté à l'examen professionnel qu'on fait passer aux nouveaux ouvriers.

Car, actuellement n'est pas engagé qui veut. L'administration des Chemins de fer va profiter de l'occasion qui lui est fournie pour sélectionner son personnel : les incapables sont impitoyablement écartés.

42 ouvriers des « Dragages » engagés au Chemin de fer

Nous avons écrit, la semaine dernière, que les chemins de fer » auraient point de difficultés, même pour remplacer le personnel « spécialisé ».

Comme nous le laissions prévoir, une société locale (les « Dragages ») ayant licencié une partie de son personnel, qu'elle employait à My-tho, l'administration des chemins

de fer a aussitôt engagé ces ouvriers qui ont été très satisfaits de venir travailler à Saïgon sans avoir à chômer ni à courir les bureaux de placement.

Une voiture autorail a été chercher à Mytho ces 42 ouvriers (mécaniciens, tourneurs, forgerons, etc.) qui ont été conduits dès hier matin aux ateliers du dépôt principal de Saïgon.

Le travail reprend à Truong-Thi

Le travail reprend en Annam. Plus de 450 ouvriers travaillent à Truong-Thi, ce qui représente plus de 50 % des effectifs normaux.

Les cheminots de Muong-Man et Biênhoà veulent reprendre leur place

Les cheminots de Muong Man (au nombre de 20) et ceux de Biênhoà (huit) ont demandé à l'administration de bien vouloir les reprendre : ils ont tous adressé une demande à leur chef direct.

L'administration les examine actuellement. Ces ouvriers seront peut-être repris, mais ils seront payés exactement comme le personnel nouvellement engagé. Il a bien été spécifié que tous les grévistes, du fait de leur révocation, ont perdu tous les droits acquis.

Deux trains de marchandises partiront aujourd'hui

Deux trains de marchandises partiront aujourd'hui pour Muong-Man pour débloquer ce centre, encombré à l'heure actuelle par quelques centaines de tonnes de marchandises arrivées du Nord.

Les marchandises en souffrance seront transportées aujourd'hui dans les deux sens.

Les recettes...

Malgré la grève, les recettes se maintiennent. Par rapport au mois dernier, l'administration des Chemins de fer a constaté qu'à la gare de Saïgon, les recettes n'avaient diminué que de 1.000 p. seulement.

Après la tentative de sabotage de Song-long-Song

La tentative de sabotage de la voie près de de Song-long-Song a produit une vive émotion à Saïgon.

Nous croyons savoir que les auteurs de cet acte criminel sont activement recherchés.

Les mesures de surveillance de la voie ferrée ont été doublées.

Les voyageurs n'ont donc rien à craindre : ils sont efficacement protégés. La meilleure preuve en est que le sabotage a été découvert à temps et que le mal a pu être facilement réparé.

.....

Et la grève générale ?

Nous avons publié, dans notre édition d'hier, la traduction du tract que le parti communiste a fait distribuer à profusion pendant le week-end.

Les autorités avaient été prévenues que différentes grèves devaient éclater dans la journée de lundi.

À l'Arsenal, par exemple, les ouvriers devaient quitter le travail une heure plus tôt que d'habitude, c'est-à-dire à 10 heures, en guise de protestation.

On disait également que les ouvriers des Distilleries, de la F. A. C. I., de l'Est-Asiatique donneraient, dans l'après-midi, la preuve de leur « solidarité agissante » (sic), Mais nulle manifestation ne fut signalée hier.

Si les ouvriers de l'Arsenal sentaient mis en grève, ils l'auraient amèrement regretté : car l'Amirauté avait prévu une décision immédiate et radicale...

---

LA GRÈVE DES CHEMINOTS  
(*L'Avenir du Tonkin*, 4 août 1937, p. 6)

Une dizaine de grévistes ont repris le travail

Une dizaine de grévistes, mécaniciens et chauffeurs, qui avaient fait, si l'on peut dire, « la grève sur le tas » à Muong-Man, où ils avaient cessé de travailler à l'heure H, ont repris, hier matin, leur service aux chemins de fer.

Ces grévistes ont été trouver le chef de dépôt de Muong-Man pour le prier de bien vouloir les engager à nouveau. Envoyés à Saïgon, ils ont repris du service dès hier matin.

Près de 500 ouvriers travaillent à Truong-Thi

Les ouvriers des ateliers des chemins de fer à Truong-Thi qui reprennent le travail sont de plus en plus nombreux.

Ils étaient 500, hier matin, aux ateliers de Vinh.

À Saïgon, l'embauche continue.

14 nouveaux ouvriers ont été engagés, hier matin.

Une centaine d'ouvriers sont employés à Dian

Une centaine d'ouvriers, en comptant les Chinois, sont employés en ce moment à Dian.

Hier matin, la direction des chemins de fer a envoyé aux ateliers de Dian 22 ouvriers du dépôt de Saïgon.

Pour éviter des incidents, ces 22 mécaniciens étaient encadrés par des Européens et un quartier-maître de la marine. Ils ont pu travailler en toute quiétude et regagner Saïgon, protégés par la même escorte.

---

VINH

Une manifestation des ouvriers de Truong-thi  
pour la mise en liberté de leurs délégués et la distribution de leurs salaires  
(*L'Avenir du Tonkin*, 4 août 1937, p. 7)

Le matin du 2 août courant, plus de 400 ouvriers grévistes de Truong-Thi ont organisé une manifestation devant la résidence. Un délégué, M. Thach, est venu demander à M. Jeannin, résident-maire de Vinh, la mise en liberté de leurs quatre délégués, une augmentation de salaire vu la hausse formidable des denrées alimentaires et d'intervenir auprès de l'Ingénieur, chef des ateliers de Truong-thi, pour que le salaire du mois de juin leur soit payé.

Le résident-maire a conseillé aux ouvriers de reprendre leur service.

Aucun incident ne s'est produit.

---

ANNAM

Nouvel accident de chemin de fer  
(*Le Nouvelliste d'Indochine*, 20 décembre 1937)

Près de Hué, le train accéléré de Hanoï-Saïgon a déraillé à l'entrée du col de Muiné. On pense que la vitesse était trop grande au moment où le train empruntait une courbe prononcée.

Le mécanicien et le chauffeur ont été tués. Une demi-douzaine de voyageurs sont blessés, dont M. Achard <sup>58</sup>, l'ingénieur sympathiquement connu à Saïgon, assez peu gravement toutefois, M. Guillerm, sous-directeur de l'Institut Pasteur de Saïgon, madame Negresse, M<sup>lle</sup> Comès, tous sans gravité.

---

ANNAM  
HUÊ  
Un grave accident de chemin de fer  
L'accélééré dérailla à Cau-hat  
Des morts et des blessés  
(*L'Avenir du Tonkin*, 27 décembre 1937)

L'express n° 1 allant de Hanoï à Saïgon, qui a quitté Hué le mercredi 22 décembre, avait un léger retard qui, cependant, n'avait rien d'anormal. Il est donc [improbable] que ce soit ce fait qui ait provoqué l'accident. En tous cas, le train dérailla à environ 35 kilomètres au sud de Hué avant la gare de Cau-hai, vers l'entrée du tunnel du col de Phu-gia.

La nouvelle en parvint à Hué par une automobile transportant à l'hôpital M<sup>me</sup> Comès et une de ses filles blessées. Il s'agissait d'un déraillement qui s'est produit brusquement sans qu'on ne puisse jusqu'à présent en déterminer la cause. L'accident en tout cas fut brutal.

Nous avons vu le convoi obstruant toute la tranchée, la locomotive couchée à gauche sur le remblai, le tender levé droit, pressé entre elle et le premier wagon de voyageurs derrière lequel était le wagon restaurant. Entre la locomotive et le wagon se trouvait le fourgon qui a été projeté en avant au delà de la locomotive vers la droite mais éventré, laissant voir les sacs postaux en désordre. Dernière le wagon postal, doublant le wagon de 1<sup>re</sup> classe et le wagon restaurant plusieurs wagons annamites plus ou moins détériorés. L'ensemble était chaotique et on peut dire qu'il faut se féliciter que cet accident n'ait pas provoqué davantage de morts, ni causé de blessés graves. La plupart de voyageurs s'en sont tirés avec des contusions et quelques coupures. M<sup>lle</sup> Comès a une entaille assez large à la main et un voyageur, M. Achard, se plaignait d'un choc aux reins. Les nouvelles qu'on nous a données aujourd'hui à l'hôpital sont très rassurantes.

Malheureusement, parmi le personnel de la ligne, nous avons eu à déplorer la mort du mécanicien et du chauffeur restés engagés à leur poste et dont les corps n'ont pu être retirés que dans l'après-midi. Le convoyeur indigène des postes a été également retiré mort du wagon où il se trouvait, enseveli sous les sacs postaux. Il y a eu, en outre, un certain nombre d'Annamites blessés et contusionnés, dont vingt ont été dirigés sur l'hôpital de Hué. Huit semblent avoir eu des blessures réelles, et deux apparaissent avoir de la gravité. Des renseignements qui nous sont donnés aujourd'hui de l'hôpital, il résulte, qu'un seul de ces blessés est dans un état grave.

Les autorités se sont rendues sur les lieux dès qu'elles ont eu connaissance de l'accident. M. le résident supérieur y arriva le premier avec le docteur Le Nestour ; en accord avec le résident de Thua-thiên, il a pris toutes les dispositions pour assurer la garde du convoi et l'organisation rapide des secours.

---

<sup>58</sup> Joseph Achard, ingénieur aux [Forges, ateliers et chantiers d'Indochine](#).

Le Dr Guiller~~m~~, qui se trouvait dans le train avec deux médecins annamites, ont pu donner les premiers soins rapides aux blessés qui furent presque immédiatement transportés à Hué grâce à l'obligeante intervention d'automobilistes passant à proximité. Aussi, des secours furent organisés rapidement et cela a facilité certainement l'intervention des praticiens locaux qui ont apporté toute leur science et tout leur dévouement aux accidentés.

Il est trop tôt pour pouvoir dire quelle est la cause de l'accident. Il est donc possible que sans qu'il y ait vitesse excessive, celle-ci ait été exagérée, étant donné la situation locale, et a déterminé l'accident ; la présence de la locomotive et des wagons les plus lourds sur le remblai à l'extérieur de la courbe semble bien indiquer un déraillement sans motif anormal en ce qui concerne la voie.

L'enquête se poursuit.

(*France-Annam* du samedi 25-12-37)

L'accident de chemin de fer de Dabac

Hué, 21 décembre. (Arip). Un des blessés graves de l'accident de chemin de fer de Dabac de mercredi est décédé à l'hôpital de Hué. Il s'agit de M. Nguyen-Xuyen-Tuong, de Namdinh.

---

## COCHINCHINE

---

### SAÏGON

(*L'Avenir du Tonkin*, 14 mars 1938)

Les obsèques de M. Pomaret

M. Pomaret, surveillant principal des Chemins de fer, est décédé avant-hier soir à l'hôpital Grall, après une longue maladie.

Ses obsèques ont eu lieu hier après-midi, en présence d'une foule considérable d'amis et de sympathisants, parmi lesquels nous avons noté : MM. Uhry, ingénieur principal des Chemins de fer à Saïgon, Rollin, ingénieur principal à Nhatrang, Jehenne, chef du Service des voies et bâtiments à Saïgon, Gamol, chef du même service à Nhatrang, Franceschi, chef de gare de Saïgon, Saunier, Esperinas, etc

Au cimetière, après l'absoute donnée par le R.R. Parrel, l'ingénieur Rollin <sup>59</sup> prononça le discours suivant :

Mon cher Pomaret,

« Qui aurait pu croire, il y a une dizaine de jours, quand nous causions ensemble sur les quais de la gare de Nhatrang, que celle entrevue serait la dernière ? Rien ne faisait pressentir une pareille catastrophe. Vous paraissiez en pleine santé, vous faisiez preuve de votre entrain et de votre activité coutumiers et cependant, voici que vous vous n'êtes plus...

Cette rapidité avec laquelle la Mort nous frappe en ce pays est d'autant plus effroyable qu'elle prend souvent pour victimes ceux que leur apparence physique semblait mettre à l'abri de ses coups pour de nombreuses années encore.

Mais votre disparition soudaine, dans la vigueur de vos 56 ans, nous consterne d'autant plus que nous vous savions sur le point de jouir de votre retraite.

Vous attendriez d'un jour à l'autre l'arrivée de votre livret de pension et vous vous prépariez à jouir du fruit de vos trente-cinq ans de travail.

---

<sup>59</sup> Henri Paul Rollin (Saint-Paul-sur-Ternoise, Pas-de-Calais, 1<sup>er</sup> juin 1896-Paris XIV<sup>e</sup>, 6 avril 1974) : ingénieur E.C.P. Tennisman, ainsi que son épouse.



Oui, vous comptiez trente-cinq ans d'Indochine depuis ce 3 décembre 1903 où, débarqué comme marsouin, l'Armée, au bout d'un an, vous détachait dans l'administration des Travaux Publics.

Faute d'avoir à combattre des hommes, vous alliez lutter contre le sol, le climat, la fièvre. Vous alliez être de ceux qui ont participé à la construction du Saïgon-Phanhiêt et du Tourane-Nhatrang, puis à leur exploitation. De Saïgon à Qui-Nhon, il n'est pas une gare, pas un pont où vous n'avez laissé un peu de vous-même.

Pendant trente-cinq ans, vous avez avec dévouement servi l'administration et toujours donné satisfaction à vos chefs, dans quelque emploi que ce fût.

Vous étiez dans l'arrondissement un des plus vieux cheminots et l'un des plus aimés pour votre affabilité et votre bonne camaraderie. Tous auraient voulu ce jour pouvoir vous escorter une dernière fois et apporter aux vôtres l'appui de leur sympathie.

Le service les en a empêchés. Aussi, est-ce en leur nom, en celui de notre directeur et de nos camarades du reste du réseau que je suis venu vous dire nos regrets et notre douleur et vous apporter ce dernier témoignage de nos affectueux sentiments. »

---

## COCHINCHINE

### SAÏGON

(*L'Avenir du Tonkin*, 28 mars 1938)

Au contentieux

M. Achard réclame 60.000 p. aux Chemins de fer

On se souvient encore des détails de l'accident survenu au Transindochinois, le 22 décembre 1937, à 35 km. de Hué.

Une des victimes de ce tamponnement, M. Achard, ingénieur à la « FACI », a dû se faire soigner pendant des mois entiers à l'hôpital et, par voie de conséquence, arrêter son activité.

M. Achard, rendant les Chemins de fer de l'Indochine responsables de son malheur, vient de les assigner devant le Conseil du Contentieux, en demandant 60.000 piastres, à titre de réparation matérielle et morale ainsi que de *pretium doloris*.

M. Achard, par l'entremise de M<sup>e</sup> Bernard, soutient qu'au yeux de la loi, le transporteur doit amener le voyageur à bon port, sans dommage, en bonne condition.

Nul doute que la juridiction de Hanoï n'accueille favorablement la requête bien légitime de M. Achard, un des plus brillants collaborateurs de la « FACI », qui l'a beaucoup apprécié.

---

## LAOS

Une tragique excursion

(*Le Nouvelliste d'Indochine*, 24 avril 1938)

Dans la journée du jeudi le bruit circulait à Saïgon d'un épouvantable accident sur le Mékong, près de Luang-Prabang, qui avait occasionné, avec le naufrage d'une pirogue à moteur, la mort de plusieurs Européens bien connus.

Vendredi, par l'A. R. I. P., nous recevions le communiqué officiel suivant :

Hanoï, 21 avril. — Un orage d'une extrême violence a causé hier, vers 14 h. 30, entre Luang-Prabang et Pakou, le naufrage de la pirogue à moteur affectée sur le Mékong au service des Travaux publics. On déplore la perte de 4 passagers européens de la pirogue : [M. Lefèvre, ingénieur en chef hors chasse des Ponts et chaussées, directeur](#)

des chemins de fer d'Indochine ; M. Mignon, professeur de philosophie au Lycée Pétrus-Ky, directeur de l'*Asie nouvelle*\* ; M. Jouanin, ingénieur subdivisionnaire des Travaux publics, et M<sup>me</sup> Jouanin ; M<sup>me</sup> Mignon, M. Ponnhit, inspecteur des Écoles, et l'équipage de la pirogue ont été sauvés. Les recherches ont été immédiatement entreprises et sont poursuivies actuellement pour retrouver les corps des naufragés.

L'inspecteur général des Travaux publics, M. Gassier, est parti aujourd'hui sur les lieux.

En Indochine et particulièrement à Saïgon, chacun connaissait l'ingénieur Lefèvre, directeur des Chemins de fer, qui fut aussi l'ingénieur chef de Service en Cochinchine.

C'était, malgré ses 54 ans, un homme très robuste, d'une activité dévorante, d'une intelligence hors de pair. Il laisse, malheureusement, une très nombreuse famille.

M. Mignon, professeur de philosophie au Lycée Pétrus Ky à Saïgon, était aussi un grand voyageur indochinois pour les besoins de la belle revue qu'il avait créée et qu'il dirigeait, l'*Asie nouvelle*. C'était un homme cultivé, jeune encore, très courtois et de relations agréables.

C'est en recherchant des visages nouveaux pour sa revue que M. Mignon a trouvé la mort. Cependant, M<sup>me</sup> Mignon, qui accompagnait son mari, a pu être sauvée.

M. Jouanin, qui faisait fonctions de chef de service au Laos, était un jeune ingénieur de 28 ans à qui un bel avenir était promis. Sa jeune femme avec laquelle il avait été récemment uni, l'a suivi dans la mort.

On nous annonce que le corps de M. Lefèvre a été retrouvé et que ses obsèques ont eu lieu vendredi matin à Luang-Prabang.

À tous ceux que cette catastrophe met en deuil, nous présentons nos sentiments de condoléance.

---

DANS LA PRESSE DE COCHINCHINE  
Chez les Mois  
par Henri de Lachevrotière  
(*L'Avenir du Tonkin*, 17 mai 1938)

.....  
Tan-Linh. Que de lugubres souvenirs ce nom évoque dans l'imagination des populations annamites de Cochinchine et du Sud-Annam. Tan-Linh ! C'est le sacrifice de milliers et de milliers de vies humaines en faveur du Progrès.

Le Progrès, c'était la construction du Transindochinois [en 1912].

Cet établissement d'une voie ferrée se déroula normalement tant qu'on ne dépassa point Giaray, le nid d'aigle en lequel s'était posé Oddera, à l'époque l'homme de la montagne, de cette montagne sur laquelle il était parvenu à acclimater non pas un arbre, mais une plante minuscule, le fraisier. On allait rendre visite à Oddera, on se risquait en forêt pour goûter aux fraises de Nui Chua-Chang.

Tout se passa donc normalement jusqu'au Nui Chua-Chang pour la construction de la ligne. Dans le matériel humain, le déchet avait été à peu près normal, même en des points particulièrement malsains comme Bau-Ca par exemple.

Il n'en fut plus de même lorsqu'on parvint aux environs de la frontière.

On forçait en leurs derniers retranchements les génies de la forêt, on violait le domaine du dragon de la légende, le dragon sous l'égide duquel vivaient des millions d'humains au teint safrané.

Tous les maux s'abattirent en même temps sur les sacrilèges qui participaient à une telle entreprise.

Non seulement la fièvre des bois fit rage, mais encore le choléra arriva à la rescousse après que les tigres mangeurs d'hommes eurent décimé une partie des travailleurs.

La mortalité fut telle que tout le monde fuyait.

De Soui-Kiet à Muong-Mang, tous les chantiers furent désertés. Européens et indigènes tombèrent comme des mouches. À Damai, sur le bord de la voie ferrée, on voit encore les tombes de plusieurs Français victimes du choléra.

Chassant dans la région, j'arrivai un jour chez les deux frères Jovenet qui dirigeaient les chantiers de la maison Brossard et Mopin. Les deux malheureux avaient été obligés de rester là afin de ne pas abandonner un matériel considérable. Ils n'avaient plus un coolie avec eux. Seuls trois Grecs s'étaient obstinés, travaillant eux-mêmes à l'édification des côutées de pont, torses nus, en plein soleil. Pour combattre le choléra, ces trois Grecs vidaient chacun leur bouteille de Pernod chaque jour. Ils tinrent le coup et vécurent de longues années. Ils avaient noms Katsaros, Loucatos et Manolis. Il y a deux ans, Katsaros mourut au Laos, c'était le dernier de cet héroïque trio.

Ceux-là revinrent de Tan-Linh. Combien d'autres n'en sont pas revenus. Car pour la population annamite de Cochinchine et celle du Sud-Annam, toute cette région malsaine fut désignée sous l'appellation de Tan-Linh. On disait avec commisération en partant d'un malheureux : « Oh ! il est perdu. Il est a Tan-Linh ».

Tan-Linh, c'était l'enfer. Ce fut ce qui inspira à Daguerche son *Kilomètre 83*.

*La Dépêche*.

---

#### LES CHEMINOTS FETENT LEUR NOUVEAU DIRECTEUR (*L'Avenir du Tonkin*, 2 juin 1938)

Comme on le sait, M. Alfano, ingénieur des Ponts et Chaussées, a été nommé directeur de l'exploitation des Chemins de fer de l'Indochine (réseaux non concédés) en remplacement de M. Lefèvre, si tragiquement disparu au cours d'un voyage en pirogue sur le Mékong.

Les cheminots, pour manifester leur estime et leur respectueuse sympathie au nouveau directeur — qui est un enfant du rail puisqu'il a fait toute sa carrière indochinoise dans les chemins de fer — lui ont offert un vin d'honneur, mardi 31 mai, à 18 heures, dans un salon de l'[Hôtel Terminus de la Gare](#), lieu de réunion par excellence des cheminots.

La manifestation a groupé près de 50 agents de tous grades en résidence à Hanoï et dans les provinces voisines. On remarquait, à la table d'honneur, autour du héros de la fête, M. l'inspecteur général des Travaux Publics Gassier et son adjoint, M. Joubert, MM. Jay, ingénieur principal, chef du trafic et mouvement, Martin, ingénieur principal chef du 1<sup>er</sup> arrondissement régional, Ciciliano, chef du service et des approvisionnements, Laurette, inspecteur adjoint à l'ingénieur principal chef du matériel et traction, Reny, chef du service de la traction, Holstein, chef du Bureau administratif de l'Exploitation, Borgna, chef du secrétariat de l'Inspection générale, Jarry, chef du bureau du personnel à l'inspection générale, etc.

M. Harter, inspecteur, adjoint à l'ingénieur principal chef du trafic et mouvement, prit la parole au nom des cheminots. Le « speaker » n'ayant pas écrit son discours, force nous est de n'en pouvoir reproduire que les passages les plus saillants en nous excusant à l'avance des défaillances de notre mémoire.

« Monsieur l'inspecteur général  
Monsieur le directeur,

En de pareille circonstance, l'honneur de prononcer l'allocution d'usage échoit au plus gradé, au plus ancien, au plus parfait, au plus jeune. Je n'ai aucune de ces qualités ; et, pour prendre la parole ce soir, je n'ai d'autre titre que la confiance de mes camarades.

Or, je croirais trahir cette confiance — et je risquerais d'encourir votre légitime reproche — si mes premiers mots n'étaient pas pour saluer la mémoire de celui que nous regrettons tous, M. l'ingénieur en chef Lefèvre, si tragiquement disparu. »

Après avoir évoqué l'ancien directeur, l'orateur se tourne vers l'Inspecteur général des Travaux Publics et le remercie d'avoir bien voulu rehausser de sa présence cette fête intime et, aussi, d'avoir proposé à l'agrément de l'Autorité supérieure, pour tenir les postes de directeur et de sous directeur, deux cheminots : M. Alfano et M. Hury.

— « Au surplus, Monsieur l'inspecteur général, chacun de nous garde encore présent en sa mémoire le magnifique discours que vous avez prononcé aux obsèques de M. l'ingénieur en chef Lefèvre et les cheminots vous sont profondément reconnaissants d'avoir exalté les mérites de leur chef et d'avoir défendu sa mémoire — et, par la même occasion, défendu leur corporation toute entière — en des termes si nobles, en des termes si vibrants qu'ils eussent, en toute autre circonstance, infailliblement provoqué des bravos »

S'adressant au nouveau directeur des Chemins de fer, M. Harter lui adresse les déférentes félicitations du personnel et passe rapidement en revue la carrière du nouveau promu, toute entière consacrée au chemin de fer :

— « C'est donc à juste titre que je disais tout à l'heure que vous êtes des nôtres. Et, de même qu'un chef militaire reçoit parfois le grade de caporal d'honneur d'un régiment, de même nous vous nommons ce soir caporal d'honneur des réseaux non concédés d'Indochine.

Mais, nous ne sommes pas ici pour faire votre éloge ; non pas que cet éloge ne soit pas à faire, mais parce qu'il n'est plus à faire. Au reste, à trop insister sur vos mérites, je risquerais de faire prendre pour flagornerie ce qui n'aurait été que l'expression sincère du sentiment unanime de vos collaborateurs.

D'ailleurs, pourquoi nous sommes-nous librement réunis ce soir sinon pour vous témoigner notre respectueuse estime et notre affectueuse sympathie ? Et quelle estime, quelle sympathie pourrions-nous éprouver pour un chef qui, aux dons de l'esprit, n'allierait pas les qualités du cœur ?

Mais, il y a encore une autre raison à notre réunion de ce soir : à l'heure où les Travaux Publics, des heures où les chemins de fer sont en butte à des attaques aussi violentes qu'injustifiées, les Cheminots de tous grades doivent serrer les rangs pour faire face à l'affront qui leur est fait et leur réunion, leur solidarité, ils doivent les manifester hautement, publiquement. Or, quelle meilleure occasion pouvait nous être offerte que celle de la nomination d'un nouveau directeur pour affirmer que les agents des cadres des réseaux non concédés forment bloc autour de leur chef pour défendre et servir les chemins de fer ? »

L'orateur continue en donnant à M. Alfano l'assurance que les cheminots sauront faire preuve en toute occasions, dans les circonstances difficiles comme dans l'exécution quotidienne de leur tâche, de cet esprit de discipline et de dévouement qui a fait la grandeur des réseaux métropolitains. Après avoir fait allusion à la bienveillance coutumière du nouveau directeur, M. Harter termine : « Nous avons la certitude que vous serez pour nous le Chef dans toute l'acception du terme ou plutôt, non pas le Chef, mais le patron ! Le patron au sens étymologique du mot, le patron de la civitas romaine ou, mieux, le patron des corporations de l'ancien régime, celui qui, vivant de la même vie que ses compagnons et ses apprentis, apprécie chacun selon ses mérites ; le patron qui, ayant lui-même peiné à la tâche, n'ignorant rien de son métier, en connaît les grandeurs et les servitudes ?

Monsieur le directeur, nous avons la conviction que vous ne serez pas pour nous le Chef qui commande brutalement et auquel il faut obéir « perinde ac cadavrer », mais que vous serez le patron, celui qui guide et protège.

Mes amis, je vous convie à lever votre verre en l'honneur de M. l'inspecteur général et de notre directeur et de crier avec moi : Vivent les Chemins de fer de l'Indochine. »

Les bravos crépitent et, ceux-ci une fois apaisés, l'inspecteur général des Travaux Publics, M. Gassier se lève et, dans une courte réponse, remercie l'orateur des sentiments qu'il a exprimés :

« Je ne suis pas le héros de la fête, je ne suis que l'invité et je suis un peu comme le grand-père qui vient au milieu d'une grande famille unie, laquelle, comme toute famille, a ses jours de deuil et ses jours de joie.

Nous avons eu nos jours de douleur hélas ! aujourd'hui c'est jour de joie ! »

M. Gassier, après avoir rappelé que toute famille désunie est une famille en péril, constate avec plaisir l'union et la solidarité des cheminots ; il est particulièrement heureux de voir à la tête des chemins de fer un « enfant du rail » — en mettant toutefois en garde les cheminots contre un sentiment corporatif trop poussé, il estime légitime leur satisfaction de voir à la tête des réseaux non concédés un des leurs, et il déclare que tout agent doit avoir la possibilité d'accéder aux plus hauts grades sans d'autres freins que son mérite et ses talents ; M. Gassier déclare que, pour sa part, il veillera qu'il en soit bien ainsi.

De longs applaudissements accueillent la fin de la harangue de l'inspecteur général, puis le nouveau directeur des Chemins de fer prend à son tour la parole.

Après avoir évoqué une précédente réunion dans cette même salle, réunion au cours de laquelle les cheminots offrirent à leur ancien directeur, M. Lefèvre, une croix en brillants à l'occasion de sa promotion au grade d'officier de la Légion d'honneur, M. Alfano salue à son tour la mémoire de son prédécesseur dont il fut le collaborateur immédiat pendant deux années.

Il remercie ensuite les cheminots de l'estime et de l'affectation qu'ils lui apportent ; il se montre excessivement touché d'une manifestation de sympathie qui groupe la totalité des agents de direction et de contrôle. « Le poste auquel m'a appelé la bienveillance et la confiance de mes chefs, comporte de bien lourdes responsabilités : avec des collaborateurs tels que vous, je les assumerais sans appréhension. »

Il rappelle les nombreuses marques de dévouement des cheminots qu'il a eu l'occasion de constater ; il se montre, lui aussi, heureux de leur union et de leur esprit de solidarité. Il demande à ses collaborateurs de ne jamais hésiter à venir le trouver pour lui exposer leurs désirs d'ordre professionnel, car il ne manquera jamais de les écouter avec la plus grande attention et la plus grande bienveillance en s'efforçant toujours de leur donner satisfaction dans la mesure du possible. Il lève son verre en l'honneur des invités, en l'honneur des cheminots et de leurs familles et en l'honneur du Chemin de fer.

Les cheminots applaudissent chaleureusement leur chef et... les coupes se vident. La soirée se prolonge jusqu'à près de 20 heures au milieu d'une franche camaraderie.

À l'issue de la réunion, un télégramme fut envoyé au sous-directeur, M. Uhry, encore retenu par les nécessités du service à Saïgon, pour l'associer à la manifestation en l'honneur du directeur et pour l'assurer du dévouement des cheminots.

---

L'HORRIBLE ACCIDENT DE KABEU  
(ENQUÊTE IMPARTIALE DE XUÂN TIÊU)  
(*L'Effort*, 17 juin 1938, n° 87, p. 3, 4 col.)

L'article commence par une étude de l'accident de Kabeu sur la [ligne du Langbian](#) :

II

Chez les victimes expiatoires

Dans une « écurie », quatre mastodontes alignées côte à côte. L'une d'elles encore toute chaude et toute essoufflée. Accroupi auprès d'elle, un petit diable, la blouse bleue

de travail couverte de larges plaques de graisse et d'huile, s'affaire avec une grosse burette. Un autre, du côté opposé, tape lourdement : pan, pan !

À notre arrivée, l'homme à la burette lève la tête. Le mécanicien qui m'accompagne et qui me sert de guide lui propose :

— On va t'offrir le coup de bienvenue !

— Regrette mon vieux ! Pas moyen !

— Tu en as pour longtemps encore !

— Une heure !

— On t'attend. Le « chauffard » aussi ! Nous faisons une petite ballade dans l'« écurie », en attendant. Je demande à mon compagnon :

— Pourquoi dites-vous bienvenue ?

— Mais parce qu'il vient d'ailleurs. Il vient de remorquer l'express montant. Trois cents kilomètres de route. Puis deux heures de manœuvres en gare. Ce soir, il va remorquer l'express descendant. Encore trois cents kilomètres.

Je suis abasourdi ;

— Et maintenant, il doit réparer sa machine ? Alors quand peut-il prendre un petit peu de repos ?

Mon compagnon hausse les épaules :

— Il peut toujours se reposer une heure ou deux, si sa « bête » ne lui donne pas trop à faire. Sans quoi il se reposera demain, après avoir « charrié » l'express descendant et fait les manœuvres en gare. Pour nous, vous savez, le repos, les lois sociales, les dimanches, les fêtes tout cela est de la littérature. Après chaque courrier express, nous avons deux jours de repos, et c'est tout. Au total : quatre jours par mois si aucun camarade ne tombe intempestivement malade. Au cas où l'un de nous est malade, il faut le remplacer. Alors ces quatre jours ne sont plus que deux. Mais allons donner un coup de main aux camarades.

Pendant que mon compagnon s'attèle au travail avec ses deux camarades, je les observe. Tous ont le visage ravagé. Et ils ont tous de vingt-cinq à trente cinq ans, c'est-à-dire en pleine force de l'âge. Je comprends bien pourquoi ils vieillissent si tôt.

Ils ont maintenant fini. Au buffet de la gare, ils se jettent lourdement dans les mauvais fauteuils de la buffetière en essuyant du revers de la main de grosses gouttes de sueur. Je propose une boisson. Le mécanicien et le chauffeur refusent.

— Si vous voulez, vous allons plutôt manger quelque chose car nous n'avons pas encore déjeuné.

Mon compagnon me dit en souriant :

— Vous pourriez être l'auteur involontaire d'une catastrophe en leur donnant à boire. Pour nous, pas d'alcool ! Oh, la tentation est forte vous savez ! Après trois cents kilomètres de route, debout sur sa « bête », les yeux toujours écarquillés, les oreilles constamment tendues, on est vidé ! Et avec cela, la perspective de fournir le soir, ou le lendemain au plus tard, la même somme d'efforts épuisants, vous comprenez qu'on soit tenté fortement de se remonter avec un bon coup. Mais malheur à celui qui succombe !

Le mécanicien et le chauffeur approuvent énergiquement.

— Déjà on n'a que trop de tendance à déverser sur nos têtes toutes les fautes. Nous sommes des victimes expiatoires qu'à toutes les catastrophes nos chefs immolent à l'opinion publique, que nous soyons morts ou encore en vie. Qu'il s'agisse de l'accident de Dông-Hoi ou de celui de Dabac ou encore de celui tout récent de Dalat, les grands responsables, c'est nous ! On ne parle pas de matériel usé, de voie mal faite. Car s'il en était question, les gros bonnets auraient aussi leur part de responsabilité. J'essaie de les consoler :

L'opinion publique ne se trompe pas toujours.

Pour l'accident de Diêu-Tri, par exemple, la justice a condamné le mécanicien du convoi accidenté à un an de prison. Mais elle lui a accordé le bénéfice du sursis. Pour

l'opinion publique, ce sursis équivaut à la condamnation des grands responsables qu'on n'ose pas traîner au box des accusés.

— Et même en admettant que les catastrophes aient été occasionnées par notre propre faute, quels en sont les véritables responsables ? Demandez à nos maîtres de faire six cents kilomètres aller et retour en moins de deux journées, debout après d'un four et regardant constamment dans la nuit, sans compter les épuisantes manœuvres en gare : est-ce qu'ils le pourraient ? La résistance humaine a des limites.

Puis, après un petit arrêt pour calmer son indignation :

— Je vais vous raconter une petite histoire, une histoire de l'année dernière.

J'avais mal aux yeux quand vint mon tour de route. J'eus beau représenter à l'ingénieur chef du service de la traction que, dans mon état, prendre du service, c'était exposer les voyageurs à une catastrophe certaine. Car, de la puissance et de la visibilité de nos yeux dépend tout. L'ingénieur s'en f... quand même. Je dus atteler ma « bête » à l'express. Pour le premier cent kilomètres, par un effort surhumain, je réussis à conduire convenablement. Mais voilà que tout à coup, mes yeux se voilèrent. Je ne voyais plus rien. J'étais aveuglé et, par surcroît, perdais conscience. Le train était à environ un kilomètre d'un tunnel que précède une forte rampe. La catastrophe était certaine. Et le chauffeur et l'élève-mécanicien ne s'apercevaient de rien ! Heureusement je chancelai ; ce que voyant le chauffeur me retint par le corps tandis que l'élève, mécanicien s'accrochait au frein. Nous pûmes ainsi ralentir à l'arrivée à la rampe. Inutile de vous dire que pendant le reste du parcours, c'était l'élève-mécanicien qui conduisait avec l'aide du chauffeur.

Son compagnon sourit :

— Le chauffeur, c'était moi. C'est heureux que, ce jour-là ou plutôt cette nuit-là, nous eussions un élève-mécanicien à nos côtés, et un élève mécanicien qui connaissait les machines mieux que moi !

— Il n'y a donc pas toujours des élèves-mécaniciens sur les locomotives ?

— On peut dire que la présence de ces aides y est exceptionnelle. La pénurie du personnel de traction est telle que ces apprentis doivent conduire souvent eux-mêmes. Et parfois même les express. Lors du terrible accident de Dônghoi, c'était un élève mécanicien qui conduisait.

— Aujourd'hui ?

— Rien n'est changé. Aujourd'hui c'est comme hier, et demain sera comme aujourd'hui. Il y a toujours des élèves-mécaniciens qui conduisent. Cela se comprendrait encore si nous coûtions trop cher au budget, mais un mécanicien ne gagne que trente-cinq piastres et un chauffeur quarante piastres par mois. Qu'on supprime un seul de ces ingénieurs qui foisonnent aux directions, et on pourrait prendre une dizaine de mécaniciens et de chauffeurs en plus...

Je ne peux m'empêcher de frémir. Et j'ai là, je crois, une des causes principales de tant de catastrophes !

Suite et fin

(*L'Effort*, 24 juin 1938, n° 88, p. 3, 4 col.)

### III

#### Les agréments d'un voyage

Sur la moleskine usée du fauteuil des premières, je cherche à caser ma petite personne le plus confortablement possible.

Je suis assez perplexe. Il fait horriblement chaud. J'ai tourné le bouton du ventilateur de plafond. Le ventilateur ne marche pas. J'ai essayé un autre. Cet autre a tourné mais les rivets qui le fixent au plafond ont tellement « lâché » que je redoute de le recevoir sur ma tête et tournoyant encore comme une balle à hélice envoyée contre un

éléphant. Or, je n'ai pas la dure carapace de ce pachyderme. Je n'ai de chance d'avoir du vent qu'en baissant la glace de la portière. Je l'ai essayé. Le vent m'a envoyé dans la gorge une généreuse bouchée de poussières noires. Cette poussière ! Elle tourbillonne dans les couloirs, nous envahit par le nez, la bouche les oreilles, saupoudre tout notre corps en pénétrant insidieusement par le col des chemises, des manches, nous offusque et nous asphyxie.

Il faut absolument que je m'humecte le gosier. Il faut, pour cela, aller à la buvette de quatrième, traverser le tourbillon de de poussières, en avaler encore quelques bouchées Tant pis ! Je me décide. Car cette soif !

Je marche sur un pied, deux pieds, trois pieds. Un concert de récriminations s'élève. Des jurons. Je joue des coudes. On m'envoie des coups de coude en retour. Ma chemise est trempée. Je suis en nage. Et me voilà sur la plate-forme du wagon ! À l'intérieur, c'est un amoncellement indescriptible de marchandises et d'animaux. Des cochons grognent et crient. Un canard trop serré dans sa cage, fait bruyamment « couac, couac ». Impossible de m'introduire. J'y renonce.

Brusquement je suis projeté contre Ja, barre de fer du garde-fou. Je m'agrippe de toute ma force pour ne pas tomber comme ce voyageur qu'une secousse du train projeta récemment comme une balle sur la voie entre Saïgon et My-Tho. La locomotive nous inonde plus généreusement de poussières. Elle rue et renifle bruyamment. On arrive à une forte rampe.

Dans le remous provoqué par la secousse, je parviens à me dégager et réintègre avec satisfaction mon wagon. Maintenant, je fais de l'équitation dans mon fauteuil. Les secousses du train me projettent en l'air, puis me font retomber sur la moleskine qui me brûle. Par la portière du wagon, à un tournant, j'aperçois la locomotive qui crache des torrents de fumée, qui souffle et qui halète sans pourtant trop avancer. Elle a une longue, très longue cheminée qui la coiffe sur le devant assez drôlement. Et elle doit dater d'au moins une vingtaine d'années, ma locomotive, pour avoir cette allure grave de sénateur !

Et elle n'est pas encore l'ancêtre ! Les machines du même type forment la majorité. Elles appartiennent à tout un lot que nous a refile la métropole après 1918. Sur les 260 locomotives en circulation sur le réseau non-concédé, environ 160 appartiennent à ce même type Les plus récentes, les Pacific numérotées 300s et 1000 ne sont employées que pour les express. Et elles ne sont qu'une trentaine. Le reste forme le lot des vétérans chevronnés qui ont chacun au moins quarante ans de service. Magnifique record... de vétusté et de longévité !

Le train tout à coup s'arrête et je renifle longuement. Une gare ? Mais je n'ai pas entendu le coup de sifflet habituel qui annonce les arrêts. Ce doit être une panne. Combien de temps durera-t-elle ?

Je descends de mon wagon et m'en vais vers l'avant. Nous escaladons une pente assez raide comme on en voit très souvent sur le parcours Huê-Tourane et aux environs da cap Varella. La locomotive patine et ne peut pas monter. Conciliabule entre le mécanicien et le chef de train. On demande quelques volontaires pour glisser des petits cailloux sous les roues. Les voyageurs, de bonne grâce, se prêtent à ce petit travail qui les amuse tout d'abord mais qui, à la longue, devient fastidieux. Elle peut maintenant avancer la locomotive ! Lentement. Après, nous la dépassons encore ! Au bout d'un quart d'heure, avec l'aide des voyageurs, le train peut se glisser en haut de la pente. Maintenant, il va descendre. Pour la descente, on peut avoir confiance. Il sait dégringoler. Souhaitons seulement que les freins fonctionnent bien !

#### IV

#### Le problème

L'incroyable aveu de l'ingénieur Lefèvre au Grand Conseil des intérêts économiques et financiers en 1936 a été depuis irréfutablement confirmé : le matériel est à la limite



de sa résistance. Et les catastrophes ne sont pas près de leur fin. L'accident de Donghoi qui motiva cet aveu avait ouvert la série noire. Le récent accident Dalat ne la clôt pas encore. L'abîme appelle l'abîme et les catastrophes les catastrophes.

Le problème est à réétudier en entier. À un spécialiste de nos amis, nous avons demandé son avis pour clore cette enquête. Voici ce qu'il nous a dit :

« Les deux points principaux du problème à réétudier sont : la voie, la traction et le matériel.

« Voie.— Les dépenses d'établissement du réseau non concédé s'élèvent au total à 2.665 millions de francs-or 1928, soit à peu près 5.400 millions de francs Daladier. Le coût kilométrique s'élève à peu près à 2 millions de francs : le double du coût moyen en France et le 1/9 de celui d'Algérie, le 1/5 de celui de Tunisie. Pourtant, elle est la plus mal construite. Elle est sur certains parcours à reconstruire en entier même.

« D'abord le péché d'Adam. On a sous-estimé l'Indochine en la dotant de la voie d'1 mètre seulement au lieu de l'écart international de 1 m 435. La voie d'1 mètre est pour les lignes de pénétration telle que celles de Haïphong à Yunnanfou, de Blida à Djelfa (Algérie), etc., de rampe continue sur plusieurs dizaines de kilomètres avec pentes minima de 18 millimètres par mètre. Sur ces lignes la voie d'1 mètre réduirait, dans des proportions notables, les frais de terrassement, serait d'installation plus rapide et plus économique.

« Pour le transindochinois, non seulement la ligne n'est pas une ligne de pénétration mais elle n'est pas très difficile à construire non plus. Seule l'incapacité de certains ingénieurs a rendu la construction difficile. Les tronçons les plus durs de notre dérailleur national sont ceux du col des Nuages et du Cap Varella. Or, l'altitude dans ces lieux n'est que de 400 à 600 mètres avec rampes maxima de 15 millimètres par mètre.

« La voie de 1 mètre offre beaucoup moins de sécurité que celle de 1 m 435. Une cause des multiples accidents qui ensanglantèrent le dernier semestre de 1938 provient de cette erreur originelle de conception.

« D'autre part, les études d'avant-tracé ont été très mal faites. Une voie d'un mètre seulement doit présenter très peu, le moins possible de courbes brusques, et l'absence de courbes serait l'idéal. Pour ma part, j'ai pu relever, et rien que sur le transindochinois, au moins une cinquantaine de courbes à rectifier.

« La voie, déjà mal conçue, est encore plus mal réalisée. Il n'est un secret pour personne que les adjudicataires de la construction de la ligne ont fait, grâce à la complicité ou à l'ignorance de certains ingénieurs des T. P., des bénéfices scandaleux. Pour le tronçon Vinh-Dongha par exemple, rien que pendant la première année d'exploitation de la ligne, on a dû réparer une vingtaine de ponts, consolider les terrassements sur à peu près 50 kilomètres. Coût supplémentaire : 77 millions de francs (francs Poincaré).

« L'insécurité de la voie est encore augmentée par l'usage des rails trop légers de 25 kg au lieu de ceux de 30 kg couramment employés sur toutes les lignes étrangères et l'emploi des traverses de fer au lieu des traverses de « lim » Les multiples inconvénients des traverses de fer (dilatation et contraction trop grandes, mauvaise adhérence sur le cailloutis, etc.) ont été à plusieurs reprises signalés. Mais on ne peut pas retirer à une maison amie en France cette assiette au beurre et malgré l'abondance du « lim » dans le pays, malgré son bon marché relatif, malgré ses avantages en adhérence, on continue à acheter des traverses en fer.

« Matériel et traction.— Sur les quelque 260 locomotives en service sur les lignes non concédées une trentaine seulement sont de construction récente. Ce sont les 300s et 1000 assurant l'accélération quotidienne Hanoi-Saïgon. Et elles ne sont capables de traîner que 170 tonnes dans la montée des rampes les plus fortes du transindochinois au Col des Nuages Le reste est de la ferraille qui date de 20 et 40 ans.

« Or sur les voies ferrées indochinoises, de rampes assez fortes et de courbes très prononcées, dues à leur tracé fantaisiste, le problème de la traction est d'une importance primordiale.

« La charge par essieu est, comme on sait, fonction de la solidité de la voie et des ouvrages d'art. Et c'est de la charge par essieu ou de la pression qui appuie les roues motrices de la machine sur la voie que dépend l'adhérence. Or, notre voie et nos ouvrages d'art sont tellement frêles que la limite de la charge par essieu, c'est-à-dire l'adhérence des roues sur rails, est réduite au minimum.

« L'adhérence dépend d'autre part aussi du nombre de roues motrices. Plus il y a de roues, plus l'adhérence est parfaite. D'où nécessité d'alourdir la locomotive en même temps que de répartir le poids entre le plus grand nombre de roues accouplées par bielle. Mais cette multiplication de roues motrices allonge la locomotive qui risque de s'inscrire de plus en plus difficilement dans les tournants trop brusques. D'où nécessité d'articuler la machine.

« Le type de locomotives qui répondrait le mieux aux particularités de la voie indochinoise est le type « Garratt » largement répandu sur plus de 70 réseaux d'Afrique et notamment sur le P. L. M. algérien.

« La « Garrat » est du type « double Mountain articulée », a 23m de long et comporte 28 roues. Elle est divisée en 3 éléments distincts et indépendants : d'une part, deux trucks-moteurs, sorte de boggies à pistons et roues motrices formant tender supportant des caisses à eau et soute à charbon et, d'autre part, un châssis au milieu portant une chaudière capable d'alimenter en vapeur ces deux trucks-moteurs, véritables machines, et reliant ces derniers par une sorte de plate forme munie de pivots d'articulation La vapeur se rend de la chaudière aux quatre cylindres où elle se détend grâce à ces pivots De plus, cette machine est conçue pour la marche dans les deux sens sans retournement.

« Un fait à noter : une telle machine est construite spécialement pour les réseaux coloniaux, c'est-à dire pour la voie de 1 mètre, elle traîne, non seulement de lourds convois de marchandises, mais des trains de voyageurs à une vitesse atteignant le cent à l'heure.

« Une « Garratt », type « double Mountain », peut s'inscrire dans des courbes brusques de 120 mètres de rayon et emporte 12.000 kg de charbon, 28 mètres cubes d'eau. Elle vaut plus que deux locomotives réunies : 23 % d'économie de poids mort (2 « Mountain » pèsent en tout 280 tonnes, la seule « Garratt » 214 tonnes) et, à poids égal, réalise un accroissement de puissance de traction de 38 %. Elle peut parcourir de grandes distances sans ravitaillement en cours de route, d'où un gain de temps évident et une réelle économie de frais d'exploitation.

« Cette machine est munie des derniers perfectionnements modernes : 4 cylindres, surchauffe de la vapeur, réchauffage d'eau d'alimentation, freinage particulièrement puissant à vapeur et à vide, doublé d'un freinage de secours à air comprimé enfin éclairage de sa cabine et de ses phares avant et arrière Le problèmes de freinage y est heureusement résolu et évitera bien des accidents stupides.

« Pour le tourisme et les petits parcours, il faudrait remplacer la ferraille actuelle par les Diesel électriques légers et rapides.

« On sait quelle est la formule du Diesel électrique : un moteur thermique à huile lourde actionne un groupe de générateurs électriques.

« Un Diesel à quatre temps 8 cylindres développe une puissance continue de 920 CV à 700 tours-minute, la génératrice électrique commande 3 moteurs de traction se rapportant aux 3 essieux moteurs de la machine. En ordre de marche, celle ci, qui mesure 15 m. 13 de longueur, pèse 100 tonnes, traîne 90 tonnes pour un parcours sans ravitaillement d'environ 1.400 km, à plus de 100 km à l'heure.

« Si le Diesel électrique a l'inconvénient du poids élevé par rapport au cheval unitaire, par contre, il consomme du gaz oil, moins cher, paraît-il, que le charbon.

Machine électrique autonome, chaque Diesel est une usine d'énergie indépendante des centrales d'énergie des réseaux électrifiés.

« Naturellement, en remplaçant les locomotives, on doit également remplacer les wagons ou tout au moins les fortifier.

## V

### Trop de chefs et trop peu de personnel

Examinons le budget du réseau non-concédé. Nous y voyons au chapitre des dépenses 373 680 p. seulement pour l'entretien, réparations et travaux, 3.129.900 piastres pour le matériel et jusqu'à 4.023 490 piastres pour le personnel. Ce personnel se décompose comme suit : 9.536 indigènes et 180 Européens. Les 9.536 indigènes ne touchent que 2 883.090 piastres tandis que les 180 Européens émargent pour jusqu'à 1.142.400 p., soit une moyenne de 630 piastres par mois pour chaque Européen et une moyenne de 302 piastres par an pour chaque indigène.

Examinons maintenant les dépenses d'exploitation par catégorie depuis 1932. Alors que les dépenses pour le personnel tombent de 1 819.000 p en 1932 à 1 263.000 p en 1936 pour le Réseau Nord et de 1 115.000 à 773.000 pour le Réseau Sud, les dépenses de la Direction de l'Exploitation ne font qu'augmenter. De 59 000 p. en 1932, elles sont montées jusqu'à 162.000 piastres en 1935 et 180 000 p. en 1936.

« Il y trop de chefs ! » m'a dit un cheminot Oui, vraiment il y a trop de chefs et qui coûtent trop cher. Pour chaque arrondissement, à la Direction, il y a : un Ingénieur principal assisté d'un ingénieur chef de bureau et de trois adjoints ; l'un aux Trafic et mouvement, l'autre aux Voie et bâtiments et le troisième à la Traction. Chaque adjoint a encore trois adjoints, tous ingénieurs, qui coûtent chacun au budget plus de 400 piastres par mois.

Par contre, le personnel subalterne est nettement insuffisant. Et très mal payé. Au Trafic, un homme d'équipe gagne 14 p. par mois, un chef de manutention 18 p., un brigadier 30 p. et un chef d'équipe 35 p. Au Mouvement, un facteur gagne 21 p. un facteur suppléant 29 p. un chef de gare (4) 35 p. et un intérimaire (2) 40 p. Les privilégiés, chefs des gares importantes, ne gagnent que 60 p. Pour le service des trains, un garde frein gagne 15 p., un élève chef-train 21 p., un chef-train 30 p. et un contrôleur de route 45 p. À la Traction, un élève-mécanicien gagne 21 p., un mécanicien 35 et un chauffeur 40.

En retour, quelle somme de travail !

Je ne pourrai jamais oublier cette phrase combien triste dans son pittoresque de mon mécano ; « Pour nous le repos, les lois sociales, les dimanches, les fêtes, tout cela est de la « littérature ».

Huit heures de travail, la journée de ce télégraphiste qui, du matin jusqu'à la nuit noire, se penche sur son Morse ?

Huit heures de travail la journée de ce chef de gare qui, la nuit encore, doit répondre ou réexpédier les télégrammes, interrompre son sommeil à la sonnerie du Morse, assister à l'arrivée et au départ ou au passage des express, veiller fort avant dans la nuit pour mettre à jour ses registres, lire les fastidieuses circulaires qu'à tout propos les chefs lui assènent sur la tête ?

Et la semaine de quarante heures ? La semaine est-elle de quarante heures pour les chefs de train et les contrôleurs de route, ceux pour qui il n'y a ni dimanche, ni jours fériés, qui n'ont que deux jours de repos par quinzaine ? Et encore, ces deux jours de repos ne sont réduits parfois qu'à un seul. Car la pénurie du personnel est telle qu'il faut s'attendre à tout moment à être désigné pendant son congé pour remplacer un camarade défaillant.

Et puis la conduite des chefs, de certains chefs, bien entendu ! Il n'y a pas si longtemps, un ingénieur souffletait et donnait encore du nerf de bœuf à ses subordonnés ! Dans les gares importantes, les facteurs, les hommes d'équipe, etc., sont

en même temps sous les ordres du chef de groupe, du contrôleur, du chef de gare et du sous-chef de gare. 4 chefs, 4 dieux toujours irrités, qui, à la moindre faute, vous assènent un bulletin de réprimande. Or quatre bulletins de réprimande par mois équivalent à un blâme simple et entraînent la rétrogradation d'un échelon. Un facteur a été rétrogradé pour avoir en un mois: la première fois porté des sabots pour vendre les billets ; la deuxième fois oublié de saluer le contrôleur qui était sur la plate-forme du train et qu'il n'avait pas vu ; la quatrième fois, fumé quand l'ingénieur qui déteste le tabac passait près de lui ! Un chef de gare a été « liquidé » pour être, au moment où un train stationnait en gare, rentré dans sa chambre aux appels de son épouse que tentait de violer un contrôleur !

Dans ce service où l'on est sous les ordres de cinq pères et de trois mères (*nâm cha ba me*), de pareils cas d'injustice sont courants.

\*  
\* \* \*

L'accident de Dalat n'est que la goutte d'eau qui fait déborder la coupe — déjà pleine— de l'indignation publique.

Dans tout le pays, c'est un immense cri de colère. Que M. Brévié le sache et prenne sans hésitation les réformes qui s'imposent.

---

CONSEIL DU CONTENTIEUX ADMINISTRATIF DE L'INDOCHINE  
(*L'Avenir du Tonkin*, 19 octobre 1938)

10<sup>e</sup> instance Joseph Achard contre Gouvernement général de l'Indochine.

Le Conseil donne acte au sieur Achard de son désistement et le condamne aux dépens.

---

Désignations — Mutations  
(*L'Avenir du Tonkin*, 25 octobre 1938)

Par arrêté du Gouverneur général de l'Indochine du 15 octobre 1938 :

M. Martin Jean, ingénieur ordinaire de 3<sup>e</sup> classe des Ponts et Chaussées classé dans le cadre général des Travaux publics des Colonies au grade d'Ingénieur principal de 4<sup>e</sup> classe 2<sup>e</sup> échelon), est détaché au service des Travaux publics de l'Indochine pour compter du 15 août 1938.

M. Martin Jean, nouvellement détaché, est affecté à la circonscription d'exploitation des Chemins de fer

---

M. Jay <sup>60</sup> nous parle des nouvelles gares de Saïgon  
(*L'Avenir du Tonkin*, 16 janvier 1939)

---

<sup>60</sup> Antoine Jay (1910-2002) : polytechnicien, ingénieur des T.P. affecté à la direction du Trafic et Mouvement des chemins de fer à Hanoï (Noël 1936), puis directeur de la région de Saïgon (six mille agents, 800 km de lignes)(1938). Membre de la mission envoyée à Tokyo (mars 1941). Auteur d'une réponse au film *Indochine* de Régis Wargnier : *Notre Indochine 1936-1947* (Paris, 1994), qui débute par une présentation lourdement scolaire de la colonie.

Il est peu d'administrations croyons nous, qui présentent, autant que les Travaux Publics, des hommes jeunes aux postes de commande. La Cochinchine, de ce point de vue, est particulièrement favorisée.

Nos lecteurs connaissent déjà, pour avoir lu ici même leurs intéressantes déclarations, MM. Nicolau, ingénieur en chef des Travaux publics, et Arnoux, également ingénieur en chef, chargé de l'Hydraulique agricole.

Et il feront certainement connaissance avec M. Jay, ingénieur principal, chef du 4<sup>e</sup> arrondissement des chemins de fer non concédés de l'Indochine.

M. Jay, homme jeune, a succédé au poste délicat de Saïgon à un autre technicien en pleine activité, M. Uhry, dont les Saïgonnais ont gardé le plus sympathique souvenir.

Et ils veut bien, abandonnant pour quelques minutes ses absorbantes occupations, nous donner quelques nouvelles sur l'activité du service qu'il dirige.

— Votre prédécesseur nous avait appris l'an dernier qu'une importante commande de matériel moderne avait été passée en France dont on attendait les premières livraisons pour juillet 1938.

— En effet, cette commande, passée dans les délais normaux, a subi des retards considérables de livraison par suite des grèves dans la métallurgie et de la réduction des heures de travail.

Mais nous avons cependant commencé à recevoir une partie de ce matériel. Deux locomotives neuves sont en service et, le 25 décembre sont arrivés cinq châssis de nouveaux wagons de 4<sup>e</sup> classe.

— Le 25 décembre ? C'était le cadeau de Noël pour les usagers d'Indochine.

— Un peu mince, peut-être répond en souriant M. Jay, mais avec la reprise de la production française, consécutive à l'apaisement social, nous pouvons espérer recevoir notre matériel à un rythme plus rapide.

— Où en est-on des travaux de la nouvelle gare de Saïgon ?

— Il faut dire « des » nouvelles gares, car, vous le savez, la gare marchandises est, dans le nouveau programme, distincte de la gare voyageurs. Les bâtiments de la première sont d'ailleurs terminés. Ils sont situés au delà de la rue Mayer, à environ trois kilomètres de la gare actuelle décongestionnant ainsi le trafic qui se fait aux alentours de la place Cuniac. Nous attendons l'approbation des travaux de drainage du sol puis de ballastage et de pose des voies, approbation qui ne tardera pas et, très probablement en juillet ou en août prochain, si les travaux se poursuivent dans des conditions normales, la nouvelle gare pourra être mise en service.

— Et les autres parties du projet ?

— Le nouveau dépôt sera établi à un kilomètre de son emplacement actuel. Il comportera des bâtiments plus importants, deux de grandes proportions et un plus modeste. Les réparations et l'entretien pourront se faire dans de meilleures conditions.

Les études de la gare pour voyageurs qui se dressera cent mètres plus loin que l'actuelle se poursuivent très activement. Elles sont confiées pour la partie décorative à M. Moncet, architecte des Travaux publics et pour la partie technique, à M. Planté, ingénieur en chef d'Annam, spécialiste de ces constructions.

— À quelle époque la nouvelle gare de voyageurs sera t-elle une réalité ?

— Il faut d'abord achever les travaux de la gare marchandises pour libérer les voies qui se trouvent entre elle et la gare actuelle. On pourra ensuite commencer les travaux de la nouvelle gare voyageurs sans être obligé de démolir préalablement les bâtiments puisqu'on a construit cent mètres plus loin. On peut compter deux ans pour l'achèvement de tous les travaux du programme ».

Le jeune chef des chemins de fer du Sud possède ce don rare de la sympathie et nous aurions volontiers abusé de la bonne grâce avec laquelle il répondait à nos questions.

Mais chaque chose en son temps, dit le proverbe, et nos lecteurs retrouveront avec plaisir un des jeunes « hommes du rail » de l'Indochine.

Francis GATTEGNO.

(*L'Opinion*).

---

VINH-BEN-THUY  
Pénurie de wagons de marchandises  
(*L'Avenir du Tonkin*, 30 janvier 1939)

Le résident de France, M. Jeannin, a attiré l'attention de M. le résident supérieur sur la pénurie des wagons de marchandises dans notre gare, et dont nos commerçants et industriels ont à souffrir trop fréquemment.

---

Désignations — Mutations  
(*L'Avenir du Tonkin*, 8 février 1939)

Par arrêté du Gouverneur général de l'Indochine du 30 janvier 1939 :

.....  
M. Holtzmann, médecin de 1<sup>re</sup> classe de l'Assistance médicale, rentrant de congé, précédemment en service au Tonkin, est mis à la disposition de l'Inspecteur général des Travaux publics pour être affecté au service médical des Chemins de fer à Saïgon.

La solde et les accessoires de solde de M. Holtzmann seront supportés par le budget de l'Exploitation des Chemins de fer, exercice 1939, chapitre 3, article 6.

---

Le gouverneur général et madame Catroux  
en visite au Laos sur le chemin du retour  
(*L'Avenir du Tonkin*, 28 février 1940)

.....  
Le général d'armée Catroux a pris le train spécial à Somcuc, et s'est arrêté quelques heures à Vinh, où étaient venus l'attendre M. Gassier, inspecteur général des Travaux Publics, et M. Jeannin, résident de la province.

Le gouverneur général a inspecté dans le détail les ateliers de chemins de fer de Truong Thi ; son attention s'est portée plus spécialement sur une école d'apprentissage, de création récente, ainsi que sur les nouveaux ateliers et sur le projet de cite ouvrière qui doit abriter 1.800 familles dans un avenir prochain.

---

Vinh-Benthuy  
Mutation  
(*L'Avenir du Tonkin*, 19 septembre 1940)

Notre sympathique concitoyen, M. Roche, sous-chef de dépôt à la gare de Vinh, vient de recevoir une nouvelle affectation à Quinhon.

Samedi 14 courant, le personnel des chemins de fer, auquel s'étaient joints le résident de France, M. Jeannin et le directeur des ateliers de Truong-Thi, M. Muller, offrait un apéritif d'adieu au partant, à la « Taverne impériale ».

Au cours de cette cordiale réunion, M. Vignaud, inspecteur à Vinh, a lu une adresse rimée dédiée à M. Roche, laquelle, très spirituellement tournée, a obtenu le succès qu'elle méritait.

Tous nos vœux de bon séjour dans son nouveau poste accompagnent celui qui nous quitte et que l'on regrettera.

---

Dans la Légion d'honneur  
(*L'Écho annamite*, 10 mars 1941)

Vichy, 8 Mars. (Émission de France). — Sont nommés dans l'ordre national de la Légion d'honneur, à titre exceptionnel, au grade de Chevalier :

.....  
3° M. Émile Vanderhasselt, Inspecteur contractuel des Chemins de fer, fut très grièvement blessé en service, lors du bombardement de la gare de Battambang, le 8 janvier 1941. (Arip)

Nos sincères félicitations aux nouveaux promus.

---

Après le décès de M. Graffeuil <sup>61</sup>

---

Deux mots sur sa carrière

---

Un exemple de son ingéniosité  
(*L'Écho annamite*, 30 mai 1941)

.....  
Pour constater les bienfaits de l'espèce d'inamovibilité dont bénéficiait feu le résident supérieur Graffeuil — dont profitait, par répercussion, le Trung-Ky —, il suffirait de prendre l'accélééré Hanoï-Saïgon et d'ouvrir l'œil à son passage dans les régions réputées les plus ingrates qui longent la chaîne annamitique.

Là où s'étendait, en 1932, à perte de vue, un sol aride et nu, blanc comme craie ou chaux, désolé à l'égal d'un désert, à peine marqué çà et là par des bouquets d'herbe sauvage et rabougrie, inutile et poussiéreuse, surgissent depuis un lustre d'immenses pépinières de filaos, végétation précieuse à bien des titres et seule capable de pousser — sans soin — sur cette terre indigente à l'excès.

Renseignez vous auprès des sylviculteurs. Ils vous apprendront l'étonnante vivacité de ces arbres constamment verts, confirmation vivante du dicton suivant lequel les sauvageons florissent tout seuls partout, à l'occasion au détriment même des essences beaucoup plus appréciées — donc mieux soignées, d'un entretien infiniment plus onéreux et pénible.

Pour le voyageur, ces filaos possèdent au moins l'avantage de rafraîchir la route, de donner un peu d'ombre à ces coins naguère inhabités et inhabitables parce que cuits sans pitié par le soleil des tropiques.

Pour l'artiste ou le poète, il est, certes, plus agréable de trouver un semblant de verdure où régnait, il y a quelques années, une sorte de neige torride, qui vous martyrisait la vue — à force de se répéter à longueur de journées — vous suppliciait la tête et vous torturait la gorge.

---

<sup>61</sup> Maurice Graffeuil (1882-1941) : résident supérieur en Annam (1934-1940).

Pour les malheureux nha-quê du voisinage, ils bénissent les auteurs de ces peuplements végétaux, car ces derniers améliorent un tantinet leur existence, fixent une limite à l'invasion des dunes, procurent du bois mort à qui prennent la peine d'en ramasser.

Pour le transindochinois, les T. P. et les P. T.T., ces innombrables rangées de troncs, de branches, de feuillages opposent aux typhons périodiques, sinon des obstacles infranchissables, du moins des barrières suffisantes à atténuer la violence des vents, par conséquent à préserver — dans une certaine mesure — les rails, les poteaux télégraphiques, la route Mandarine, les ouvrages d'art de tous genres et de toutes catégories.

Et tant de services n'ont presque rien coûté aux coffres publics — en particulier au budget local si maigrelet déjà d'ordinaire !

N'est-ce pas là une manière de chef d'œuvre d'ordre financier ?

Aussi les Annamites conserveront-ils une éternelle et déférente gratitude à M. Graffeuil, pour se conformer à cette maxime de chez eux : « Quand on mange des fruits, il faut se souvenir de celui qui a planté l'arbre. »

L'ÉCHO ANNAMITE

---

#### Sports et Jeunesse

#### La « tournée » du [commissaire général à l'Éducation](#) (*L'Écho annamite*, 16 mars 1942)

Hanoï, 14 mars. — Poursuivant sa tournée, le Commissaire général à l'Éducation Physique, aux Sports et à la Jeunesse a assisté, dans la matinée d'hier, au stade des ateliers de Truong-Thi [ateliers ferroviaires près de Vinh] à une leçon complète selon la méthode Hébert. Il a adressé ses vives félicitations aux exécutants et aux moniteurs et les a invités à forcer leur âme en même temps que leurs muscles.

Il a présidé, dans l'après-midi, à 15 heures, la première manifestation sportive de la tournée de propagande au Laos, à laquelle participent vingt athlètes sélectionnés. Cette manifestation s'est déroulée au Stade municipal devant une grande assistance.

Sous la direction de M. Mary, chef du sport de la province, deux mille enfants et adolescents, en groupes remarquablement encadrés, ont fait un défilé impeccable devant le Commissaire Général.

Après l'envoi des couleurs et le salut de la jeunesse, très émouvants, le commandant Ducoroy a prononcé une brève allocution, dans laquelle il a demandé aux jeunes d'accepter joyeusement les disciplines qui permettront à la jeunesse d'assurer l'avenir de la France et de son Empire.

Les épreuves sportives se sont déroulées et ont donné l'occasion aux athlètes Soubabeyre et Ky de battre les records d'Indochine de lancement du poids et du 200 mètres plat. D'excellentes performances ont été réalisées dans les autres épreuves :

100 mètres : 1<sup>er</sup> Ky 12 secondes ; 2<sup>e</sup> Dialo.

Lancement du poids : 1<sup>er</sup> Soubabeyre 13 m. 69, record d'Indochine ; 2<sup>e</sup> Le Gall 15 m. 36.

400 plat : 1<sup>er</sup> Dialo 66 secondes 4/5 ; 2<sup>e</sup> Phuoc (Tonkin).

Saut en hauteur : 1<sup>er</sup> Ckay Vong 1 m. 65 ; 2<sup>e</sup> Soubabeyre (Vinh) 1 m. 60.

800 plat. 1<sup>er</sup> Chi 2 minutes 14 secondes ; 2<sup>e</sup> Martinez.

Lancement du disque : 1<sup>er</sup> Le Gall 45 m. 96 ; 2<sup>e</sup> Soubabeyre 39 m. 25.

200 plat : 1<sup>e</sup> Ky 22 secondes, record d'Indochine ; 2<sup>e</sup> Diagne (Vinh).

Saut en longueur : 1<sup>er</sup> Soubabeyre 6 m. 03 ; 2<sup>e</sup> Chhay Vong 5 m. 94.

1.500 mètres : 1<sup>er</sup> Chi (Annam) 4 minutes 37 secondes ; 2<sup>e</sup> Noi (Cochinchine).

Relais 4 x 100 : 1<sup>er</sup> sélection d'Indochine.)



À la suite de ces épreuves, une partie du public a assisté à une partie de pelote basque, sur le premier fronton provincial construit pour ce sport en Indochine. À la fin de la partie, le commissaire général aux Sports, à l'Éducation Physique et à la Jeunesse a félicité l'animateur, le Résident Robys [?], qui, avec ses adjoints, constitue une équipe de parfaits joueurs (Arip)

---

## Le déraillement de Vinh

---

Quelques détails sur cet accident  
(*La Dépêche d'Indochine*, 21 avril 1942)

Un voyageur venant du Nord nous a donné hier quelques détails sur l'accident qui se produisit le 15 entre les gares de Kim-Lu et de Tanap et à la suite duquel il y eut 17 morts et une trentaine de blessés.

Nous avons déjà signalé cet accident, voici dans quelles circonstances il se produisit.

Le 15, dans la nuit, un train de marchandises composé de 28 wagons lourdement chargés quittait la gare de Kim-Lu, avec 1 h. 47 d'avance sur l'accélééré venant de Saïgon, et partait pour la prochaine gare, Tanap, située à une vingtaine de kilomètres vers le nord. À Tanap, ce train de marchandises devait se laisser passer l'accélééré. Or, entre Kim-Lu et Tanap, à 6 kilomètres de cette gare, se trouve un petit col et la voie a, à cet endroit, une rampe assez forte.

À plusieurs reprises, le train de marchandises essaya de monter cette rampe, mais n'y parvint pas.

Le mécanicien du train de marchandises proposa alors au chef de train de faire ce qu'il est prévu de faire en pareil cas, c'est à-dire couper le train en deux, diriger la première partie sur Tanap, pour revenir chercher le reste ensuite.

Le mécanicien partit avec 20 wagons et laissa sur place 8 wagons, dont 4 plate-formes transportant des traverses en bois de chemin de fer.

Généralement, en pareil cas, il est prescrit de serrer à bloc les freins à main des wagons restant et de bloquer les roues des wagons par des taquets ou des cailloux.

La rame des 8 wagons restant fut probablement mal freinée et les roues non calées, car, aux dires des techniciens, la première partie du train, en partant, dut donner une secousse aux huit wagons restant qui, avec la déclivité, prirent de l'élan et, avec une vitesse accrue, filèrent en arrière, faisant sauter les pétards de couverture pour continuer leur route et, à kilomètres de là, entrèrent en collision avec l'accélééré.

La locomotive de l'accélééré fut renversée, un fourgon et un wagon de marchandises furent pulvérisés, tandis qu'un wagon-couchettes de 3<sup>e</sup> classe et le fourgon postal se rentrèrent dedans, à la façon d'une boîte d'allumettes dans son couvercle, pour ne plus former qu'un amas d'un seul wagon.

Presque tous les occupants du wagon de 3<sup>e</sup> classe furent ou tués ou blessés. On compte sur place 12 morts et sur les 35 blessés transportés à l'hôpital de Vinh, cinq décédèrent en arrivant, de sorte que le total des tués s'élevait à 17.

Le plus curieux, c'est que le mécanicien et le chauffeur de l'accélééré, protégés par la masse d'acier de la locomotive, n'eurent presque rien. L'un eut des contusions au bras et l'autre deux dents cassées.

Il fallut ensuite, pendant deux jours, effectuer des transbordements et les trains subirent 8 à 15 heures de retard.

Le service fut rétabli de façon à peu près normale samedi matin par une voie de déviation.

### Petites causes, grandes effets

Il fallut un véritable concours de circonstances malheureuses pour provoquer cet accident.

D'abord, le train de marchandises lourdement chargé, mais M. Rollin, inspecteur du Mouvement, prévoyant cela, avait télégraphié au chef de gare de Kim Lu d'arrêter et de garer le train de marchandises pour laisser passer l'accélééré.

Ce télégramme fut expédié et transmis comme il est d'usage dans les chemins de fer, de gare en gare.

Or il se trouva qu'un des chefs d'une gare intermédiaire, celle de Nga-Nu, s'étant endormi, ne transmit pas ce télégramme et le chef de gare de Kim-Lu n'en eut aucune connaissance.

Pourtant le chef de train de l'accélééré, ayant eu vent en cours de route du télégramme de l'inspecteur du mouvement et qu'un train de marchandises se trouvait devant lui, fit arrêter l'accélééré à Kim Lu, bien qu'aucun arrêt n'était prévu, et demanda au chef de cette station si l'accélééré pouvait poursuivre sa route.

À ce moment, le chef de gare de Kim Lu aurait pu télégraphier à Tanap mais, estimant qu'avec 1 h. 47 d'avance, le train de marchandises avait eu le temps de couvrir la vingtaine de kilomètres le séparant de Tanap, il se contenta de répondre : la voie est libre.

Il fallut donc ces trois circonstances malheureuses : mauvais calage des wagons de marchandises, sommeil d'un chef de gare et négligence d'un chef de gare pour que l'accident se produisit.

Le chef du train de marchandises, les chefs de gare de Nga-Nu et de Kim Lu ont été écroués.

---

### SPORTS ET JEUNESSE

#### L'Inauguration du Stade de Dian (*L'Écho annamite*, 15 juin 1942)

Le Samedi 13 Juin, à 15 heures, M. l'Inspecteur général des travaux Publics Bigorgne, arrivé la veille par avion à Saïgon, a inauguré le stade de l'École d'Apprentissage des Ateliers de Dian des Chemins de fer de l'Indochine. Il était accompagné du Directeur de l'Exploitation, M. Alfano. À ses côtés avaient pris place M. Dufour, Chef de la province de Giadinh, représentant M. le Gouvernement de la Cochinchine, et M. Rollin <sup>62</sup>, Président de l'Association Sportive de Cochinchine, représentant le Commissaire général à l'Education Physique, aux Sports et à la jeunesse.

Le stade de l'École de Dian est le second du même type réalisé sous la direction de l'Ingénieur Principal Muller, Chef de l'Arrondissement des Grands Ateliers, le premier ayant été inauguré en 1941 à Truong thi (Vinh)

À son arrivée sur le stade, M. l'Inspecteur général Bigorgne, qui porte un intérêt tout particulier aux Sports, coupa le ruban qui formait symboliquement h. stade. Après le salut aux couleurs dans un garde-à-vous impeccable, eut lieu le défilé des participants appartenant à diverses associations du Réseau.

Un programme d'athlétisme très étoffé qui opposait les meilleurs champions du Réseau et les élèves des deux écoles d'apprentissage de Dian et Truongthi se déroula pendant 3 heures consécutives sans que l'intérêt se démente un instant.

---

<sup>62</sup> Ernest-Henri Gustave Rollin (Saint-Flour, 7 février 1894-Longjumeau, 7 mai 1980) : entré en 1927 dans le Service de la propriété foncière en Cochinchine, premier vice-président (1934), puis président de la fédération cochinchinoise de football.

L'arbitrage et le chronométrage des épreuves fut assuré par la Commission Centrale Cochinchinoise de Sports et d'Athlétisme dirigée par M. Maurand. La musique du 11<sup>e</sup> R.I.C. prêtait son concours.

Sans entrer dans le détail des épreuves, signalons que le championnat d'Athlétisme des Chemins de fer, doté d'une coupe par M. l'inspecteur général Bigorgne, fut gagné par l'Association Sportive des Cheminots de Nhatrang et que le Championnat Scolaire d'Athlétisme des Écoles du Réseau (coupe offerte par M. le Directeur des Chemins de fer Alfano) revint à l'École de Truongthi.

La grande course d'obstacles, bénéficiant de la Coupe de M. le Commissaire général à l'Education physique, aux Sports et à la Jeunesse, fut gagné par Nghia, de l'École de Dian. Enfin, une coupe mise en compétition par la Société Alsacienne de Constructions Mécaniques pour l'École d'Apprentissage réalisant la meilleure performance dans les épreuves de vitesse fut attribuée à l'École de Truongthi.

Après la descente des couleurs, M. l'Inspecteur général Bigorgne et M. le Directeur Alfano félicitèrent chaleureusement MM. Coquel et Bénézech, inspecteurs des Chemins de fer, pour l'organisation de la fête sur un Stade modèle dont le premier a conçu les plans et le second assuré la construction en quelques mois.

Par un temps idéal, ce fut une belle journée sportive faisant honneur aux Travaux Publics, aux Chemins de fer, à ceux qui président à leurs destinées, MM. Bigorgne et Alfano, ainsi qu'à leurs représentants locaux, MM. Muller et Jay.

---

## À LA COUR CRIMINELLE

---

L'affaire de corruption des chemins de fer  
(*La Dépêche d'Indochine*, 29 juillet 1942)

Quand l'audience s'ouvrit hier matin, la foule était à peu près aussi nombreuse que la veille dans la salle mais sans en avoir l'élégance, les dames s'étant abstenues cette fois-ci.

La Cour a la même composition que la veille, c'est-à-dire qu'elle est présidée par M. le conseiller Abry, assisté de MM. Lebrault et Romerio.

Comme assesseurs, le sort désigne cette fois MM. de Costa et Hérisson.

Les accusés sont M. Casanova Adrien, inspecteur-adjoint des chemins de fer, la tête de cette affaire, et ses co-inculpés dont certains se feront ses accusateurs sont au nombre de huit : Doan-van-Cua, secrétaire des chemins de fer, Thinh-van-But, téléphoniste et cheville ouvrière de l'affaire, Nguyễn-van-Luong, taxateur, Ta-thu-Cac, chef de gare de Cholon, Tran-ba-Lac et Le-van-Chieu, secrétaires au Comptoir des riz et maïs<sup>63</sup>, Ng.-van-Kinh, secrétaire aux chemins de fer, et Phan-huy-Hoc, secrétaire au gouvernement général.

En faisant donner lecture de l'acte d'accusation, le président fait décrire toute la genèse de l'affaire:

Vers la fin de l'année 1940 et au début de 1941, des bruits fâcheux, répandus dans le public, persistaient à accuser certains agents des Chemins de fer de se livrer à un scandaleux trafic de wagons.

Les chargeurs, pour obtenir le nombre de wagons nécessaire à leurs expéditions, étaient, en effet, dans la nécessité d'en passer par leurs exigences, lesquelles devenaient de plus en plus rigoureuses. Les wagons se vendaient, comme une véritable marchandise, parfois au plus offrant.

Une information fut ouverte contre inconnu pour corruption.

L'enquête, qui fut confiée au commissaire de la police des ports de Saïgon-Cholon, amena d'abord l'arrestation des nommés Ng.-van-Luong, Doan-van-Cua et Thinh-van-Bat, dans les circonstances suivantes :

Un sieur Vinh-Thi, commerçant, ayant un chargement de 150 tonnes de riz à expédier au Tonkin, s'était rendu à la Gare Petite Vitesse à l'effet d'obtenir les wagons nécessaires (15 wagons de 10 t.). Le 26 février, il apprit d'un Annamite qui procédait à un chargement, que l'obtention de wagons était très difficile et l'Annamite en question le conduisit à un bureau où il le présenta à un M. Kiêm, qui n'était autre que Lê-van-Diên. Ce dernier lui fit connaître ses exigences : 50 p. par wagon simple de 10 tonnes et 100 p. par wagon double de 20 tonnes. À la rigueur, il se contenterait de 500 p. pour les 150 tonnes. Trouvant ces exigences excessives, Vinh-Thi s'en fut à la police qui lui conseilla de poursuivre les négociations.

Lorsqu'il retourna à la gare le lendemain 27 février, il ne trouva plus Lê-van-Diên mais, rencontrant un autre individu occupé au chargement d'un wagon, ce dernier lui conseilla de s'adresser à Nguyễn-van Luong auquel il le conduisit immédiatement.

Nguyễn-van-Luong réclama la somme de 500 p., Vinh-Thi accepta et prit rendez-vous pour la soirée à l'[Hôtel d'Annam](#).

Le soir, comme convenu, Vinh-Thi, qui avait prévenu la police, remit à Nguyễn-van-Luong la somme de 500 p. en billets dont les numéros avaient été relevés.

---

<sup>63</sup> Comptoir des riz et maïs : organisme d'[économie dirigée](#) créé le 3 janvier 1942.

À sa sortie de l'Hôtel d'Annam, Nguyễn-van-Luong, appréhendé, fut trouvé porteur de la somme dont s'agit. Il en reconnut la provenance, déclarant que cette somme était destinée à être remise à Thinh-van-Bat, lequel devait le remettre à son tour, Casanova, inspecteur en chef du Trafic et Mouvement du 4<sup>e</sup> arrondissement des chemins de fer. Sur cette somme, disait-il, il escomptait une commission de 50 p. C'était là, ajoutait-il, pratique courante et il dénonçait ses camarades des chemins de fer, Doan-van-Cua et surtout Thinh-van-Bat, intermédiaire entre les chargeurs et Casanova.

Doan-van-Cua nia s'être livré à ces pratiques, mais reconnut avoir reçu de Thinh van-Bat quelques piastres sur les commissions encaissées par ce dernier qui semblait faire ce trafic sur une grande échelle.

Thinh-van-Bat ne fit pas de difficulté pour le reconnaître mais ajouta qu'il servait d'intermédiaire entre les chargeurs et Casanova. C'est ainsi qu'il avait reçu de la maison Chai-Ly la somme de 550 p. pour 20 wagons, somme qui fut remise à Casanova, tandis que Bat recevait 50 p. pour sa part. Par ailleurs, disait-il, il dirigeait souvent directement les chargeurs vers le bureau de Casanova.

Les accusations de Nguyễn-van-Luong, Doan-van-Cua et Thinh-van-Bat, employés des Chemins de fer, à l'encontre de leur chef, sous-inspecteur à la gare de Saïgon, accusations corroborées par une première déclaration de M. Petit, amenèrent l'arrestation de Casanova qui nia énergiquement, déclarant qu'il n'avait pas à s'occuper de l'attribution des wagons qui était du ressort de M. Vally, chef de la gare Saïgon Marchandises.

En cet état de l'enquête, Nguyễn-van-Luong, Doan-van-Cua, Thinh-van-Bat et Casanova furent déférés devant le juge d'instruction et inculpés de corruption passive.

Ng.-van-Luong seul confirma ses aveux à la Sûreté.

Doan-van-Cua et Thinh-van-Bat se rétractèrent et Casanova maintint ses dénégations.

L'enquête se poursuivit par l'audition de nombreux chargeurs, les uns exposant les difficultés d'obtenir les wagons nécessaires à la marche de leur commerce, les autres déclarant que pour obtenir ces wagons, ils avaient dû accepter de remettre des sommes plus ou moins considérables à Thinh-van-Bat et à Casanova.

D'après ces chargeurs (qui mettaient en cause notamment Thinh-van-Bat et Casanova), les sommes versées étaient proportionnelles sensiblement au nombre des wagons obtenus et atteignaient jusqu'à 20 et 30 p. par wagon.

Puis vint l'arrestation de Ta-thuc-Cac, chef de gare de Cholon, accusé par de nombreux chargeurs d'avoir reçu des sommes variant de 5 à 10 p. par wagon. Ta-thuc-Cac reconnut le fait, ajoutant que ces sommes étaient destinées à Casanova. Il avait cependant, avant l'arrivés de Casanova, reçu pour son compte des sommes de 1 à 2 p. par wagon.

Enfin, ce fut Nguyễn-van-Kinh qui avait dénoncé Casanova pour l'avoir obligé à percevoir des chargeurs 20 p. par wagon qui fut à son tour arrêté, accusé par plusieurs marchands de bestiaux d'avoir exigé des sommes de 5 à 10 p. par wagon. Nguyễn-van-Kinh a toujours dénié ces accusations, reconnaissant seulement avoir, sur l'ordre et pour le compte de Casanova, demandé et reçu un total de 140 p. de quatre chargeurs. Ces sommes avaient été remises intégralement à Casanova.

Mais la police, poussant ses investigations, arriva au Comité du riz <sup>64</sup>, où elle procéda à l'arrestation de deux secrétaires, Lê-van-Chiêu et Tran-bu-Lac, qui ne firent pas de difficulté pour avouer qu'ils avaient reçu de nombreux chargeurs des sommes dont l'ensemble dépasse 3.000 p. et qui, d'une façon générale, étaient proportionnelles au tonnage autorisé pour l'exportation (de 1 à 10 cents par sac de 100 kg de riz).

---

<sup>64</sup> Comité interprofessionnel des riz et maïs : organisme d'économie dirigée créé le 3 janvier 1942.

Du Comité du Riz, elle aboutit aux Services économiques\* où elle arrêta le secrétaire Phan-huy-Hoc, dénoncé par quelques chargeurs pour avoir formulé nettement des exigences variant de 20 à 50 p. selon l'importance de l'autorisation sollicitée.

Puis ensuite les charges relevées contre chacun des inculpés sont relevées.

Quand l'appel des témoins est fait — il y en a 22, 14 de l'accusation et 8 de la défense —, il est déjà 8 h. 30.

#### Interrogatoire des inculpés

Le premier accusé interrogé est Doan-van-Cua, secrétaire des chemins de fer, qui, pour mieux préparer ses réponses sans doute, a demandé à être interrogé en annamite.

Il était chargé à la gare de Saïgon-marchandises de la surveillance du matériel et, à ce titre, était chargé du service des wagons.

À l'instruction, il désigna plusieurs de ses complices, notamment le téléphoniste Trinh-van-But.

Comme le feront ultérieurement la plupart de ses co-incipués, Cua dit n'avoir pas concussionné mais avoir reçu des « gratifications » volontairement données par les commerçants.

Cua, qui a l'air d'un futé, insiste sur le mot « gratification ».

Le Président. — Vous ne pouvez pas expliquer, vous ne voulez pas nous dire pourquoi vous avez reçu cet argent, d'où il venait et à quoi il correspondait ?

Cua. — Cet argent provenait de commerçants chinois et je ne sais pour quelles raisons ils me le donnaient.

Le Président a du mal à faire dire à Cua ce qu'il était, quel était son rôle dans cette affaire, car le futé personnage fait l'imbécile à merveille et a le chic de répondre à côté aux questions qui lui sont posées.

Pourtant, son avocat, Me Pinto <sup>65</sup>, arrive à lui faire préciser qu'il n'a pas présenté de chargeurs à M. Laurette.

\*  
\*     \*

Le téléphoniste Bat, la cheville ouvrière avec Cua de tout le trafic de wagons, est ensuite interrogé.

Il était chargé de porter sur un registre les demandes de wagons et est accusé par divers commerçants d'avoir touché diverses sommes.

Le Président. — Est-ce que vous reconnaissez avoir reçu de l'argent pour l'attribution des wagons ?

Bat. — J'enregistrais les demandes de ceux qui se présentaient.

Le Président. — Est ce que vous aviez reçu de l'argent pour cela ?

Bat. — Je n'ai rien demandé, des commerçants m'en ont donné.

Bat reconnaît avoir reçu pendant le Têt deux bouteilles de champagne et 45 \$ qui ont été données à son enfant.

Cependant, il ajoute avoir reçu une somme qu'il a remise à M. Casanova.

\*  
\*     \*

L'accusé suivant est le taxateur Nguyễn-van-Luong, qui fut pris dans la souricière de l'hôtel d'Annam, ayant encore sur lui les 500 \$ du commissaire Casteuil que lui avait remises le commerçant Vinh Thi.

---

<sup>65</sup> René Pinto (1910-2005) ; professeur à la faculté de droit de Hanoi, révoqué comme juif, il se reconvertisse dans le barreau saïgonnais.

Le Président. — Cette somme de 500 p. a été rendue à son possesseur, elle a permis de saisir le fil grâce auquel on a pu remonter toute l'affaire.

Luong se défend d'avoir exigé cette somme de 500 p. mais déclare ne l'avoir acceptée que sur les insistances réitérées du commerçant.

Le Président. — À la fin, vous les avez reçues ces 500 p. ?

Luong. — Oui, mais parce que le chargeur a insisté auprès de moi.

Le Président. — Qu'est-ce que vous vouliez en faire ?

Luong. — Je voulais les remettre à Bat, mais je ne lui en avais pas encore parlé.

\*  
\*   \*   \*

Ta-thu-Cac, le chef de gare de Cholon, père de neuf enfants, serait presque sympathique dans cette histoire.

Il reconnaît avoir reçu des sommes de 5 à 10 p. par wagon, 5 p. par wagon simple (5 tonnes), 10 p. par wagon double (10 tonnes), mais nie être sorti de ce tarif.

Le Président. — Des commerçants ont dit que le taux s'est élevé successivement.

Cac. — Jamais de la vie, je n'ai jamais torché plus. Je n'ai reçu seulement jusqu'à concurrence de 5 p. par wagon simple. Je n'avais qu'un seul tarif, je l'ai toujours maintenu au même chiffre.

Le Président. — Ces sommes d'argent, qu'est-ce que vous en faisiez ?

Cac. — Les sommes ainsi reçues, suivant le nombre de wagons, étaient remises à M. Casanova.

Le Président. — Vous ne gardiez rien ?

Cac. — Je vous dirai franchement, je ne gardais rien, Je donnais tout à M. Casanova qui, de son côté, me donnait quelque chose, 10 p. ou 20 p. pour mes enfants.

Le Président signale alors à la Cour que le chef de gare Cac est père de 9 enfants et qu'il a toujours eu des notes très élogieuses.

Le Président à l'accusé. — On a trouvé chez vous une somme de 3.700 p. et une reconnaissance de dette de 1.800 p. Quelle était votre solde ?

Cac. — 100 p. par mois.

Le Président. — Cela prouve que vous étiez économes aux Chemins de fer. Je ferai la même réflexion tout à l'heure à M. Casanova. Évidemment, c'est une vertu française.

\*  
\*   \*   \*

Le cinquième inculpé est Nguyễn-van-Kinh, secrétaire aux chemins de fer. Il est accusé d'avoir touché diverses sommes dont le président donne l'énumération.

Kinh reconnaît en partie les faits et dit que ces sommes étaient destinées à M. Casanova qui exigeait 20 p. par wagon. Les aveux et les précisions de Kinh font dire au Président :

— C'était une véritable organisation et il fallait que tout le monde soit payé. Il ne fait pas de doute que ceux qui ont touché de l'argent en ont gardé une partie avant de le remettre à Casanova. C'était une organisation remarquablement bien montée d'ailleurs.

\*  
\*   \*   \*

Avec Tran-ba-Lac et son collègue Chieu, on tombe dans un autre trafic, celui qui se pratiquait au Comptoir des riz et maïs.

Là, le tarif n'était pas fixé au wagon mais au sac de riz, 5 à 10 sous par sac.

L'un et l'autre de ces deux secrétaires nient avoir formulé des exigences, mais reconnaissent avoir reçu des... gratifications pour services rendus.

Même quand ces gratifications étaient proportionnées au tonnage, elles constituaient pour les inculpés des cadeaux.

Les deux compères s'entendaient d'ailleurs parfaitement et ils partageaient leurs... recettes ; l'un d'eux, Lac, appelle cela une entente pécuniaire.

Tous deux insistent sur ce que les sommes touchées l'étaient à la suite de services rendus.

Le Président. — Oui, mais vous ne savez pas qu'il est interdit de toucher de l'argent pour service rendu ?

Si moi, je touchais de l'argent, où irions-nous ?

L'accusé Chieu fait remarquer qu'il remplissait les demandes pour les commerçants chinois, la plupart ignorant le français et que ce qu'il touchait était en quelque sorte une gratification pour traduction.

\*  
\*   \*  
\*

Avec le secrétaire au gouvernement général Pham huy Duc, le président a affaire à l'accusé le plus intelligent du groupe, qui se défend avec loquacité.

Il reconnaît avoir reçu, alors qu'il était à la Délégation des Services Economiques, diverses sommes, des cadeaux des fournisseurs mais n'a jamais rien exigé d'eux.

C'était, dit-il, des gestes spontanés.

Le Président. — Mais pourquoi avez-vous reçu cet argent ?

Duc. — Pour des services que j'ai rendus.

Le Président. — Que cela ait été offert spontanément ou que cela ait été exigé, cela n'a pas d'importance. Vous prétendez que c'était parce qu'ils étaient aimables et polis que les commerçants chinois vous remettent de l'argent, d'accord. Mais s'ils n'avaient pas été aimables et polis, vous auriez été grognon et méchant et cela aurait été gênant pour eux.

Nous sommes dans les subtilités, j'y suis avec vous.

Duc. — J'ai pensé que ce n'était pas une faute. J'ai assuré mon service ponctuellement. Je n'ai jamais émis de prétention et si je l'avais fait dans mon bureau, j'aurais été dénoncé immédiatement.

Le secrétaire Duc reconnaît avoir reçu 2 bouteilles de champagne et du Mumm encore.

#### Interrogatoire de M. Casanova

Âgé de 37 ans, inspecteur adjoint des chemins de fer, chargé du trafic et du mouvement, M. Casanova, dans une défense pied à pied, nie la plupart des accusations portées contre lui, notamment celles portées par ses subordonnés, mais est bien dans l'obligation d'en reconnaître quelques-unes. Cependant, pour chacune, il a une défense, une raison plus ou moins pertinente.

La joute qu'il mène avec le président pendant son interrogatoire et ensuite pendant l'audition des témoins est serrée et lui vaudra l'appellation par le Président d'élégant casuiste.

Le Président. — Voulez-vous me préciser en quoi consistaient vos fonctions ?

M. Casanova. — J'étais chargé du mouvement et du trafic.

Le Président. — En ce qui concerne les wagons.

M. Casanova. — Chaque gare avait ses instructions et c'était les chefs de gare qui étaient chargés des répartitions.

Le Président. — Ce n'est pas vous qui supervisiez les wagons ?

M. Casanova. — Non.



Le Président. — Vous n'êtes pas intervenu pour donner des ordres en ce qui concerne les demandes de wagons ?

M. Casanova. — Je n'avais pas qualité pour cela, je n'ai jamais donné des ordres, c'était au chef de gare que revenait l'attribution des wagons.

Je suis intervenu pour transmettre des ordres venus de plus haut.

Le Président. — Oui, d'accord, mais il n'en est pas moins vrai que vous aviez sous vos ordres ceux qui attribuaient les wagons. Évidemment, vous ne teniez pas les registres.

Vous avez été accusé par certains de vos co-inculpés et par certains chargeurs d'avoir exigé certaines sommes.

Il y eut des tractations pour 60 wagons où, après avoir demandé 50 p. par wagon, vous avez accepté à 30 p., ce qui fait 1.800 p.

Vous avez reconnu avoir reçu 800 p.

M. Casanova. — Oui.

Le Président. — Je vous préviens qu'il n'est pas nécessaire que la somme ait été exigée.

M. Casanova explique alors comment il avait été amené à fournir des wagons à certains Chinois.

Des instructions étant parvenues d'Hanoï d'y envoyer tous les wagons tombereaux vides, M. Casanova avait eu l'idée de demander que ces wagons soient utilisés au transport de marchandises.

Après s'être adressé vainement à la Direction des Services économiques, puis aux Distilleries de l'Indochine qui ne purent les charger, M. Casanova s'adressa à un Chinois qui consentit à charger les 60 wagons en déchargeant les chemins de fer des risques de vol, d'incendie et de mouillage.

Quand les wagons furent partis, à quelques jours de là, le Chinois bénéficiaire des wagons vint offrir à M. Casanova un cadeau.

Le Président. — Un cadeau de 800 p. !

Vous trouvez normal d'avoir touché 800 p. ?

M. Casanova. — Le chargeur avait fait beaucoup de bénéfice là-dessus.

Le Président. — Vous vous rendez compte où on irait si, dans la magistrature, on faisait de même ?

Je répète ce que je disais hier à un autre accusé, je ne comprends pas que vous ne vous soyez pas rendu compte de la portée de cet acte.

M. Casanova. — Dans cette affaire, un gros service a été rendu aux chemins de fer.

Le Président. — Je ne peux que vous exprimer mon indignation de voir un Français ici recevoir de l'argent de la façon dont vous l'avez fait.

Ce n'est pas beau.

Le Président évoque ensuite une autre affaire où M. Casanova fit offrir à sa femme un bracelet de 1.200 \$.

M. Casanova explique ce « cadeau » par la cordialité des relations qui existait entre lui et le Chinois qui fit ce don, ajoutant ne lui avoir rendu aucun service spécial.

Le Président rappelle alors en détail dans quelles conditions l'affaire se déroula.

Après un dîner à la chinoise, le commerçant chinois demanda à M<sup>me</sup> Casanova quel cadeau lui ferait plaisir.

— Une robe, répondit celle-ci.

Mais le lendemain Casanova appela le Chinois au téléphone et lui dit de passer à son bureau.

Là il déclara au Chinois qu'il faudrait payer à M<sup>me</sup> Casanova un bracelet et l'emmena chez un bijoutier où le choix se porta sur un bracelet de 1.200 p. Quoique trouvant le procédé cavalier, le Chinois s'exécuta.

Ceci fait dire au Président à l'accusé :

— J'estime que vous étiez réellement le chef du trafic.

Le Président énumère ensuite les sommes que les employés indigènes des chemins de fer déclarent avoir versées à Casanova.

Celui-ci nie les accusations portées contre lui. Il déclare ne pas connaître le chef de gare de Cholon, Cac, qui n'était pas sous ses ordres directs, mais sous ceux de M. Vally.

Le Président. — Vous êtes au service des Chemins de fer depuis quand ?

M Casanova. — Depuis 1939.

Le Président. — Vous n'étiez pas avant dans les Chemins de fer ?

M. Casanova. — Oui, dans une compagnie privée, la Compagnie des chemins de fer du Sud de l'Indochine.

Le Président. — Quelle était votre solde ?

Casanova. — 750 piastres.

Le Président. — Sur la fin.

M Casarova. — Quand je suis arrivé, j'avais 450 p. Trois mois après, j'avais 500 p., 6 mois après 600 p., puis 650 et 700.

Le Président. — Il ressort de l'enquête qu'en quelques années, vous vous êtes constitué une petite fortune.

M. Casanova. — En treize ans et vous savez, pour y avoir habité vous même Monsieur le Président, qu'au Cambodge, on dépense peu.

Le Président. — Je rends hommage à vos qualités d'économie, mais vous deviez ne rien dépenser du tout.

Avec la solde que vous touchiez, je ne sais pas comment vous faisiez, je voudrais bien le savoir.

À combien peut-on estimer votre fortune actuelle ? 400.000 francs ?

Le Président fait part ensuite que M. Casanova était un excellent agent très bien noté, qui s'en était bien tiré à des postes délicats.

#### L'audition des témoins

Le premier témoin appelé est le fournisseur Vinh Thi, celui qui participa à la souricière de l'hôtel d'Annam avec les 500 \$ du commissaire Casteuil.

Il parle d'une voix tellement basse que le Président est obligé de le faire venir à un mètre de lui, de sorte que sa déposition devient confidentielle.

\*

\* \*

Avec le second témoin, Van-ngoc-Cuong, on apprend qu'il existait aux chemins de fer un trafic mais auquel il ne se soumit point.

Il donna bien, de temps en temps, une piastre ou deux pour de légers services rendus mais n'ayant pas payé les 15 à 20 p. qu'on lui demandait par wagon, il n'en eut pas, alors qu'il avait l'autorisation des Services économiques.

M. Cuong ajoute que c'est le téléphoniste Bat qui lui demanda 20 p. par wagon.

\*

\* \*

Le troisième témoin reconnaît avoir donné de l'argent et que, s'il n'en avait pas donné, il n'aurait pas obtenu de wagon.

Bat, le téléphoniste, mis en cause, répond que s'il recevait de l'argent il le remettait à M. Casanova.

\*

\* \*

Suivent ensuite plusieurs commerçants chinois qui reconnaissent avoir versé de l'argent, mais comme ces versements furent effectués par leurs comptables, on ne sait pas bien s'ils furent réellement faits.

Un négociant cambodgien reconnaît avoir été lui-même obligé de payer pour avoir des wagons pour transporter des bœufs.

\*  
\*   \*   \*

Le huitième témoin, Ta Kong, s'adressa directement à M. Casanova pour avoir des wagons.

— Il y en a pas, lui répondit celui-ci.

Après, il lui téléphona de se trouver le lendemain à la gare de Cholon où un véritable marchandage eut lieu.

Il proposa 20 \$ par wagon, M. Casanova en demanda 50 et, finalement, le marché fut conclu à 30 \$ pour 20 wagons.

Le Président lui ayant fait remarquer qu'il eut en tout plus de 100 wagons, Ta Kong dit qu'il s'adressa toujours à M. Casanova pour les obtenir.

Ta Kong décrit ensuite comment il fut obligé de payer un bracelet de 1.200 \$ pour M<sup>me</sup> Casanova.

Ta Kong ajoute : « J'ai trouvé cela onéreux, mais je n'ai pas osé reculer. »

Par la suite, M. Casanova m'a donné à peu près satisfaction.

\*  
\*   \*   \*

La déposition suivante est celle de M. Vally, chef de la gare de Saïgon-Marchandises.

Le Président. — Voulez-vous bien nous dire tout ce que vous savez.

M. Vally. — Du trafic de wagons ? Je savais qu'il y avait des malversations en gare, mais je n'avais pas de preuves. Ce qui m'a semblé extraordinaire c'est que M. Casanova s'occupait un peu trop des wagons, ce n'était pas dans son rôle.

Le Président. — Et vous exécutiez ses ordres ?

M. Vally. — C'était mon chef direct, j'obéissais.

Le Président. — Vous aviez un plan ?

M. Vally. — Oui, il y avait un plan mais il y avait des wagons qui étaient envoyés à Cholon et ils échappaient alors à mon contrôle.

Le Président. — C'est par ce moyen qu'on pouvait détourner le plan ?

M. Vally. — Oui, M. le Président.

Le Président. — Vous vous étiez rendu compte de ce trafic et pourquoi n'avez-vous rien dit ?

M. Vally. — Je n'avais aucune preuve formelle. Je savais que cela se passait, je me doutais du trafic, mais je n'avais aucune preuve à fournir. Je ne pouvais pas dire à M. l'ingénieur principal : M. Casanova trafique des wagons. Il m'aurait répondu : en avez-vous la preuve ?

J'ai eu d'ailleurs quelques discussions avec M. Casanova, lui disant qu'il avait l'air de favoriser tel ou tel expéditeur.

M. Casanova répond à ces accusations qu'il voudrait bien des preuves, des détails et qu'il eut à faire des observations à M. Vally qui semblait répugner à servir certains clients comme les Distilleries de l'Indochine, les Salines de Cana.

Le Président à Casanova. — Vous vous occupiez donc de l'attribution des wagons, vous nous avez dit tout à l'heure que vous ne vous en occupiez pas.

M. Casanova. — C'était du contrôle.

Le Président. — Vous êtes un élégant casuiste.

\*  
\*   \*  
\*

D'autres témoins défilent pour dire qu'ils ont payé tel ou tel secrétaire, qu'il soit des Chemins de fer, du Comptoir des riz et maïs ou des Services économiques.

La réponse des prévenus à ces accusations est à peu près uniforme :

Nous n'avons rien demandé, nous n'avons rien exigé et, du moment que nous n'avons rien sollicité, nous ne sommes pas coupables.

M. l'avocat général, devant cette thèse unanime, en vient à se demander si les prévenus n'ont pas pris des leçons de droit en prison.

La séance est levée, il est près de midi.

#### L'audience de l'après-midi

À 2 heures 1/2, l'audience est reprise par l'audition des témoins cités par la défense.

Successivement, MM. Bourguet, Maurel, Zambelly, Bertrand, Lt Coureau, Lam A Binh, Soi-kim-Lau défilent à la barre pour dire que M. Casanova leur a fait obtenir des wagons et ceci sans la moindre rémunération.

#### Le réquisitoire

C'est à M. l'avocat général Vidil qu'il appartient de soutenir l'accusation.

Il rappelle tout d'abord comment cette affaire fut déclenchée, ce qui la motiva et l'extension prise par le trafic des wagons

— De l'argent, dit-il, a été versé pour obtenir des wagons.

Cet argent qui a été donné, perçu, ces wagons qui ont été payés, l'ont été par suite d'actes de corruption qui sont à retenir contre ceux qui ont touché. Quels sont-ils ? Toute la question est là.

Eh bien, Monsieur le Président, la grande question qui va se poser est de savoir si cet argent qui a été perçu par les gens que vous avez devant vous l'a été à raison d'un acte de leur fonction.

Je dis oui, car cet acte rentrait dans leur fonction d'employé de chemin de fer, ou d'employé d'un organisme et je dis que cet acte était un acte de corruption.

En ce qui concerne Casanova, je fais appel à tous ces témoins que vous avez entendus ce soir et qui sont venus vous dire que Casanova leur avait donné des wagons sans leur demander d'argent. Mais ce que je retiens de ces témoignages, c'est que Casanova avait le pouvoir de donner des wagons. Cela rentrait tellement dans ses attributions à lui que les témoins vous ont dit : nous n'avons eu affaire qu'à lui, nous n'avons rien payé.

Voilà le fait brutal : c'est que le sous-inspecteur du trafic et des mouvements, dans les fonctions duquel entrait le contrôle des wagons, est intervenu pour faire délivrer des wagons.

Tous ces gens, lorsqu'ils ont été entendus soit par la police, soit par le juge d'instruction, ont pris une attitude uniforme qui consiste, la plupart du temps, à reconnaître la matérialité du fait et à l'expliquer d'une façon que je qualifierai volontiers de matérielle par opposition au mot juridique sur lequel je reviendrai tout à l'heure.

Tous ont reconnu qu'ils avaient touché puisque quelques uns d'entre eux, ou tout au moins l'un d'entre eux, a été pris la main dans le sac avec les 500 p. d'un commissaire de police. Ils ont donné comme explication qu'ils avaient touché pour des actes qui n'étaient pas de leurs fonctions.

Vous avez été frappés, messieurs, de l'attitude qu'ils ont prise aujourd'hui avec un ensemble presque parfait.

Ils reconnaissent avoir reçu de l'argent mais ils ont essayé d'établir que s'était en dehors de leurs fonctions qu'ils ont reçu cet argent, C'est en quelque sorte des libéralités qui leur ont été faites, pour leurs beaux yeux.

Vous devez, messieurs, connaître ce pays pour savoir qu'on ne fait pas tes libéralités de ce genre.

De même qu'hier on essayait de vous démontrer que les faits qui vous étaient soumis étaient, en quelque sorte, des enfantillages, aujourd'hui, ces gens essayent de vous faire croire qu'ils ont reçu des présents parce qu'ils avaient rendu de petits services à certains chargeurs et ils viennent tous préciser que ces petits services ne rentraient pas dans leurs fonctions.

Nous ne sommes pas ici dans un pays où des commerçants donneront de fortes sommes parce qu'on leur a rendu de petits services. Ce sont des choses qui font preuve dans ce pays car enfin, messieurs, [dans des procès comme celui que nous jugeons actuellement, il y a l'ambiance et nous sommes dans une ambiance de corruption.](#)

M. l'avocat général s'adresse ensuite aux assesseurs et leur demande s'ils ont une conviction.

Tous ces faits, dit-il, où aboutissent-ils ? À Casanova.

Ah je sais, il a dit qu'il fait son devoir, un devoir qui lui rapportait assez gros.

Le grand distributeur de wagons, c'était Casanova, car si cela ne résultait pas du dossier, cela résulte des six ou sept témoins de ce soir qui sont allés chez lui et c'est de son téléphone que partait l'ordre d'attribuer des wagons. Ce que je retiens, c'est qu'un ordre a été donné et que cet ordre partait de chez Casanova.

Vous vous expliquerez qu'on ait fait des cadeaux aussi sérieux tout simplement parce qu'il donnait un coup de téléphone, simplement parce qu'il faisait son devoir. M. Casanova prétend qu'il ne faisait pas de passe-droits.

Tous les témoins n'ont pas comparu devant vous. Il y en aurait eu deux ou trois fois autant, si on les avait tous convoqués. J'ajoute qu'on ne me fera pas croire que l'on puisse obtenir un bracelet de prix pour rien.

Le témoin a dit qu'il n'avait pas pu reculer. Pourquoi ? Pour un simple coup de téléphone ?

L'Avocat général reprend alors les faits que l'accusation a retenus contre Casanova et ajoute :

Vous avez affaire à une véritable bande organisée, une bande avec son chef, avec ses membres divers, avec ses rabatteurs, car il y avait des rabatteurs.

Bande organisée, bande qui avait ses ramifications. C'était une façon de faire suer le burnous et de faire son métier qui rapportait.

Arrivé au chapitre des peines à appliquer, M. l'avocat général ne se refuse pas à l'octroi des circonstances atténuantes aux comparses mais demande l'application de toute la sévérité de la loi à Casanova, faisant ressortir que la peine principale est la dégradation civique, qui, aujourd'hui, ne représente plus rien, et que la peine auxiliaire ne peut dépasser 5 ans de prison.

#### Les plaidoiries

Dix avocats présentent la défense des neuf accusés.

C'est à M<sup>e</sup> Dubreuilh, doyen des avocats présents, que revient l'honneur d'ouvrir le feu des plaidoiries.

Il a assuré la défense des deux comparses : Nguyễn-van-Kinh, secrétaire aux Chemins de fer, et Pham-huy-Duc, secrétaire au Service économique.

M<sup>e</sup> Dubreuilh montre alors que ses clients n'ont pas été inculpés dans le trafic de wagon.

L'un d'eux, Duc, était secrétaire au Comptoir du riz et il s'est borné à faire de petits travaux pour des commerçants chinois qui ne comprenaient pas le français. L'autre,

Kinh, n'eut point d'agissements coupables dans l'affaire de wagon, aussi M<sup>e</sup> Dubreuilh demande pour tous deux la clémence de la Cour.

\*  
\*     \*

M<sup>e</sup> Zévaco vient ensuite plaider pour le second secrétaire du Comptoir du riz, Lê-van-Chieu.

Sa plaidoirie, très adroite et subtile, portera surtout sur une question de droit.

Chieu, dit-il, n'est pas coupable, il ne peut s'être rendu coupable du crime de corruption puisqu'il n'est pas fonctionnaire, car le Comité du Riz n'est pas un organisme administratif.

Développant cette thèse, M<sup>e</sup> Zévaco fait la preuve que le Comité du riz n'est pas un organisme administratif puisque, dans une décision judiciaire récente, à propos de l'application des récentes mesures d'exception, il fut déclaré que la Fédération des importateurs, organisme similaire au Comité des riz et maïs, n'était pas un service administratif.

Lê-van-Chieu, ajoute-t il, ne touchait pas une solde mais un salaire.

Il n'avait pas de retraite, il n'était pas un fonctionnaire et, partant, ne pouvait être corrompu.

M<sup>e</sup> Zévaco termine en signalant que le bakchich est chose courante. En France, on l'appelle pourboire, ici il se nomme « lay ».

\*  
\*     \*

M<sup>e</sup> Gamory Dubourdeau présente la défense du premier secrétaire du Comptoir des riz et maïs, Tran-ba-Lac.

M. l'avocat général, dit-il, a dit tout à l'heure que ce procès était un procès de moralité. Je suis tout autant que lui pour la moralité, mais ce doit être un procès de moralité dans le cadre de la loi, tel que la loi a défini le crime qui est prévu par l'article 177. Est-ce que les actes reprochés à Tran-ba-Lac tombent sous le coup de l'article 177 ? Je dis non.

M<sup>e</sup> Gamory-Dubourdeau, le code en mains, reprend la théorie de M<sup>e</sup> Zévaco et démontre qu'en droit, Tran-ba-Lac ne s'est pas rendu coupable de corruption passive, ne pouvant être considéré comme fonctionnaire.

Il ne reste donc à la charge de Tran-ba-Lac qu'un acte que notre morale pourrait réprover mais qui s'explique en ce pays.

Citant les notes élogieuses reçues par son client de MM. Barillet et Lalanne, M<sup>e</sup> Gamory Dubourdeau demande l'acquittement.

M<sup>e</sup> Viviès vient à la rescousse de M<sup>e</sup> Gamory et s'attache à démontrer que Tran-ba-Lac n'a pu trafiquer puisque les demandes étaient reçues par Tran-ba-Lac [sic].

\*  
\*     \*

M<sup>e</sup> Pinto présente la défense des accusés Doan-van-Cua et Nguyễn-van-Luong, tous deux anciens employés des chemins de fer, accusés d'avoir touché diverses sommes.

Fort adroitement, M<sup>e</sup> Pinto se garde bien de parler des aveux de ses accusés. Luong a été pris la main dans le sac, dans la souricière de l'Hôtel d'Annam, mais, souligne le défenseur, c'est bien le seul fait que l'on puisse lui reprocher.

Pas un des commerçants entendus ne l'a désigné. Aussi M<sup>e</sup> Pinto demande-t-il une peine légère accompagnée du sursis.

Pour son second client, Cua, il rappelle que celui-ci a signalé le trafic de wagons à M. Vally et que celui-ci n'en a pas parlé parce qu'au-dessus, il y avait M. Casanova.

Aucun fait criminel précis ne pouvant être reproché à Cua, M<sup>e</sup> Pinto plaide pour son acquittement.

\*  
\*   \*   \*

M<sup>e</sup> Couget a à défendre un client qui a fait des aveux, qui a dit : j'ai toujours touché de petites sommes, c'était dans les habitudes, c'est le chef de gare de Cholon Ta-thu-Cac.

On conçoit que la défense d'un tel client est difficile mais M<sup>e</sup> Couget le fait avec minutie.

Pour lui, Cac est une victime des coutumes locales. Il a toujours touché des pourboires, mais, quand ceux-ci sont devenus taxes, c'est parce qu'il y avait un chef d'orchestre.

D'ailleurs, Casanova, rappelle-t-il, reconnut avoir reçu 400 p. de Cac.

M<sup>e</sup> Couget, après avoir souligné la situation de famille de son client, père de neuf enfants, demande à la Cour d'aller très loin dans les circonstances atténuantes et la bienveillance et d'accorder le sursis.

\*  
\*   \*   \*

M<sup>e</sup> Jacquemart a à présenter la défense de deux inculpés assez chargés, le chef de gare Cac et le téléphoniste Bat qui, tous deux, ont passé des aveux et dénoncé Casanova.

Ne laissant rien au hasard, M<sup>e</sup> Jacquemart dissipe tout malentendu. Avec lui, c'est la plaidoirie utile, démunie de fioritures, il se sert d'arguments solides et de faits probants.

Pour lui, les employés des commerçants chinois qui ont payé des wagons sont aussi coupables que les employés des chemins de fer et semblent fort capables d'avoir conservé par devers eux les sommes qui auraient été destinées aux coupables.

Lui aussi plaide la clémence.

\*  
\*   \*   \*

M<sup>e</sup> Doyen a, avec M<sup>e</sup> Béziat, la lourde tâche d'assumer la défense du principal accusé Casanova.

Ce n'est pas une mince besogne.

L'accusation est prise, examinée, retournée, disséquée au point d'en faire disparaître les principaux chefs. M<sup>e</sup> Doyen s'étonne tout d'abord que sur la quantité commerçants, de chargeurs qui ont été entendus à la Sûreté et à l'instruction, il ne s'en soit trouvé finalement que trois qui ont dit : Casanova a reçu de nous des cadeaux

— Et pourtant, ajoute-t-il, on a dit que M. Casanova vendait des wagons.

On a dit que M. Casanova affamait l'Indochine.

On a dit que M. Casanova avait touché des centaines de mille piastres et que tout ce qu'il touchait, à l'instar du roi Midas, se transformait en or.

On a tout dit, messieurs, avec méchanceté, avec un manque total de charité.

Aujourd'hui, nous entendons défendre Casanova non seulement devant le tribunal de justice, mais aussi devant le tribunal de l'opinion.

M<sup>e</sup> Doyen entreprend alors ce que nous appellerons le travail de sape de l'accusation.

Il montre combien les faits retenus sont fragiles, de quelles contradictions ils sont marqués, alors que tout le monde tombe sur Casanova et crie : haro sur le baudet.

Il présente ensuite la différence juridique qui existe entre la corruption et la concussion.

Aucune certitude, absence de preuves, impossibilité d'établir qu'il y eut entente, pacte, marché, entre Casanova et les chargeurs, sont les principaux arguments de M<sup>e</sup> Doyen.

Il fait ensuite le récit poignant de ce que fut l'enfance de son client.

Enfant naturel, abandonné par son père, Casanova dut quitter l'école à l'âge de 13 ans pour entrer à l'atelier et donner son salaire à sa mère.

Il travailla, suivit des cours et arriva ainsi petit à petit pour venir en Indochine assumer les fonctions d'ingénieur après être passé officier au cours de son service militaire.

\*  
\*   \*   \*

Après la plaidoirie de M<sup>e</sup> Doyen, la tâche de M<sup>e</sup> Béziat se trouve facilitée et compliquée à la fois.

Les plaidoiries que vous avez entendues ce soir feraient de nous un bandit.

Pourtant, je n'ai jamais été un guillotiné par persuasion, je n'ai jamais désespéré d'aucune cause devant aucun tribunal ou cour de justice.

Je ne crois pas à la vertu de l'ambiance, qu'elle se manifeste en dehors du prétoire ou même qu'elle y fasse son apparition, parce que je sais que le verdict est prononcé par des consciences de magistrats.

Après ce préambule, M<sup>e</sup> Béziat fait un tableau réellement poignant, réellement émouvant de ce que fut la jeunesse malheureuse de Casanova. Un grand vent de pitié souffle, aussi le défenseur demande-t-il que l'ambiance soit écartée de ce procès. Citant les notes administratives de son client, il n'a aucune peine à démontrer que Casanova fut un excellent agent.

Aussi demande-t-il plutôt une révocation qu'une condamnation.

Il est près de 8 heures quand la Cour se retire pour délibérer.

#### Le verdict

À son retour, le président Aubry signale qu'il a été répondu oui à toutes les questions mais que les circonstances atténuantes ont été refusées à Casanova et au chef de gare de Cholon, Cac. En conséquence, les condamnations suivantes sont prononcées :

Casanova, 5 ans de prison, 10.000 francs d'amende ; Ta-thu-Cac, 1 an de prison, 200 francs d'amende ; les autres accusés Doan-van-But, Ng.-van-Luong, Tran-ba-Lac, Le-van-Chieu, Nguyễn-van-Kinh, Pham-huy-Duc 6 mois de prison et 200 francs d'amende chacun.

En outre, le tribunal ordonne la confiscation des sommes provenant de la corruption.

---



TRANSFERT DE PRISONNIERS DE SAÏGON À HANOÏ (novembre 1944)  
in René Poujade, *Cours martiales*

[89] Le voyage en chemin de fer ne serait certainement pas une mince affaire : environ la moitié du trajet nécessiterait de multiples transbordements à cause des destructions d'ouvrages d'art. La XIV<sup>e</sup> US Air Force de Chennault, le « général qui ne rit jamais », depuis ses bases de Chine, avait entrepris la destruction systématique des liaisons terrestres et maritimes au long de la côte indochinoise et s'en prenait aux ponts et tunnels. Le plan des comploteurs comportait une pause marquée à Hanoï, avant l'acheminement vers la Chine.

[90] Le déroulé des événements, depuis le départ de Saïgon jusqu'à l'aboutissement, semble surréaliste.

Il aurait été de meilleure politique pour l'Amiral de se contenter de mettre les « dissidents » au vert, en les disséminant.

L'adjoint de Tastagnière [Testanière], Bréat <sup>66</sup>, était déjà un vieux sympathisant. Accompagné des gendarmes Massac et Moustier, il vint, le soir du 28 novembre 1944, prendre en charge les détenus en vue de leur transportation à la prison de Xiêng-Kouang. On expliqua aux « gaullistes » que, « pour la vraisemblance », il convenait de leur passer les menottes pour se [91] rendre à la gare. Le directeur de la prison n'avait pas été mis dans la confiance du projet d'évasion. À la sortie de ses pensionnaires, Ca. [Castueil] était dans la haie que formaient les gardiens pour souhaiter bon voyage et bon séjour aux voyageurs. Ceux-ci venaient d'être informés que l'évasion était prévue à l'occasion d'un transbordement « à la troisième coupure de la ligne, au-delà de Hué », où, le plus tranquillement du monde, on les attendait.

Sur le quai de la gare, le capitaine de gendarmerie Gonien assura les prisonniers que tout allait bien et qu'il avait choisi ses meilleurs gendarmes pour cette mission. (Ils le prouvèrent en mars 1945, mais la gendarmerie ne pardonna pas au survivant d'avoir, en quelque sorte, « trahi son devoir de soldat de l'ordre »). On fit monter ces curieux voyageurs dans un wagon de 4<sup>e</sup> classe. Ces voitures tenaient un peu des « baladeuses » des tramways ou de certains wagons anciens pour voies secondaires ou locales. On y accédait par les extrémités. Les banquettes en bois étaient disposées sur le pourtour, sous de larges fenêtres sans glace ou jalousie. Chaque voiture constituait un compartiment immense que les Indochinois, presque exclusivement, utilisaient non en raison d'une quelconque discrimination ou ségrégation, mais par commodité évidente.

La 4<sup>e</sup> classe convenait particulièrement aux campagnards : on pouvait y voyager sans se séparer de ses paniers volumineux où piaillait la volaille ; de ses bagages les plus encombrants ; voire d'un petit cochon-planche tout noir ou du petit fourneau à charbon de bois sur lequel chaufferait l'indispensable thé ou cuirait un substantiel « phô ». Pour une population dont la vie était liée aux rizières, l'élevage et la pêche, c'était le genre de voiture le mieux adapté. Une foule asiatique criarde et crachant le bétel, plus souvent assise à même le sol que sur les banquettes aux lames de bois, s'entassait dans ces [92] wagons. Ces gens effectuaient parfois de longs parcours, mais en général ils n'allaient pas au-delà d'une station ou deux pour le besoin de leurs affaires. Le prix du billet était modique et il aurait été impossible de voyager avec de tels bagages dans de voitures à compartiments transversaux.

Dès leur arrivée dans le wagon, les prisonniers furent désenchaînés et chacun chercha une place dans la cohue, sans provoquer d'étonnement. Le train roula toute la nuit, pour arriver à Hué au matin. On avait parcouru la partie facile de la ligne, dont les

---

<sup>66</sup> Louis-Marcel Breard (et non *Bréat*) : né le 1<sup>er</sup> décembre 1903. Entré dans la police du Tonkin en octobre 1929, inspecteur de la Sûreté au Tonkin, muté en 1942 à Saïgon. Récipiendaire d'un des quinze sabres d'officiers japonais (nov. 1945).

ouvrages d'art, remarquables, n'étaient pas encore compris dans le planning de la XIV<sup>e</sup> U.S.A.F. Il était prévu un halte d'une journée dans la capitale impériale de l'Annam. Les mains libres, les prisonniers se rendirent en devisant vers la Sûreté d'où on les conduisit au très bon hôtel Morin : des bouteilles de champagne et des cigares les y attendaient, offerts par le résident.

Le trafic ferroviaire vers le nord ne pouvait s'effectuer que de nuit, à cause des « Flying Tigers » qui s'attaquaient maintenant au matériel de traction et même aux wagons. Il en était d'ailleurs de même pour la navigation côtière et nous y avons perdu des navires marchands et de guerre, atteints par le bombes de « Liberator » ou de « Forteresse Volante », voire de prodigieux « P.40 » ; à moins que ce ne soit par une torpille de ces sous-marins U.S. qui montaient la garde devant les caps. Il s'agissait là de la réponse américaine à nos tirs de D.C.A. contre les avions à l'étoile blanche et au traitement ancien réservé aux pilotes ayant eu la malchance d'atterrir au Tonkin. Ce chemin de fer transindochinois était devenu une artère vitale pour le forces japonaises en opération dans le Sud-Est asiatique et nous en subissions les inconvénients, y compris dans nos villes.

---

## 2.000 UNITÉS NAVALES VONT PARTICIPER À L'ATTAQUE DU JAPON (*Combat*, 5 août 1945)

.....  
En Indochine, la gare de triage de Tourane a été violemment attaquée.

---

## Un audacieux kidnapping à la gare de Thudaumot (*Le Journal de Saïgon*, 27 juin 1947)

Cette nuit, à Thudaumot, tout le personnel de la gare et du train Thudaumot-Saïgon a été kidnappé par des éléments Vietminh à proximité du poste militaire du lieu.

D'autre part, on nous apprend que 180 ouvriers de la Compagnie de Tramways travaillant à Govap sont en grève.

---



Coll. Olivier Galand  
Gare de Saïgon (à gauche)



Coll. Olivier Galand  
Saïgon. — Station des « boîtes d'allumettes » (cyclo-pousse), devant la gare (Coll. P.C., Paris).



[Coll. Olivier Galand](#)

Saigon. — Cyclo-pousse devant le bureau des chemins de fer (Coll. P.C., Paris).



[Coll. Olivier Galand](#)

Saigon. La place Cuniac et la gare (à droite)(carte postale anonyme).

Séries d'attentats au Viet Nam  
UN TRAIN ATTAQUÉ  
(*Combat*, 28 janvier 1949)

SAÏGON, 27 janvier. — On apprend de source officielle que le train Tourane-Hué a été attaqué le 24 janvier à 17 kilomètres au nord de Tourane. On signale des morts parmi les voyageurs. Les dégâts matériels sont importants. Des renforts de troupes arrivés sur les lieux ont dispersé les assaillants qui ont laissé quinze morts sur le terrain.

D'autre part, une mine a explosé sous la navette de Tourane. Le 13 janvier, le train Tourane-Hué avait déjà été attaqué par une bande de rebelles à proximité du col des Nuages.

---

L'EFFERVESCENCE PERSISTE A LA FRONTIÈRE SINO-TONKINOISE  
(*Combat*, 5 avril 1949)

.....  
En Annam, des commandos de la marine et du génie, appuyés par le croiseur « Duguay-Trouin » et l'aéronavale, ont fait sauter le 3 avril le pont du chemin de fer de Baonui, à 180 kilomètres au sud de Tourane, au sud de la gare de Dahuyh.

Un train du Viet Minh, comprenant deux locomotives sous pression et neuf wagons, qui se trouvait dans un tunnel voisin, a été mis en marche et précipité dans la coupure. Quinze Vietnamiens ont été tués au cours de l'engagement et les munitions récupérées.

---

Nouveaux sabotages du Viet-Minh  
(*Combat*, 8 février 1950)

SAÏGON, 7 février. — Le journal saïgonnais l' « Union française », annonce que des éléments du Viet Minh auraient fait sauter deux ponts ferroviaires du « Transindochinois » dans la région de Phan-Thiêt, à 170 km. à l'est de Saïgon.

Le journal annonce également la découverte à Cholon de plusieurs charges de plastic.

La radio du Viet Minh annonce que le 18 février, deuxième jour de l'année bouddhiste, sera une Journée d'« amitié russo-sino-vietnamienne ».

La radio demande à la population de « pavoiser aux couleurs de l'Union Soviétique, de la République populaire chinoise et de la République démocratique du Viet-Nam.

---

À la Conférence Inter-États de Pau

---

6 milliards de piastres pour reconstruire le Transindochinois  
(*Combat*, 15 juillet 1950)

PAU, 14 juillet. — Sous la présidence de S. A. Souvana, délégué du Laos, la commission de la Conférence Inter-Etats, nommée pour l'étude du Plan d'équipement, a entendu un exposé de M. Bourgoïn, conseiller au Plan du Haut Commissariat de France en Indochine.

M. Bourgoïn a exposé la nécessité de la planification dans le domaine économique, en raison de l'immensité des reconstructions dans les pays ravagés par la guerre et par l'amenuisement des ressources d'avant guerre des États d'Indochine, où, sur un total d'investissements d'environ 130 millions de piastres, 100 millions provenaient des investissements privés de la France. Citant en exemple la reconstruction des parties détruites du chemin de fer transindochinois, M. Bourgoïn a estimé que les dépenses atteindraient 5 à 6 milliards de piastres.

Dans le domaine de la production, a-t-il poursuivi, la planification doit prendre un aspect de définition objective à caractère consultatif, définition des méthodes de travail et création des conditions d'investissement des capitaux.

M. Bourgoïn a estimé que les besoins de la reconstruction en Indochine absorberaient pendant une longue période, qu'il estime à près de dix ans, les ressources qui pourraient être mises à la disposition des États associés.

---

LÉGION D'HONNEUR  
Ministère des États associés  
*(Journal officiel de la République française, 4 mars 1951)*

Rollin (Henri-Paul), ingénieur en chef, directeur adjoint de la Régie des chemins de fer indochinois, Saïgon ; 47 ans 10 mois 19 jours de services, dont 7 ans 11 mois 19 jours de majoration pour services civils hors d'Europe et 4 ans pour mobilisation.

---

En Indochine avec Charles Favrel  
CEUX DONT ON NE PARLE PAS  
*(France-Outre-mer, juin 1951)*

.....  
POUR comprendre la mentalité des civils d'Indochine, il n'est que de monter au Cap Saint-Jacques, sur le paquebot de la relève. Le paquebot de la relève, c'est le courrier des Messageries Maritimes qui, chaque mois, assure la liaison Marseille-Saïgon. Son pont promenade est une rue coloniale où l'on rencontre, comme à la sortie d'une messe de village, les personnages les plus typiquement représentatifs.

Ce solitaire qui ne rit plus depuis l'escale de Singapour, c'est M. Granthomme, contrôleur aux Ateliers de Chemins de fer de Dian, banlieue de Saïgon. Il a reçu une lettre au timbre du Viet-Nam, une lettre qu'il commente à tous ses voisins de bar :

— « Cinq balles dans le dos, dit-il, assassiné en allant voir un copain. Le deuxième en un mois. Le deuxième. Il en reste encore trois et moi ça fera quatre... »

— « Cinq balles, le deuxième, encore trois et moi, quatre... »

Il ne se lasse pas de marmonner l'arithmétique et funèbre chapelet et avec des mots qu'il trouve dans un regard perdu, il conte la vie de ces cheminots européens promis aux balles des Viets :

— « Foutu métier que de vivre au milieu de ces gens-là. Le jour, ils travaillent docilement, honnêtement et puis le soir, ils nous tirent dessus, sabotent les locomotives, mettent le feu aux hangars, font sauter les ponts et arrachent les rails... »

« Dès la tombée de la nuit, faut se barricader et dormir avec la mitrailleuse ou le colt à portée de la main. De temps à autre aussi, il faut aller dépanner un train déraillé et c'est presque toujours une embuscade qui nous oblige à faire le coup de feu avec les troupes de protection.

« Alors, quand on a une femme et des gosses en France, c'est pas drôle de mener une existence pareille...

— « Mais vous étiez volontaire fait remarquer quelqu'un. »

— « Non, j'étais employé à la S.N.C.F. dans la Marne lorsqu'en 1947, j'ai reçu un ordre individuel de mobilisation pour Paris. Arrivé à destination, on m'a donné un paquetage militaire en spécifiant toutefois que je restais une manière de civil, étant dirigé sur l'Indochine avec un contrat de deux ans.

« Avec la solde et la prime de risques, je me fais des mois de 6 à 7.000 piastres, c'est-à-dire 100 à 120 mille francs, ce qui permet de faire bouillir la marmite.

« C'est pourquoi, si je n'étais pas volontaire pour le premier séjour, j'ai renouvelé de plein gré mon contrat et je rejoins mon poste après six mois de permission en France... »





La gare de Tourane-Marché, sur le quai Courbet (1952). À distinguer de la Gare de Tourane Central.



[Coll. Olivier Galand](#)  
Pont du Transindochinois à Nhatrang (carte sans auteur ni date. Vers 1950)





[Coll. Olivier Galand](#)

Sud-Vietnam. — Saïgon. L'autorail (Coll. P.C., Paris)

---

#### Les transports viets harcelés (*Combat*, 21 août 1951)

On apprend d'autre part qu'un patrouilleur de la marine a intercepté un train circulant le long de la côte annamite au sud de Tourane et l'a complètement détruit avec l'aide des chasseurs. Cependant, précise le communiqué, le Vietminh a réussi à rétablir la circulation ferroviaire dans la zone qu'il contrôle sur environ 200 kilomètres. Les convois circulent de nuit et les locomotives sont remplacées par des camions dans ce secteur. La voie a été divisée en plusieurs tronçons et entre les ponts détruits par l'aviation française, les transports du Vietminh s'effectuent par transbordement. Le matériel de fortune utilisé par l'ennemi est mis à l'abri le jour dans des espèces de remises creusées dans la montagne et où peuvent se garer une locomotive ou un camion et trois wagons.

---

#### Énormes inondations en Annam (*Combat*, 5 septembre 1953)

Les pluies diluviennes qui n'ont pas cessé depuis trois jours ont provoqué de graves inondations en Annam.

Sur cent kilomètres, entre Hué et la base aéronavale de Tourane, les routes et les voies ferrées sont coupées et de nombreux ponts coupés ont été enlevés.

La ville de Hué est particulièrement affectée. L'aérodrome est impraticable et la ville est encerclée par les eaux.

Ces inondations paraissent moins graves que celles de l'année dernière qui avaient fait près de 5.000 morts en Annam et en Cochinchine.

---

Un train saute sur la ligne Hué-Tourane  
(*Combat*, 18 septembre 1953)

SAÏGON, 17 septembre. — On apprend que le Vietminh a fait sauter un train sur la ligne Hué-Tourane.

La locomotive a déraillé à la suite de l'explosion d'une mine. Deux cheminots et trois soldats marocains ont été blessés.

Le trafic normal devrait être rétabli sur la ligne demain.

---

Indochine  
(*Combat*, 16 février 1954)

Le train « Rafale » Hué-Tourane a sauté sur une mine télécommandée

---

## [REMISE EN SERVICE DU TRANSINDOCHINOIS]

(*Paris-Match*, 17 février 1994)

[18] Déjà, au Viêt-nam, on se préoccupe en haut lieu de la tendance de « certains investisseurs étrangers » à placer au prix fort des équipements « obsolètes » en abusant du manque d'expérience des ingénieurs [94] vietnamiens. Quand on a un peu fréquenté, ne serait-ce qu'au restaurant, les représentants de l'industrie française venus prospecter le marché vietnamien et qui s'expriment comme des garagistes roublards, on peut s'en inquiéter. Quoique la technicité des Vietnamiens s'améliore rapidement. J'en prendrai pour meilleur exemple l'efficacité avec laquelle ils sont en train de restaurer leur réseau ferroviaire. La guerre en avait fait une épave, tous les ouvrages d'art détruits, les voies semées de trous de bombes. Il y a deux ans encore, un correspondant français d'un grand hebdomadaire pouvait écrire : « Ce train est en ruine ! J'ai retrouvé à Hanoï les vieilles locomotives Mikado et Pacific... Coup de sifflet en gare d'Hanoï, départ en direction de Saïgon. La grande aventure commence. Elle finira dans une semaine ou deux. C'est le temps moyen que prend ce train aujourd'hui pour serpenter le long de la côte jusqu'à l'ancienne capitale du Sud. Ce train qui, du temps des Français qui l'ont construit, faisait le trajet en quarante-huit heures. » J'ai pris ce train, non sans appréhension. Première surprise : il part à l'heure. Deuxième surprise, il roule maintenant assez vite (parfois 70 km/h). Troisième surprise : il arrive à l'heure. Et la population ne vole plus les rails !

La compagnie ne cache pas sa fierté. Ses trains vont désormais aussi vite que du temps des Français. Parfois même plus vite puisqu'un express parcourt en trente-six heures seulement les 1 726 kilomètres du tracé total, soit douze heures de moins qu'avant la guerre.

Quand on met ces performances en regard de ce que l'on observe sur la totalité des chemins de fer africains, qui, de délabrement en délabrement, finissent par tomber en panne totale (sauf lorsqu'ils sont administrés quasi directement par des agents de la S.n.c.f.), on mesure tous les espoirs que l'on peut fonder sur les Vietnamiens. Ce peuple est habile, intelligent, ardent au travail et créateur. Le Viêt-nam sera le futur cinquième dragon asiatique. Tout le monde le sait, dans le monde entier, sauf en France, où l'on continue de vouloir à tout prix remplir le tonneau des Danaïdes africain.

---



Huế. — Pont Trang Tiên (anciennement pont Thanh-Thai, puis Clemenceau)(Photo Vu Vinh)  
L'arche centrale a disparu et des piles provisoires soutiennent le tablier.



[Coll. Olivier Galand](#)  
Pont de Hué. — Piliers reconstruits, arche rétablie. Photo Nguyễn Hữu Vinh, 1994.

Vietnam-Chine : feu vert à une ligne ferroviaire stratégique de 8 milliards de dollars  
(latribune.fr, 19/02/2025)  
(résumé)

Le Vietnam prévoit de construire une ligne de train à grande vitesse reliant Hanoï à Ho Chi Minh-Ville, pour un coût évalué à 67 milliards de dollars. Ce projet vise à réduire le temps de trajet entre les deux métropoles de 30 heures à environ cinq heures.

---

Ambassade de France à Hanoï (résumé).

Le ministre des Transports, M. Philippe Tabarot, s'est rendu au Vietnam entre le 21 et le 22 mars 2025. Il a eu des discussions approfondies avec le Premier Ministre et le ministre de la Construction du Vietnam.

Le 21 mars, l'ambassade de France a organisé la première journée franco-vietnamienne de la grande vitesse, rassemblant plus d'une centaine d'invités français et vietnamiens. Cet événement a permis à huit entreprises françaises — à commencer par Alstom — de partager leur expertise et leurs conseils sur le projet de ligne à grande vitesse Nord-Sud. Les discussions ont porté sur des sujets variés tels que la réglementation, les transferts de technologies, et la formation des ressources humaines.

Les entreprises françaises ont pu s'appuyer sur leur expérience en Europe, au Maroc et en Corée du Sud pour apporter des perspectives précieuses à ce projet ambitieux.

Cette journée s'inscrit dans la continuité des succès des lignes Hanoï-Vinh et Hanoï-Lao Cai, ainsi que de l'ouverture de la ligne n° 3 du métro de Hanoï, témoignant de l'engagement commun de la France et du Vietnam à développer des infrastructures modernes et efficaces.

---