

DRAGAGES DE COCHINCHINE CANAL RACHGIA-HATIEN (1930)

Collection Gérard O'Connell

ALLOCUTION DU GOUVERNEUR GÉNÉRAL PASQUIER

.....

CHAPITRE PREMIER

Historique des dragages de Cochinchine

[11] POUR bien comprendre le rôle des dragages en Cochinchine et l'importance de ceux qu'y a entrepris la France depuis son arrivée en 1858, il est indispensable de se rendre compte de la physionomie toute spéciale du pays et des efforts qui ont progressivement abouti à la magnifique mise en valeur que l'on peut constater aujourd'hui.

La Cochinchine se divise, au double point de vue de son économie et de sa mise en valeur, en deux parties distinctes : la région des terres hautes et celles des terres basses.

Dans la première, qui comprend la plus grande partie des provinces de Giadinh, Tayninh, Thudaumot, Bienhoa et Baria, le sol est assez accidenté et a une altitude en général très supérieure au niveau des hautes mers : les voies terrestres de communication y prédominent.

[12] La région des terres basses comprend tout le reste de la Cochinchine. Le sol y est à un niveau très voisin du niveau des hautes mers. Il ne le dépasse notablement que dans les tertres sableux appelés *giongs* et en quelques points des provinces de Rachgia, Longxuyen, Chaudoc et Hatiên où des massifs montagneux représentent d'anciennes îles. Ces terres basses, alluvions récentes et fertiles, forment les deltas du Donai et du Mékong et la vaste région comprise entre ces deltas et le golfe du Siam. Elles sont traversées par plusieurs grands fleuves qui sont, en allant de l'est à l'ouest : le Donai, la rivière de Saïgon, les deux Vaïcos et les différentes branches du Mékong.

Entre ces voies fluviales se développe un réseau de nombreux affluents, *rachs* ou *arroyos* qui amènent aux fleuves les eaux des pluies mais qui n'ont pas de débit propre en saison sèche. Les grands fleuves cités plus haut n'ont eux-mêmes, tout au moins en dehors des périodes de crues, qu'un débit propre très faible pour les sections considérables qu'ils présentent. Le mouvement des eaux qui s'y déplacent est dû presque entièrement à la marée. Ces mouvements alternatifs et la propagation de l'onde marée dans le réseau fluvial des terres basses jouent un rôle prépondérant dans la vie économique du pays, car ils facilitent le transport des marchandises et ils permettent chaque jour d'irriguer ou de drainer les rizières suivant les besoins de la culture. Ce sont eux qui régissent toute la vie cochinchinoise. Il est donc d'une importance capitale d'en étendre et d'en régulariser le jeu, dans tout ce qu'il a de favorable, à l'ensemble des terres basses de l'Ouest cochinchinois.

Déjà avant l'arrivée des Français en Cochinchine, les Annamites avaient procédé au creusement d'un certain nombre de canaux d'un intérêt surtout stratégique ; l'arroyo

commercial, les canaux de Bobo, de Rachgia, de [13] Vinh-An et de Hatiên. Mais toutes ces voies furent établies avec des dimensions trop faibles, même pour la batellerie indigène de l'époque. Il appartenait à l'Administration française de concevoir l'ensemble de l'œuvre à réaliser, puis de l'exécuter avec une continuité de vues et un souci d'économie dont bien peu de personnes, même parmi celles qui vivent dans ce pays et sont le plus intéressées à ces travaux, se sont jamais rendu compte.

L'inauguration du canal de Rachgia à Hatiên marque une des dernières étapes importantes de cette féconde et puissante réalisation.

Dès 1866, les amiraux-gouverneurs se préoccupèrent d'exécuter les travaux d'amélioration du réseau des voies navigables de Cochinchine ; ils estimaient particulièrement indispensable de développer les communications pour pouvoir assurer le maintien de l'ordre dans les provinces, favoriser les échanges commerciaux et faciliter les transports des riz.

Les premiers essais entrepris avec deux dragues aux dos d'ânes de l'Arroyo de la Poste et du Rach Benluc se poursuivirent sans résultats satisfaisants pendant quatorze mois. Frappée par cet insuccès, l'Administration renonça à l'utilisation de matériel mécanique qui était prématurée à cette époque et poursuivit jusqu'en 1883 à main d'homme l'exécution d'un programme de travaux arrêté chaque année par une Commission permanente créée en 1875 par l'amiral DUPERRÉ ; c'est ainsi que furent creusés en 1876 le canal Tra-On ou canal Nicolai ; en 1877, le canal de Cho-Gao ou canal Duperré ; en 1878, les canaux de Set-Say et de Phu-Tuc ; en 1879 les canaux Saintard et du Mirador. Il faut d'ailleurs noter que dans tous les canaux dans lesquels le flot se trouvait entrer par les deux extrémités, des atterrissements considérables [14] en dos d'âne se formèrent immédiatement aux points de rencontre des courants et les moyens élémentaires de curage dont on disposait alors ne permettaient pas de s'opposer à leur formation.

En 1883, on essaya sans résultats de faire une adjudication de travaux de dragages sur un projet dressé par l'ingénieur hydrographe RENAUD ¹ et présenté par l'ingénieur en chef THÉVENET, pour l'approfondissement du canal d'Hatiên et l'établissement d'un canal maritime destiné à doubler le canal Duperré.

En 1884, l'Administration, sur la demande du conseil colonial, acquit de nouveau une drague et l'utilisa sans effets durables au dragage du dos d'âne du canal Duperré.

La maison Hersent, chargée, à la même époque, de draguer l'Arroyo-chinois à Binh-Tay, n'obtenait pas de meilleurs résultats.

Les travaux qui avaient été suspendus de 1887 à 1890 par suite de l'insuffisance des ressources financières de la Colonie, furent repris en 1891 sous l'impulsion de M. GUBIAND, alors directeur des Travaux publics de Cochinchine. Réalisant un projet exposé en détail par M. THÉVENET, il entreprit la création d'un bassin de chasse destiné à s'opposer à la formation du dos d'âne du canal Duperré et il obtint les premiers résultats satisfaisants dans cette voie qui devait se montrer parfaitement efficace par la suite. Ce procédé fut également mis en œuvre par lui en 1892 et 1893, au canal Saintard où se confirma sa valeur pratique.

L'Administration avait ainsi acquis, après vingt-cinq ans d'études et d'essais divers, une expérience suffisante des conditions d'établissement et d'exécution des travaux et une première vue d'ensemble de l'œuvre à réaliser : celle-ci lui apparaissait alors comme presque uniquement destinée à [15] créer un réseau de voies navigables, de circulation et de pénétration et tel fut le but principal qu'elle poursuivit en cherchant à rassembler

¹ Joseph Renaud (Vesoul, 1854-Arcueil, 1921) : polytechnicien, connu en particulier pour ses cartes du Tonkin établies à l'époque de l'amiral Courbet. Voir [Qui êtes-vous ?](#)

Frère aîné de Maurice Renaud, également polytechnicien, directeur des travaux publics de l'Annam et du Tonkin (1895-1899).

dans la Colonie un matériel puissant permettant de donner aux canaux à creuser des dimensions suffisamment importantes ; c'est après avoir réussi à rassembler ce matériel que le Gouvernement général de l'Indochine put se préoccuper, en donnant aux nouveaux canaux des dimensions suffisantes, de leur faire jouer, en même temps que leur rôle de canaux de circulation, celui de canaux de drainage des plaines de l'Ouest que rendait incultivables l'excès des eaux qui ne pouvaient s'en écouler.

Quand ce résultat fut apparu comme possible, c'est-à-dire pendant l'expérience décisive poursuivie de 1893 à 1904, le Gouvernement général de l'Indochine établit de vastes programmes de travaux ; il est arrivé ensuite à inscrire en permanence aux budgets successifs les sommes très élevées nécessaires chaque année pour assurer méthodiquement le magnifique effort dont on peut apercevoir maintenant les résultats.

En 1893, le gouverneur général DE LANESSAN, faisait mettre en adjudication à Paris un ensemble de travaux s'étendant sur dix années et comportant une dépense globale de 12 millions de francs ; aucun projet de canaux n'était joint au cahier des charges qui se bornait à fixer une production mensuelle minimum des appareils de dragages à amener en Cochinchine et des prix de base ; réserve était faite de la spécification des travaux à exécuter qui devaient être notifiés chaque année à l'entreprise. M. MONTVENOUX, seul soumissionnaire, fut déclaré adjudicataire avec un rabais de 15,5 %, sur un prix de base de dragage du mètre cube de terrains [16] ordinaires de 50 centimes, ce qui ramenait ce prix à 65 centimes environ, soit, au taux de la piastre à cette époque, à 0 \$ 35.

Les travaux commencèrent en 1894 et se terminèrent normalement en 1904. Les résultats obtenus furent assez satisfaisants pour inciter le gouverneur général Paul DOUMER à développer dans la mesure du possible la méthode inaugurée par M. DE LANESSAN.

Une commission instituée le 8 septembre 1900 avait étudié un premier programme des voies d'eau de Cochinchine dont l'amélioration était la plus urgente, tant en raison de leur état qu'en raison de leur intérêt comme voies de circulation. Ce programme devait servir de base à l'adjudication à intervenir après achèvement de l'entreprise Montvenoux. Ce programme, arrêté dès le 13 novembre 1900, fut jugé par la suite insuffisant ; les résultats obtenus par les premiers travaux avaient en effet montré que le rôle des canaux n'était pas limité à la création d'un réseau de voies navigables : ces ouvrages avaient une action capitale sur l'économie des régions traversées, auparavant inaccessibles par le manque de voies de communication ; ils permettaient par leur ouverture l'extension immédiate des surfaces cultivables.

Cette double conception conduisit à remanier à différentes reprises le programme des canaux à exécuter pendant la durée du contrat pour y insérer finalement les travaux à faire dans toute la Cochinchine et notamment ceux de la région située entre le Bassac et le golfe du Siam. Ces travaux n'étaient définis que par l'énumération des voies principales à creuser ou à améliorer. L'Administration se réservait de fixer chaque année les travaux à exécuter pendant la campagne suivante ; elle prenait l'engagement d'y affecter pour chaque exercice 2.000.000 francs [17] au titre du Budget général et 240.000 francs au titre des Budgets provinciaux, mais elle exigeait en contrepartie une production mensuelle minimum de 300.000 mètres cubes. Les prix du bordereau étaient des prix forfaitaires ne dépendant pas de la nature des terrains rencontrés, sauf au cas d'extraction d'argiles dures, et ne variaient que suivant les dimensions de la voie à creuser et les sujétions imposées à la navigation. Le prix de base principal était de quarante centimes le mètre cube, soit, en piastres au taux de l'époque, de 0 \$ 20.

La Société française industrielle d'Extrême-Orient fut déclarée adjudicataire avec un rabais de 7 % sur les prix du bordereau. Cette société fit un effort considérable pour ajouter au matériel de l'Entreprise Montvenoux repris par elle des dragues beaucoup

plus puissantes, qui fonctionnent actuellement encore dans des conditions très satisfaisantes dans l'Ouest de la Cochinchine.

C'est à partir de cette époque, en effet, que les ingénieurs de Cochinchine, en possession d'une expérience de près de vingt années et disposant du matériel importé dans la Colonie par la société, purent présenter et faire exécuter des programmes successifs aboutissant à la mise en valeur complète de la région du Trans-Bassac et commencèrent celle de la plaine des Joncs située entre les Vaïcos et le Mékong.

Le marché de la Société française industrielle d'Extrême-Orient fut prorogé par deux avenants successifs jusqu'au 1^{er} avril 1913 et s'exécuta normalement.

Une troisième adjudication permit le 24 mai 1913 à la Société française d'entreprises de dragages et de travaux publics, en laquelle s'était transformée la Société française industrielle d'Extrême-Orient, de devenir adjudicataire des travaux moyennant un rabais de 13 % sur le bordereau [18] des prix. Ce marché comportait l'exécution des travaux de dragages du 1^{er} juillet 1913 au 1^{er} janvier 1918. Le cahier des charges à l'appui définissait la nature et l'importance des travaux à exécuter : toutefois, les ouvrages n'étaient pas désignés dans le cahier des charges qui se bornait à garantir une masse annuelle de travaux de 2.250.000 francs. Le marché, comme les précédents, s'exécuta normalement ; il fut, en raison des hostilités, prorogé jusqu'au 1^{er} janvier 1920 en ramenant le rabais consenti de 13 à 8 % comme conséquence de la hausse générale des prix. Ce nouvel avenant fut de nouveau et successivement prorogé, d'abord jusqu'au 1^{er} janvier 1924, le rabais étant ramené de 8 à 10 %, puis jusqu'au 1^{er} janvier 1927, 1^{er} janvier 1928 et 1^{er} février 1929, la garantie annuelle de travaux étant fixée à 1.270.000 \$ 00 dont 1.200 000 \$ 00 au compte du Budget général et 70.000 \$ 00 au compte des Budgets provinciaux de Cochinchine.

Ces prorogations successives avaient été rendues nécessaires pour permettre d'ouvrir et de juger un nouvel et quatrième appel à la concurrence pour l'exécution des travaux. La Société française d'entreprises de dragages et de travaux publics en fut à nouveau la bénéficiaire, et un marché — qui est celui actuellement en cours — lui confia les travaux pour une durée de 5 années, de 1929 à 1933 inclus, avec faculté de prorogation de 1933 à 1936. La masse annuelle des travaux garantie est, comme pour les marchés antérieurs, de 1.270.000 \$ 00 pour la première période et de 670.000 \$ 00 pour la seconde. L'entreprise doit mettre en service un matériel moderne de dragage par succion et refoulement qui permettra d'exécuter, dans les meilleures conditions de rapidité et de prix de revient, les dragages des arroyos dans les parties bordées de maisons et de jardins, et en de nombreux endroits, les [19] remblaiements qui sont nécessaires en Cochinchine, notamment dans les centres urbains, ou pour des travaux de ports maritimes.

Ainsi dans cette période d'exécution de 35 ans, par une action continue et méthodique, le perfectionnement de la technique des travaux, de leurs études comme de leur exécution, la mise au point des contrats et des cahiers des charges ont permis d'établir un réseau dont le développement dépasse maintenant 1.500 kilomètres pour les voies principales et dont les accroissements successifs sont mis en évidence par les cartes ci-jointes.

Les volumes annuels des cubes dragués se sont élevés peu à peu de 50.000 mètres cubes en 1866 à 140.000 mètres cubes en 1893 pour osciller entre 6 et 10 millions de mètres cubes depuis 1913.

Volumes annuels des déblais de dragages en Cochinchine

Année	m ³
1866	50.000

1886	84.000
1891	185.000
1892	493.000
1893	140.000
1894	120.000
1895	190.000
1896	438.000
1897	871.000
1898	2.174.000
1899	3.495.000
1900	1.357.000
1901	2.016.000
1902	3.036.000
1903	2.139.000
1904	644.000
1905	1.863.000
1906	2.834.000

[20]

1907	4.473.000
1908	4.800.000
1909	4.329.000
1910	5.341.000
1911	5.166.000
1912	5.429.000
1913	3.320.000
1914	6.768.000
1915	6.745.000
1916	7.315.000
1917	7.066.000
1918	8.770.000
1919	10.184.000
1920	7.062.000
1921	5.652.000
1922	8.297.000
1923	8.930.000
1924	9.262.000
1925	8.170.000
1926	2.500.000
1927	6.837.000
1928	7.625.000
1929	8.000.000

Cet accroissement régulier de l'activité des chantiers est mis en relief par la moyenne annuelle des cubes extraits dans chaque décennie successive :

824.000 m³ pendant la période 1890-1900
2.750.000 m³ pendant la période 1900-1910
6.610.000 m³ pendant la période 1910-1920

7.233. 000 m³ pendant la période 1920-1930

Au total 165 millions de mètres cubes ont été extraits, et ce chiffre prend toute sa signification s'il est rapproché du cube total des dragages exécutés non seulement pour la construction mais aussi pour l'entretien et l'élargissement des grands canaux maritimes de Suez et de Panama : 260 millions pour le premier et 210 millions de mètres cubes pour le second. Ces trois chiffres, qui sont d'un ordre de grandeur comparable, mettent la réalisation française des dragages de Cochinchine à sa juste place parmi les grands ouvrages créés par la civilisation moderne.

L'accroissement régulier de l'activité annuelle des dragages et le perfectionnement des méthodes techniques [21] d'exécution ainsi que la continuité apportée à ces travaux par des contrats de longue durée se sont traduits par l'abaissement des prix de revient qui ont subi les variations suivantes :

Année	Prix de revient en piastres
1866	0 55
1886	0 96
1891	0 61
1892	0 35
1893	1 14
1894	0 30
1895	0 37
1896	0 48
1897	0 50
1898	0 52
1899	0 37
1900	0 25
1901	0 39
1902	0 29
1903	0 34
1904	0 25
1905	0 25
1907	0 20
1906	0 22
1908	0 20
1909	0 21
1910	0 20
1911	0 20
1912	0 20
1913	0 25
1914	0 21
1915	0 18
1916	0 19
1917	0 25
1918	0 17
1919	0 18
1920	0 24
1921	0 18
1922	0 16
1923	0 16
1924	0 16

1925	0 15
1926	0 14
1927	0 15

Ces chiffres ne donnent cependant la pleine mesure de l'importance des résultats acquis que par leur rapprochement avec les prix payés dans les autres pays où des dragages importants sont exécutés dans des conditions analogues, et qui sont plus du double de ceux payés en Cochinchine.

[22] C'est ainsi que le prix de revient des dragages d'amélioration et d'entretien du canal de Suez, qui atteignent un cube annuel de 5.000.000 de mètres cubes, évalué en monnaie indochinoise, est d'environ 0 \$ 35 le mètre cube.

Celui des dragages du réseau des voies navigables de Hollande oscille entre 0 florin 34 et 0 florin 42, donnant ,en monnaie indochinoise une moyenne de 0 \$ 38.

Celui des dragages des voies navigables et des accès des ports maritimes des États-Unis, qui portent annuellement sur 32 000.000 de mètres cubes est de 11 cents 759 de gold dollar par yard cube, soit 0 \$ 375 le mètre cube.

Ainsi donc, tant en ce qui concerne la masse annuelle des cubes extraits qu'en ce qui concerne les prix de revient très bas obtenus en Cochinchine, il faut souligner les remarquables résultats qualitatifs et quantitatifs que l'organisation administrative et technique française a procuré à la Cochinchine : 25 années d'études et d'essais poursuivis avec ténacité dès notre arrivée dans ce pays, 35 années d'une réalisation continue et sans cesse amplifiée et améliorée classent dès maintenant l'œuvre accomplie par la France dans l'Ouest de la Cochinchine au premier rang de celles que l'art de l'ingénieur a mis à son actif.

CHAPITRE II

Les dragages et le développement économique de la Cochinchine

Ces résultats, si intéressants qu'ils soient au point de vue technique et notamment au point de vue de leur prix de revient, le sont encore bien davantage par les répercussions profondes qu'ils ont eu sur l'économie toute entière de la Cochinchine dont ils dirigent et conditionnent étroitement le développement depuis quarante ans.

Cette répercussion n'est d'ailleurs pas localisée à la Cochinchine, et la Colonie toute entière a été la bénéficiaire de travaux qui lui ont donné, par l'accroissement des exportations de riz, le poste créditeur le plus important de la balance de ses comptes extérieurs.

En dehors de cette action prépondérante sur la production agricole de la Cochinchine, les canaux remplissent pleinement leur rôle dans la circulation des produits dont, par ailleurs, ils provoquent la création tout en servant de voies de communication pour la population qui s'installe sur leurs berges.

Cette circulation est particulièrement active en Cochinchine où les fleuves et les canaux, animés d'une [24] vie intense, sont parcourus par une importante batellerie composée de chaloupes à vapeur ou à moteur pour le transport de passagers, de jonques et de sampans pour le transport des personnes et des marchandises dont la principale est le paddy.

La flottille des chaloupes, qui comprenait 59 unités en 1908, en comprend maintenant 191, de plus de 30 tonnes : la plupart appartiennent à des propriétaires annamites ou chinois. Mais les unités les plus importantes et les plus modernes sont celles de la Compagnie saïgonnaise de navigation et de transport : 11 unités de cette flotte, d'un tonnage global de 5.200 tonnes, rayonnent de Saïgon sur l'Ouest de la Cochinchine et le Cambodge.

Il faut d'ailleurs remarquer que l'extension rapide du réseau routier dans les provinces de l'Ouest a enlevé au trafic voyageurs des chaloupes une partie de l'importance qu'il avait autrefois.

Par contre, le volume du trafic-marchandises est allé en grandissant avec le développement du réseau des canaux, qui restent incontestablement le moyen de transport le plus économique des matières pondéreuses dans tout l'Ouest de la Cochinchine. Ce trafic est assuré par des jonques ou des chalands à moteur. Le nombre des premières susceptibles de charger 300 piculs de marchandises — le picul pèse 66 kilogrammes environ — est passé de 1.700 en 1911 à 2.174 en 1929. Le nombre des seconds est encore restreint : il est de 21 unités, jaugeant de 50 à 350 tonnes.

Les voies navigables de la Cochinchine offrent à la navigation des jonques le double avantage naturel des vents réguliers des moussons et des courants alternatifs provoqués par la propagation des ondes marées. Cependant, [25] la batellerie qui y utilisait autrefois presque uniquement les courants de flot ou de jusant pour les déplacements de ses jonques, ne s'en sert plus maintenant que dans une faible mesure : la pratique du remorquage qui conduit à une rotation beaucoup plus rapide des embarcations et par suite à une meilleure utilisation, s'est développée depuis 20 ans au point que la presque totalité des parcours des jonques lèges ou en charge se fait actuellement par ce

moyen. Cette évolution, pour rationnelle qu'elle était, ne s'est cependant faite que lentement. Elle a rencontré autrefois une opposition marquée chez les usiniers de Cholon qui, soit directement soit indirectement, détiennent en fait le monopole du transport du riz en Cochinchine, monopole qui leur assure par voie de conséquence la situation privilégiée dont ils jouissent en matière d'usinage du paddy.

Quoiqu'il en soit, il reste encore à l'économie privée un grand effort à faire pour obtenir par une rationalisation des transports combinée avec la création des magasins généraux dans les centres de production un abaissement des prix de revient des manutentions des paddys et des riz.

Parallèlement au développement du réseau des canaux, les superficies cultivées en rizières se sont accrues régulièrement de 349.000 hectares en 1879 à 2.400.000 hectares en 1929. La valeur moyenne de cet accroissement annuel qui était de 31.000 hectares pendant la période de 1880 à 1913, est passée à 40.000 hectares dans la période quinquennale 1923-1928. Cette augmentation des superficies mises à la disposition de l'agriculture n'a, d'ailleurs, pas fait obstacle à leur appropriation. Les ventes des terres domaniales des régions ouvertes à la culture par l'exécution des canaux se sont en effet poursuivies activement.

Dans les dix dernières années, ces ventes ont porté sur [26] une superficie de 338.763 hectares dont plus des deux tiers sur le seul territoire des provinces de Bac Lieu et de Rachgia où ont été exécutés les plus importants des travaux de dragages.

Ce chiffre fait ressortir que, dans leur ensemble, les terres aménagées ont été normalement appropriées.

En fait, l'attrait que ces terrains ont exercé sur la population agricole est mis en relief d'une façon caractéristique par les moyennes annuelles que les prix de vente de l'hectare ont atteint au cours des 5 dernières années dans les ventes aux enchères des terrains domaniaux (en \$) :

1925	28 48
1926	26 79
1927	12 60
1928	14 81
1929	28 46

Il convient de noter que, dans la région Rachgia, Triton, Hatiên, dernière zone ouverte à la colonisation, le prix de base des enchères a été fixé à 40 \$ 00 en bordure des canaux, à 29 \$ 00 partout ailleurs. Certes, il n'est pas douteux que les deux années 1929 et 1930, par la superposition de deux mauvaises récoltes en Cochinchine et de la crise économique qui sévit d'une manière aiguë sur le monde entier, provoqueront un ralentissement de ces ventes publiques, mais il est non moins certain que le mouvement reprendra aussitôt que la situation générale se sera améliorée.

Les capitaux disponibles en Cochinchine se sont donc toujours trouvés suffisants pour permettre la mise en culture des terrains dont l'aménagement hydraulique était effectué par les travaux de dragages : il n'est pas douteux qu'avec le développement grandissant des [27] organisations de crédit agricole, il continuera, exception faite des crises passagères, à en être de même à l'avenir. Ce mouvement tout à fait remarquable, qui témoigne des qualités profondes de cultivateur de la race annamite n'a pas été entravé par le manque de main-d'œuvre. Tout au plus a-t-il rencontré certaines difficultés en 1925-1927, époque à laquelle l'extension rapide des cultures industrielles dans l'Est de la Cochinchine créait un appel de main-d'œuvre considérable.

Les statistiques confirment qu'il n'y a pas d'aléas à redouter de ce côté. Les recensements successifs de la population dénombrent en 1901, 2.867.094 habitants, en 1921, 3.627.810 et en 1926, 3.854.962. La population a donc augmenté de 760.724 unités de 1901 à 1921, faisant ressortir un accroissement moyen annuel de 38.036 unités. De 1921 à 1926, l'accroissement moyen annuel constaté s'est élevé à 45.430 unités. En rapprochant ces chiffres des extensions des surfaces cultivées en riz, il est aisé de constater que, toutes choses égales d'ailleurs, la proportion entre la superficie des rizières et la population indigène est restée sensiblement constante en Cochinchine dans le cours des trente dernières années. Le rapport de la première à la seconde, qui était de 0,48 en 1903, est passé à 0,52 en 1923 et à 0,53 en 1928. Ces chiffres montrent qu'il n'y a eu aucune modification essentielle des conditions générales relatives à l'emploi de la main-d'œuvre en Cochinchine. La population autochtone, avec son accroissement moyen, est suffisante pour assurer à elle seule, d'une manière satisfaisante, la mise en culture des surfaces offertes à l'agriculture.

En résumé, la Cochinchine, avec une densité de deux habitants par hectare de rizières, est en état actuellement et dans son ensemble de réaliser une exploitation normale [28] de ses terres. L'accroissement annuel moyen du nombre de habitants, qui suit une marche parallèle à l'extension des superficies cultivables, assure pour l'avenir le maintien de cette situation.

Les statistiques démographiques dressées par MM. YVES HENRY et DE VISME, inspecteur général et ingénieur principal de l'Agriculture, confirment, pour chaque province de l'Ouest en particulier, cette situation favorable.

Provinces	Population	Superficie des rizières
Baclieu	175.196	282.870
Cantho	329-687	206.900
Chaudoc	200.947	243-450
Lonigxuyen	199.676	233-580
Rachgia	248-981	317.920
Soctrang	187.200	148-377

Il sera bon, néanmoins, les années futures, de diminuer un peu l'effort sur les voies principales pour augmenter celui fait sur les voies secondaires et porter ainsi jusqu'à la limite possible de leur action, le rôle bienfaisant de ces voies principales, actuellement presque complètement terminées.

Il convient, en outre, de faire remarquer que la mise en culture des terres de l'Ouest Cochinchinois est susceptible, dans un avenir rapproché, d'être facilitée très notablement, d'une part par la construction du chemin de fer de Nhatrang à Tourane, dernier tronçon du Transindochinois mettant en relation les deltas surpeuplés du Nord de l'Annam et du Tonkin avec les régions à cultures extensives du Sud-Indochinois et, d'autre part, par la diffusion de la culture mécanique.

En ce qui concerne le premier point, il n'est pas douteux que les populations du Nord consentiront plus facilement [29] à se déplacer par chemin de fer que par la voie maritime et qu'il s'établira ainsi des courants réguliers d'émigration : c'est l'émigration saisonnière qui paraît la mieux adaptée à l'extension des cultures de l'Ouest de la Cochinchine.

En ce qui concerne le second point, il est intéressant de noter que les agriculteurs européens et annamites de Cochinchine commencent à importer du matériel aratoire mécanique. Ces importations sont, en effet, passées de 102 tonnes en 1926 à 115 tonnes en 1927, 164 tonnes en 1928 et 191 tonnes en 1929.

Là encore, l'action des organisations de crédit agricole pourra s'exercer utilement. Il ne faut pas se dissimuler cependant que l'usage de matériel mécanique est encore loin de pouvoir se généraliser, qu'une mise au point est nécessaire tant pour les tracteurs que pour les machines remorquées, et que des services spéciaux seront à créer par les soins des maisons de vente du matériel pour assurer sur place, dans les meilleures conditions de rapidité et de prix, l'utilisation optimale et les réparations des engins.

En définitive les programmes de travaux de dragages, si vastes qu'ils aient pu paraître ou qu'ils paraissent encore à de nombreuses personnalités cependant averties des choses de la Colonie, sont restés constamment en harmonie avec les possibilités de mise en valeur que permettaient les capitaux et la main-d'œuvre indochinoise.

Il nous reste à indiquer la charge que cette colonisation de l'Ouest cochinchinois a fait peser sur les budgets de la Colonie et les profits que les économies privées et publiques en ont retirés.

Les travaux de dragages ont nécessité de 1886 à 1930 des dépenses totales s'élevant à 52.000.000 de piastres environ. [30] Appliqué aux 1.425.000 hectares de terrains qui ont été aménagés durant cette période, ce chiffre fait ressortir un coût moyen à l'hectare de 37 piastres environ. Au regard de cette dépense relativement faible et dont les budgets de la Colonie récupèrent maintenant une partie importante par les ventes aux enchères publiques de terrains aménagés, la plus-value qui a été apportée au capital foncier de la Colonie peut s'évaluer à raison de 130 piastres, prix moyen de l'hectare de rizière, au chiffre de 235.000.000 de piastres pour la période de 1879 à 1930 avec une augmentation annuelle de ce capital de près de 5.000.000 de piastres. L'accroissement des surfaces cultivées ne se traduit d'ailleurs pas seulement par la plus-value donnée à la propriété rurale de la Colonie, mais il permet encore d'augmenter l'exportation en riz du port de Saïgon de 20.000 tonnes en moyenne par an.

Cette augmentation présente, en effet, depuis trente ans, une grande régularité à mettre en parallèle avec celle qui a caractérisé l'accroissement des surfaces cultivées.

C'est ainsi que les moyennes annuelles par décennie des exportations faites pendant les cinquante dernières années sont les suivantes :

Décennies	tonnes
1870 à 1884	360.000
1885 à 1894	514.000
1895 à 1904	734.000
1905 à 1914	919.000
1914 à 1924	1.200.000

Pour la dernière période quinquennale de 1924 à 1929, cette moyenne annuelle s'est élevée à 1.454.000 tonnes.

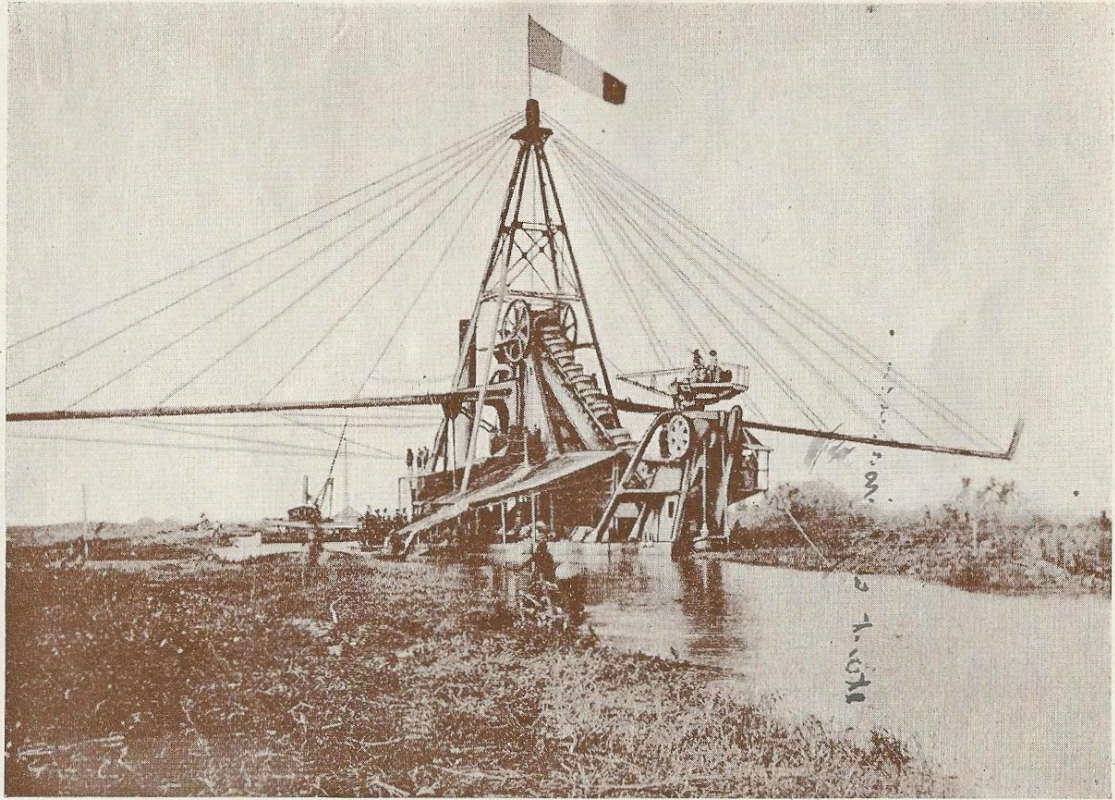
L'accroissement moyen annuel des exportations ressort donc en poids à 21.000 tonnes et en valeur à plus de 2.000.000 de piastres.

[31] Ainsi pour une dépense annuelle de travaux qui n'a jamais été supérieure à 1.500.000 piastres, la richesse de la Cochinchine s'accroît chaque année de 7.000.000 de piastres.

De pareilles constatations constituent le meilleur critérium de l'utilité et de la productivité des travaux de dragages entrepris par la France dans ce pays. Ils témoignent hautement du libéralisme de la politique que notre administration a poursuivie en Cochinchine.

Que ce soit donc dans le domaine technique, administratif ou économique, la France a provoqué par la méthode de ses organisations privées ou publiques et la continuité de ses vues, la création d'une richesse agricole considérable : la population annamite, avec ses qualités raciales de cultivateur, a profité au maximum des possibilités qui lui étaient ainsi offertes.

C'est dans le cadre de cette vaste réalisation, fruit d'une collaboration franco-annamite de plus de soixante années, que se place l'exécution du canal de Rachgia à Hatiên, début de la dernière étape importante de l'aménagement hydraulique du Trans-Bassac entrepris en 1905.



La drague " Nantes " en chantier



Jonques de mer à Hatiên

CHAPITRE III

Canal de Rachgia à Hatiên Description générale du canal

[34] Ce canal assurera la mise en culture d'une vaste région couvrant plus de 220.000 hectares entre Rachgia, Hatiên et Triton et limitée au nord par le rach Giang-Thanh et le canal Vinh-Tê, à l'est par les massifs montagneux du Nui Kto et au sud par une ligne approximative Triton-Rachgia.

Aucun cours d'eau naturel ne traverse cette grande plaine. Seuls existent quelques rachs côtiers qui ne pénètrent pas à plus de cinq kilomètres dans l'intérieur. Leur influence sur l'évacuation des eaux est donc à peu près nulle et ce, d'autant plus qu'il existe sur le bord du golfe du Siam un bourrelet côtier important créé par la mousson du sud-ouest.

Avant le commencement des travaux du canal Rachgia-Hatiên et des canaux affluents, cette plaine, sans écoulement naturel assuré, était en majeure partie inondée toute l'année et couverte de hautes herbes, de roseaux et de bois de trams. Malgré la fertilité certaine de ses terres elle ne pouvait que rester inculte tant que son aménagement hydraulique ne serait pas réalisé. Elle était en effet [34] dans cette situation lorsque les études y furent entreprises en 1924 : 20.000 hectares à peine étaient cultivés sur les rives des rachs et des canaux de sa périphérie ainsi qu'aux abords des massifs montagneux.

Les brigades qui ont poursuivi ces études eurent à surmonter, dans cette région sans voies de pénétration sur 80 kilomètres de longueur et 30 kilomètres de largeur, des difficultés considérables : les ravitaillements, spécialement en eau potable, y étaient pénibles ; le pullulement des moustiques, dans les conditions forcément sommaires de logement des agents des études, accentuait encore le caractère inhospitalier de la région. Néanmoins, en 1926, le projet d'ensemble fut présenté et approuvé. Il comportait un canal principal allant de Rachgia à Hatiên et se développant parallèlement à la côte sur une longueur de 81 kilomètres avec un creux variant de 3,50 à 3,80 m. Le cube à extraire ressortait à 7.200.000 mètres cubes environ.

Sur ce canal s'embranchent quatre canaux affluents destinés à drainer l'hinterland de la région, tout en évitant la création de dos d'ânes dans le canal Rachgia-Hatiên. Ce sont :

1° Un canal dit de Triton reliant le canal des Sept-Montagnes au canal Rachgia-Hatiên. Sa longueur est de 31 km. et son creux varie entre 2,50 et 3,10 m., représentant un cube à draguer de 2.300.000 mètres cubes ;

2° Un canal dit du Nui Bathê, d'une longueur totale de 40 km., d'un creux compris entre 2,50 et 3,10 m. et dont le cube de déblais est de 2.900.000 mètres cubes ;

3° Deux canaux encore à l'étude qui joindront le canal de Rachgia à Hatiên au canal de Vinh-Tê et dont le cube de déblais sera de 7.100.000 mètres cubes.

[35] Ces canaux auront tous la même largeur en gueule de 26 mètres.

Le canal principal de Rachgia à Hatiên est mis en communication avec la mer par quatre défluent d'une largeur en gueule de 28 mètres et d'un creux de 3,80 m. qui évacuent dans le golfe du Siam les eaux ainsi collectées et évitent l'envasement du canal principal. Le cube des déblais de ces défluent s'élève à 2.700.000 mètres cubes.

Les travaux, entrepris dès la fin de l'année 1926, ont exigé la mise en action de tout le matériel de l'entreprise susceptible d'être utilisé dans les voies principales :

Les dragues « Loire » et « Nantes », « I » et « II » travaillèrent soit ensemble, soit simultanément à l'établissement de ce système de canaux.

Les deux premières sont des dragues à godets et à longs couloirs d'une puissance de 350 chevaux et capables d'une production mensuelle de 250.000 mètres cubes. Leurs godets ont une capacité de 375 litres et les couloirs de déversement ont une longueur maximum de 60 mètres. Les dragues « I » et « II » sont également à godets et à longs couloirs, mais leur production mensuelle est seulement de 185.000 mètres cubes. Les godets de ces dragues ont une capacité de 300 litres chacun. Chaque drague a des moteurs d'une puissance de 195 chevaux.

Exécution des travaux. — Des difficultés de diverses natures furent rencontrées pendant l'exécution des travaux. Ces difficultés avaient, d'ailleurs, déjà été rencontrées dans l'exécution des travaux antérieurs ; elles y avaient été la cause de graves mécomptes, voire même, dans certains cas, de l'arrêt plus ou moins prolongé des travaux. L'expérience acquise par l'entreprise, les améliorations apportées au matériel de dragages permettent maintenant de [36] les surmonter sans arrêts ni tâtonnements quand elles se présentent.

Le dessouchage préalable de la zone à draguer dans des sous-bois recouverts d'une nappe d'eau croupissante de plus de cinquante centimètres fut pénible et exigea une organisation toute spéciale du recrutement et du ravitaillement de la main-d'œuvre ; en particulier, l'eau pour l'alimentation du personnel des chantiers et des chaudières des dragues devait, à raison de 25.000 litres par jour, être amenée dans des chalands-citernes remorqués sur des distances qui atteignirent 50 kilomètres.

En plusieurs endroits, la traversée de zones de vase fluente, mélangée à de l'humus végétal et recouverte à sa partie supérieure d'une couche de détritiques organiques, exigea la construction devant les berges de barrages en pieux et caissons pour retenir les déblais qui tendaient à s'affaisser dans le canal. Des difficultés analogues avaient provoqué, en 1908, l'arrêt des travaux du canal du Cailon à Songtrem. Les engins de dragages dont disposait à cette époque l'entreprise ne lui permettaient pas de déverser les déblais à la distance qui eut été nécessaire pour éviter leur retour dans le canal.

La longueur des couloirs des dragues qui étaient en action dans le canal de Rachgia à Hatiên, combinée avec la construction de barrages, permirent de surmonter ces difficultés.

Sur d'autres points, les dragues durent excaver un terrain où se trouvaient enfouis, sur un mètre ou deux de profondeur, des bois provenant d'anciennes forêts et dont certains troncs mesuraient plus de 10 mètres de longueur.

Enfin, en de nombreux points, les déblais étaient composés d'argiles pures ou mélangées de limonite fortement adhérentes aux objets en fer. Les déblais collants de cette [37] nature avaient déjà été rencontrés dans divers canaux, et, pour la première fois dans le canal de dérivation de l'Arroyo-chinois près de Saïgon. Ces déblais attaqués par les godets ordinaires employés sur les dragues ne se déversent pas dans les couloirs de décharge au moment où les godets basculent sur le tourteau supérieur de l'élinde portant la chaîne de l'appareil. Les argiles restent en masse compacte adhérant aux godets et elles tournent indéfiniment avec eux : la chaîne à godets ne mord plus sur le sol et le rendement de la drague tombe progressivement à zéro. Il faut, de toute nécessité, utiliser des godets spécialement aménagés pour ce travail.

Divers procédés furent employés successivement pour remédier à la difficulté d'extraction de cette nature de déblais. Les premiers utilisés cherchèrent à diminuer l'adhérence de la masse d'argile extraite par chaque godet en augmentant, par une forme appropriée du godet, le rapport du poids de la masse d'argile à la surface de contact entre cette masse et les parois du godet ; quand un godet attaque une couche de déblais, c'est la paroi du godet opposé à la chaîne, celle qui porte le couteau du

godet, qui constitue, avec le fond du godet, les parois sur lesquelles les déblais sont le plus fortement pressés. En réduisant les dimensions de ces parois ou en les constituant à claire-voie, on peut arriver, et on est effectivement arrivé, tant en Indochine que dans d'autres pays, à améliorer notablement le rendement de l'extraction des argiles collantes.

Un procédé d'une toute autre nature fut employé en Cochinchine aux dragages du canal de dérivation de l'Arroyo-chinois. Il consistait à appliquer la propriété bien connue des argiles pures de ne pas adhérer aux objets en bois alors qu'elles adhèrent fortement aux objets en fer : les godets des dragues avaient été ainsi munis d'un doublage en bois. Il convenait d'ailleurs d'employer pour le doublage des parois des bois [38] légers. Les bois durs donnèrent de moins bons résultats et furent réservés pour les parties avoisinant le couteau du godet où le doublage devait être renforcé en raison des efforts qu'il subissait.

Les procédés indiqués ci-dessus permettaient d'utiliser les dragues à godets pour extraire soit des déblais ordinaires, soit des déblais d'argiles collantes en changeant simplement la chaîne à godets et sa vitesse de translation. Le rendement des appareils était modifié très sensiblement dans le rapport de 1 à 4. Le doublage des parois avec un revêtement en bois fut appliqué pour la première fois en Cochinchine en 1907 au canal de Dérivation de l'Arroyo-chinois. Les rendements n'y atteignirent pas le quart des rendements en déblais ordinaires, la première chaîne à godets utilisée pour l'extraction des argiles collantes n'ayant pas été construite en vue de la transformation qu'elle devait subir.

Les rendements s'améliorèrent par la suite mais le procédé du doublage des parois fut ultérieurement abandonné ; il fut remplacé par un procédé beaucoup plus économique et plus efficace, également breveté par la Société. Les chaînes à godets utilisées pour l'extraction des déblais ordinaires sont conservées sans autre modification que l'adjonction au rebord des godets d'une cornière de décollement qui empêche les déblais de s'appliquer contre les parois du godet. Il suffit simplement, pour attaquer les déblais collants, de modifier la vitesse de la chaîne par changement des engrenages d'entraînement du tourteau supérieur. Dans ces conditions le rendement des appareils peut être maintenu entre la moitié et le quart du rendement en déblais ordinaires,

Malgré ces difficultés de toutes sortes, la Société française d'entreprises de dragages termina au début de 1928 [39] le canal de Triton ; au début de 1930 le canal de Nui Bathé ; et en septembre 1930 le canal principal de Rachgia à Hatiên avec ses quatre défluent à la mer.

Les cubes dragués se sont élevés, conformément aux prévisions, à 15.117.000 mètres cubes ; les cubes dragués journalièrement dépassèrent dans certaines périodes 12.000 mètres cubes. Il restera à terminer les années prochaines les deux canaux joignant le canal Rachgia-Hatiên au canal de Vinh-Tê pour achever la mise en valeur du Trans-Bassac commencée en 1905. Les dragages correspondant monteront à environ 7.100.000 mètres cubes.

Résultats obtenus. — Le système de canaux déjà exécutés a répondu entièrement aux prévisions faites : le drainage des eaux de cette vaste plaine est actuellement, en saison des pluies, un fait accompli dans toute la zone déjà aménagée et pour des crues moyennes du Mékong ne dépassant pas la cote 5,00 à Chaudoc ; jusqu'à cette cote, aucune inondation ne sera à redouter dans la plaine de Rachgia à Hatiên. Au-dessus de cette cote, et notamment pour des crues exceptionnelles atteignant, comme en 1929, la cote 5,83, des inondations temporaires ont été encore constatées dans certaines parties de cette plaine, mais il convient de noter qu'en 1929, tous les défluent à la mer et les deux canaux affluents du canal de Vinh-Tê n'étaient pas exécutés : le creusement

des canaux secondaires et l'exécution des digues de rizières compléteront à l'avenir cette protection et la rendront encore plus efficace.

Quoiqu'il en soit et malgré que les ventes publiques aient subi avec la crise économique actuelle un ralentissement marqué, il n'en est pas moins remarquable de constater encore une fois l'élan avec lequel la colonisation [40] annamite a suivi de près l'avancement des dragues : coolies de débroussaillage brûlant en saison sèche les roseaux des anciens marécages asséchés, bûcherons et charbonniers exploitant les forêts de trams, pêcheurs et cultivateurs sont arrivés successivement et se sont installés sur les berges.

Des transports réguliers par chaloupes fonctionnent dès maintenant et il n'est pas douteux que ce canal prendra une grosse importance non seulement par les transports de paddys produits sur les terrains mis en culture, et de marchandises diverses nécessaires à la vie de la population de la région, mais encore par les transports de phosphates et de chaux provenant de la région de Hatiên.

Le trafic fluvial ne sera, d'ailleurs, pas le seul à bénéficier de la liaison Rachgia-Hatiên. Le trafic des jonques de mer y trouvera des facilités qui lui font défaut actuellement pour accéder à Rachgia dont la profondeur des accès maritimes établis dans des fonds vaseux se maintient difficilement. L'entrée du port de Hatiên, creusée dans des terrains plus consistants et draguée en 1920, s'entretient par contre plus facilement et il est à prévoir que l'ouverture du canal va attirer vers Hatiên un transit accru de jonques de mer dont une partie se rendra sur Rachgia par le nouveau canal.

L'aménagement hydraulique et la navigation fluviale n'auront pas à redouter dans le canal de Rachgia à Hatiên les envasements provoqués par les dos d'ânes car des dispositions ont été prises pour en éviter la formation : les canaux affluents ne débouchent pas dans le canal collecteur principal en face des défluent à la mer mais au droit des zones de rencontre des flots opposés.

Ils assurent ainsi une répartition des eaux drainées dans le canal collecteur principal et y provoquent des [41] chasses d'autant plus énergiques que l'hinterland tout entier du canal principal fonctionne comme bassin de chasse et concourt ainsi au maintien de son profil.

Le magnifique effort poursuivi, avec autant de continuité que de succès, entre le Bassac et le Golfe du Siam par l'Administration et les sociétés d'entreprises françaises ne devra pas cependant s'arrêter : intensifiant son action sur les voies secondaires, il devra reporter le principal de son activité sur la plaine des Joncs et la pointe du delta cochinchinois, dernières zones restant encore à aménager hydrauliquement pour parfaire la mise en valeur intégrale de la Colonie.

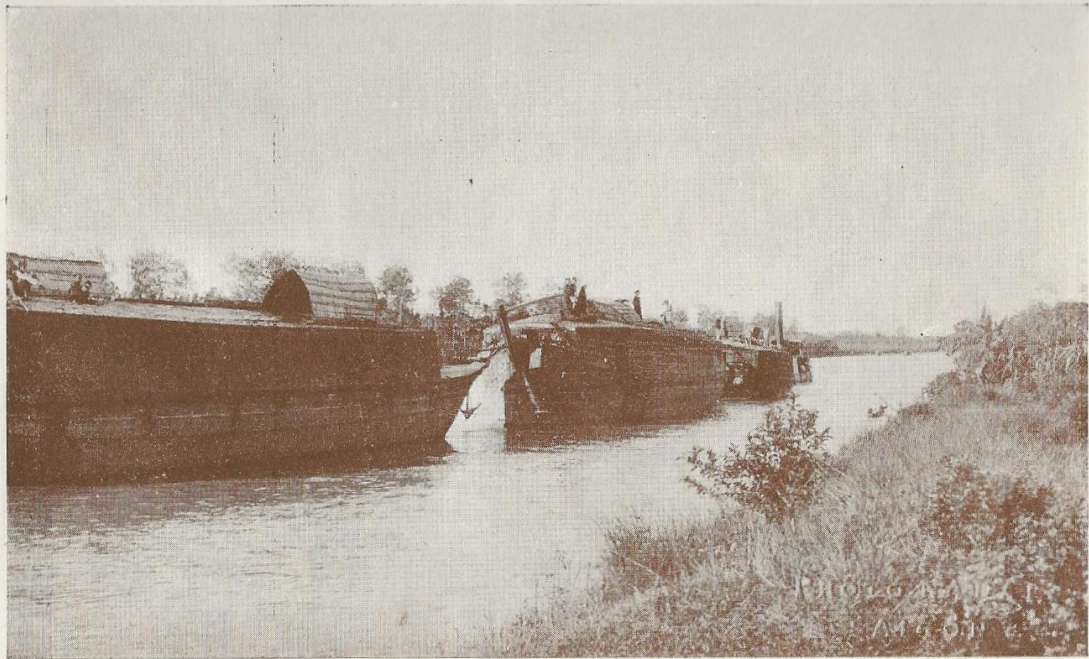
Saïgon, le 26 août 1930.

L'inspecteur général des Ponts et Chaussées
inspecteur général des Travaux publics de l'Indochine,
A.-A. POUYANNE ².

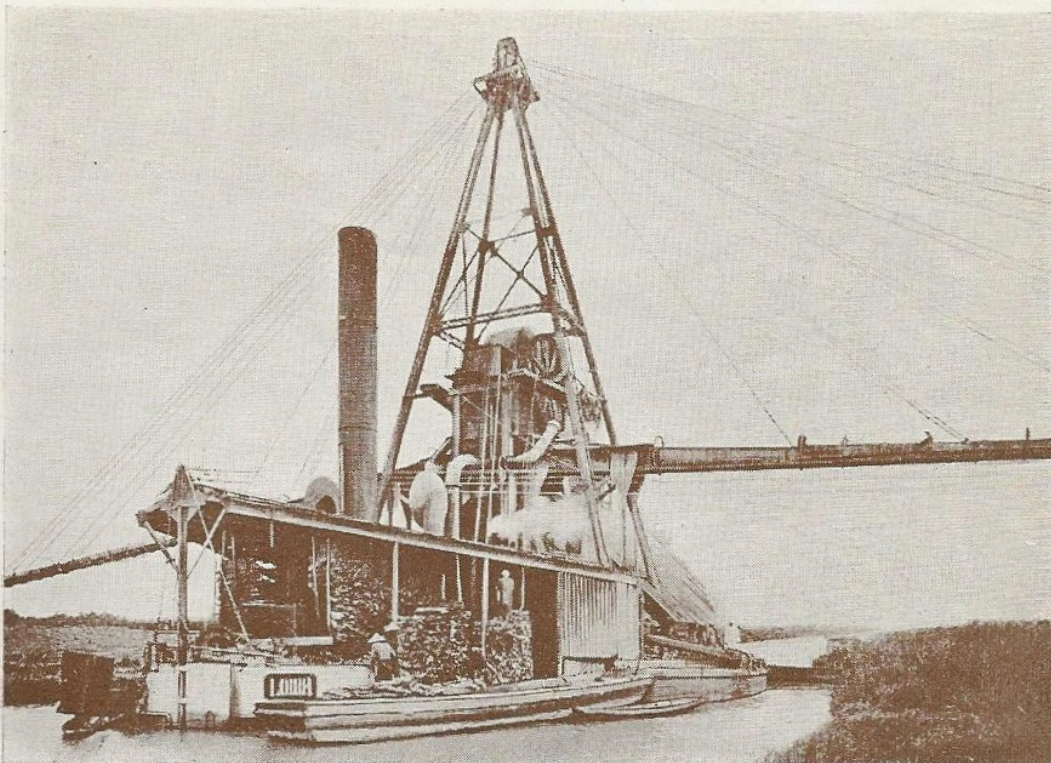
² [Albert Armand Pouyanne](#) (Tlemcen, 19 mai 1873-Paris, 28 décembre 1931).



Jonques naviguant à la voile



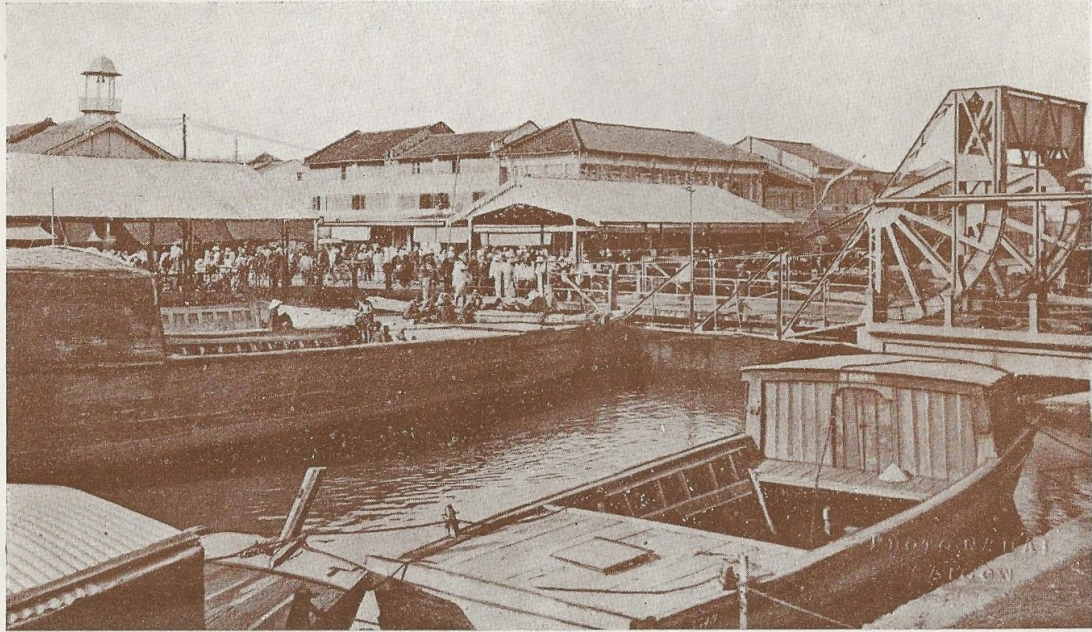
Un convoi de jonques remorquées dans un canal



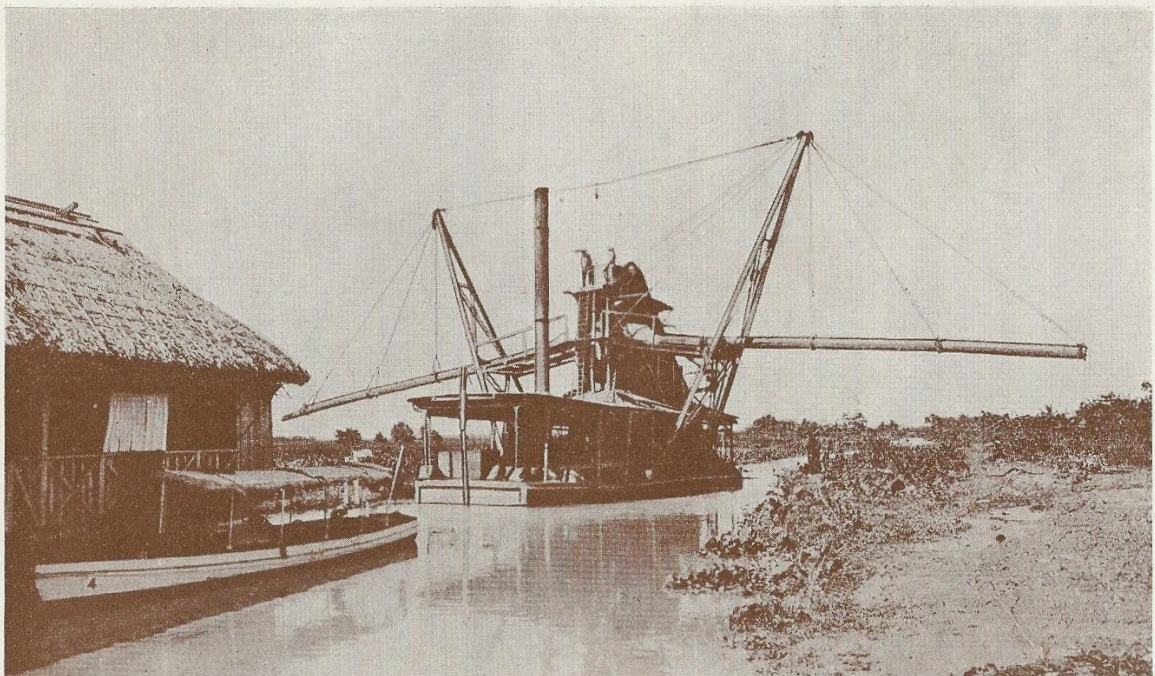
La drague "Loire" en chantier dans le Canal Rachgia-Hatiên



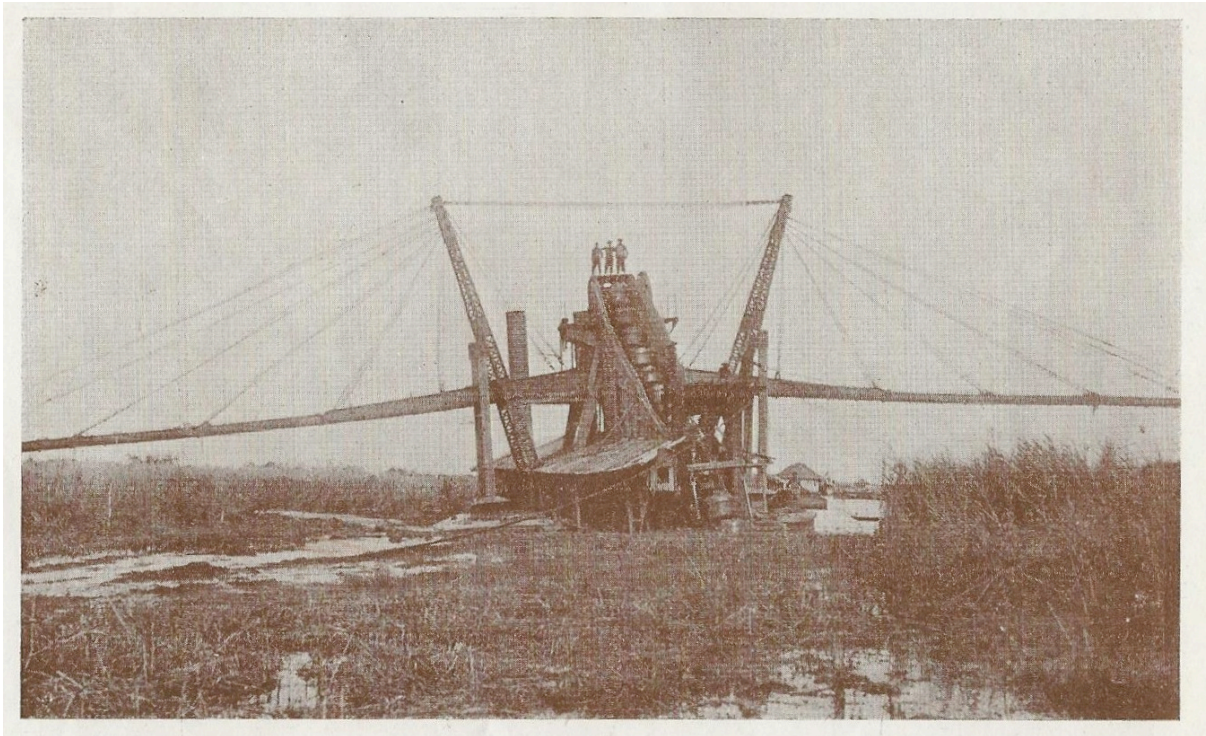
Le port et le marché de Vinhlong



RACHGIA. — Le marché, les quais et le pont basculant



La drague "Mytho II" en chantier dans le Rach Lang-Ham (Province de Cantho)



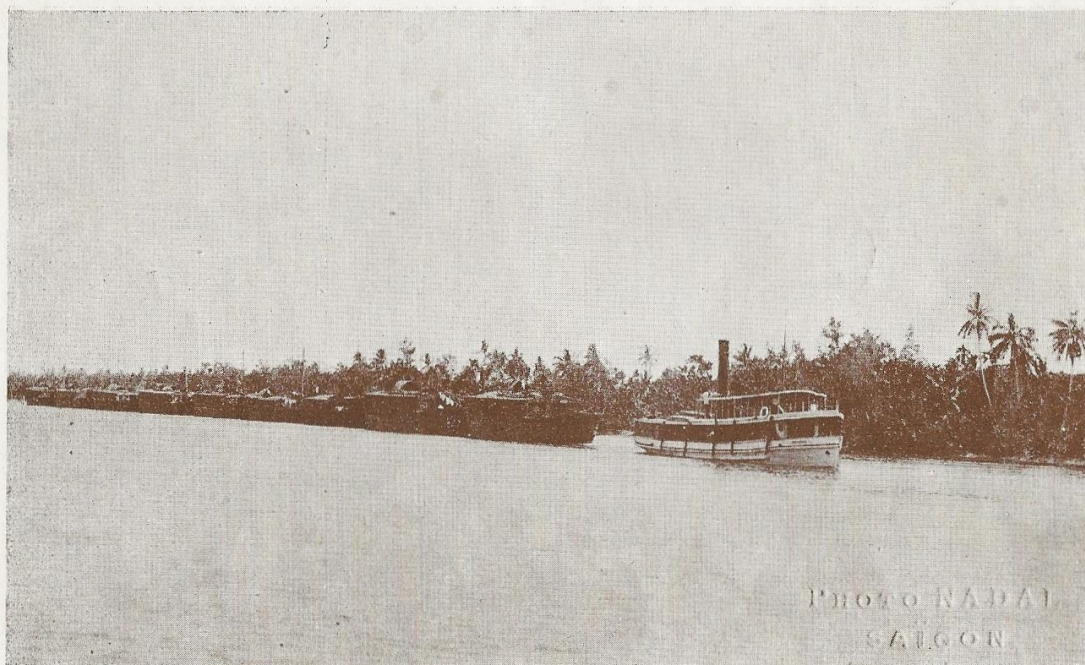
La drague « Deux » en action à Triton, dans le canal Rachgia-Hatiên
Photo Léo Rousseau.



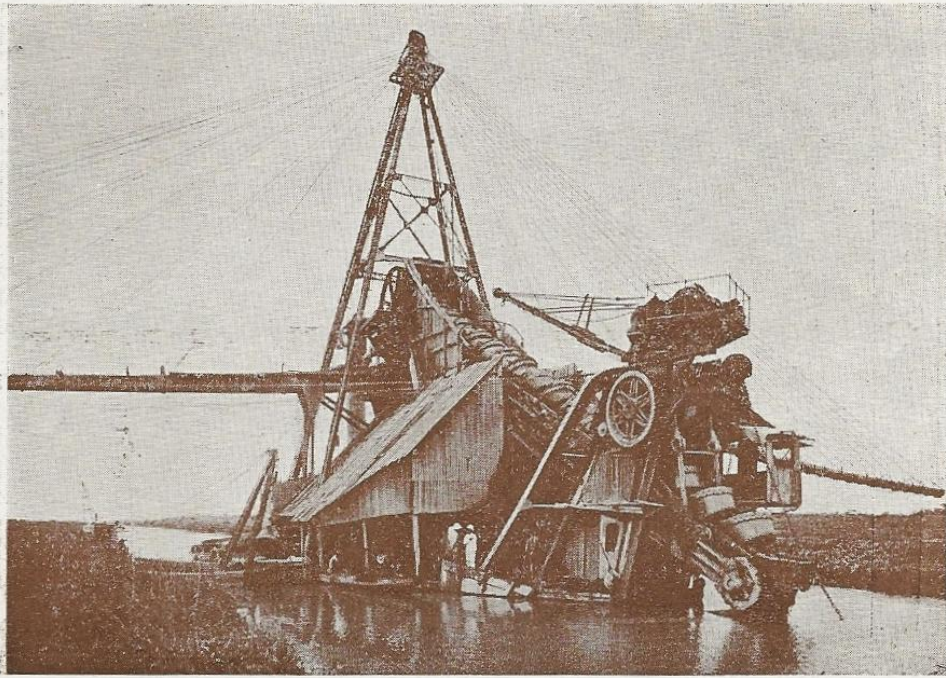
Les quais de Rachgia



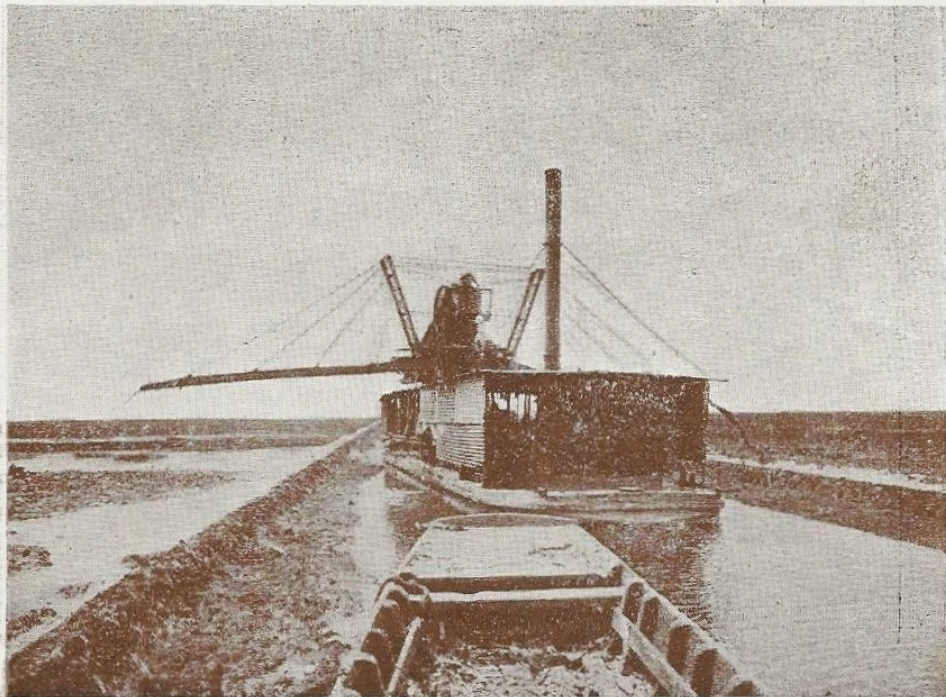
Jonques de mer dans le port de pêche de Duong-Duong (Hatién)



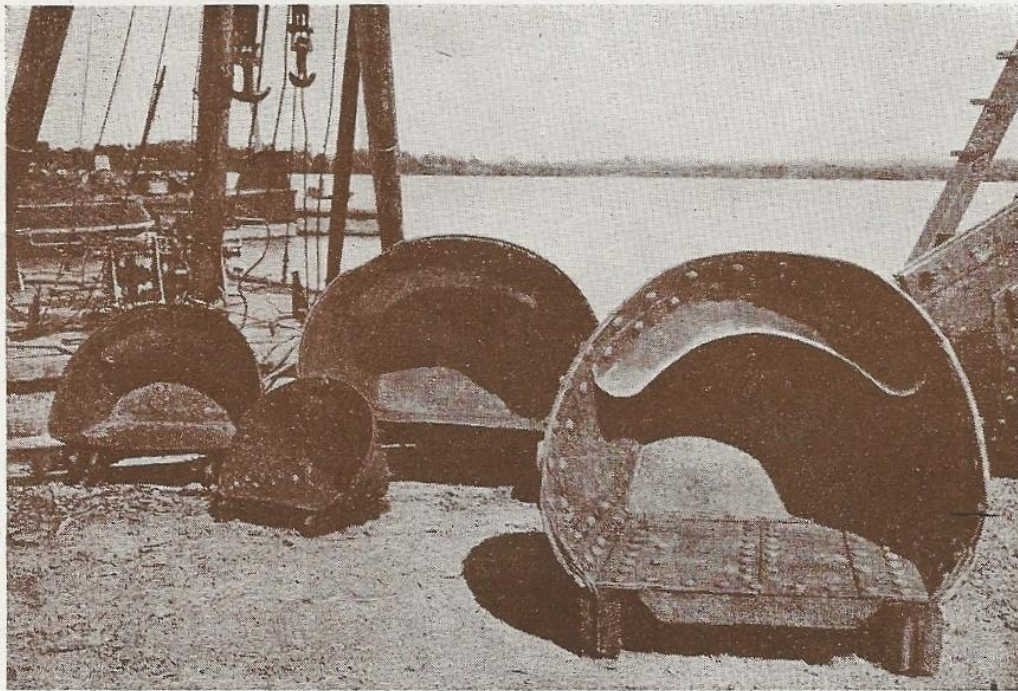
Chaloupe remorquant un train de jonques sur le Bassac



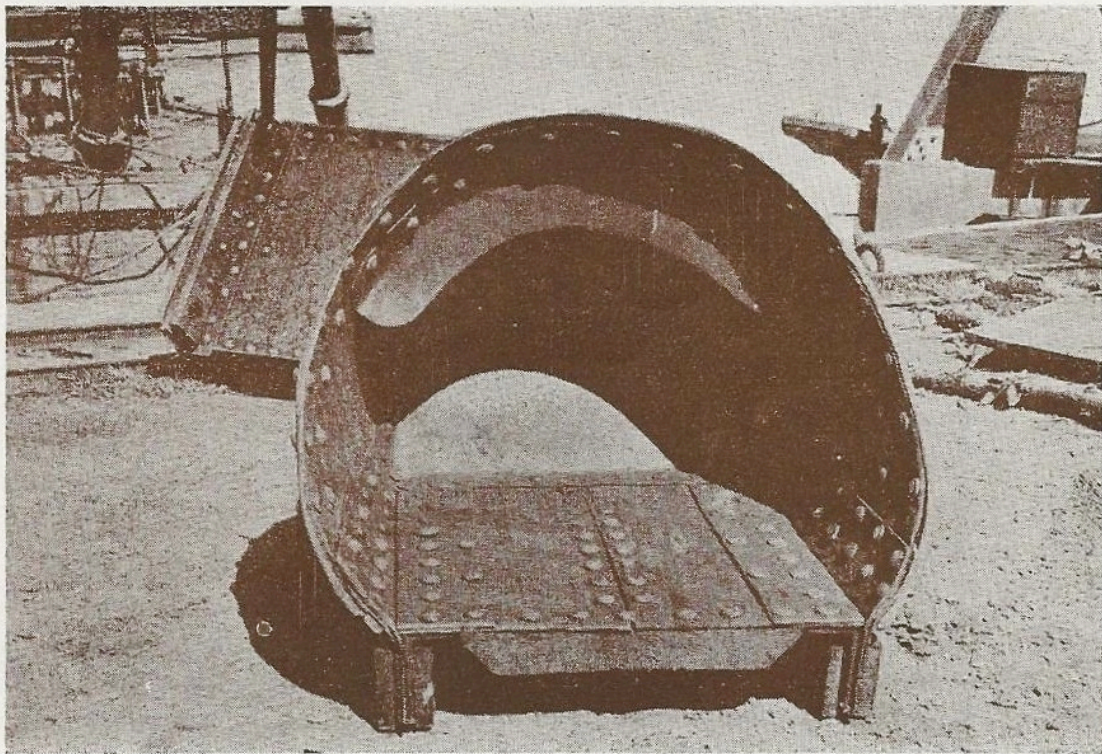
La drague "Loire" en chantier dans le Canal Rachgia-Hatien



La drague "Gouverneur Picanon" creusant un Canal tertiaire dans la plaine des Joncs (Province de Mytho)



Godets de différentes capacités munis de cornière de décollement pour le dragage des argiles collantes



Cornière de décollement utilisée pour le dragage des argiles collantes

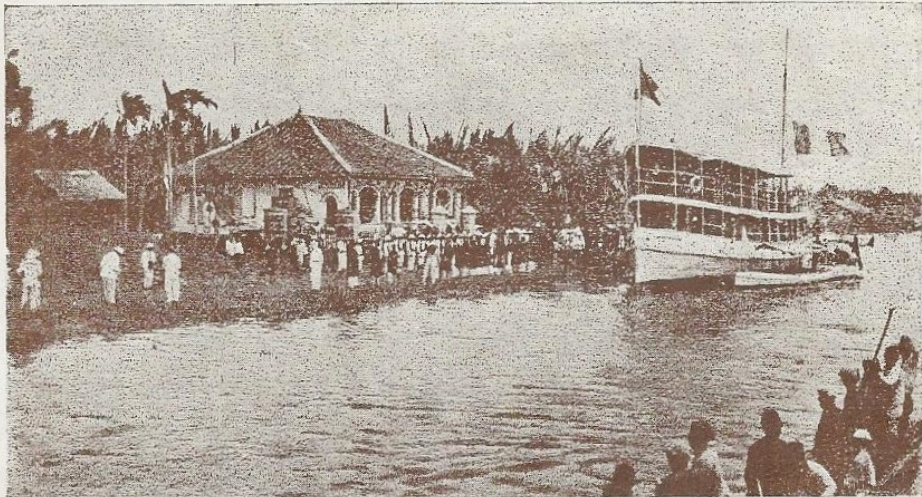


Le port fluvial de Baclieu

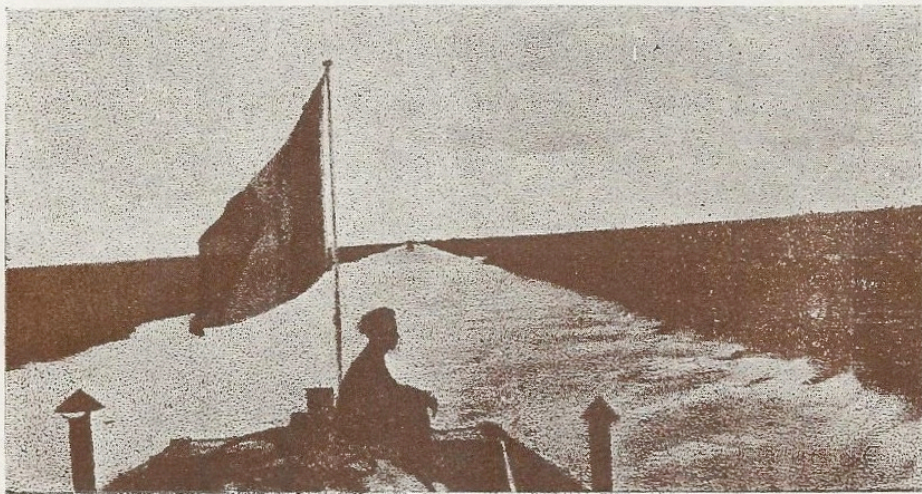
INAUGURATION DU CANAL RACHGIA-HATIEN



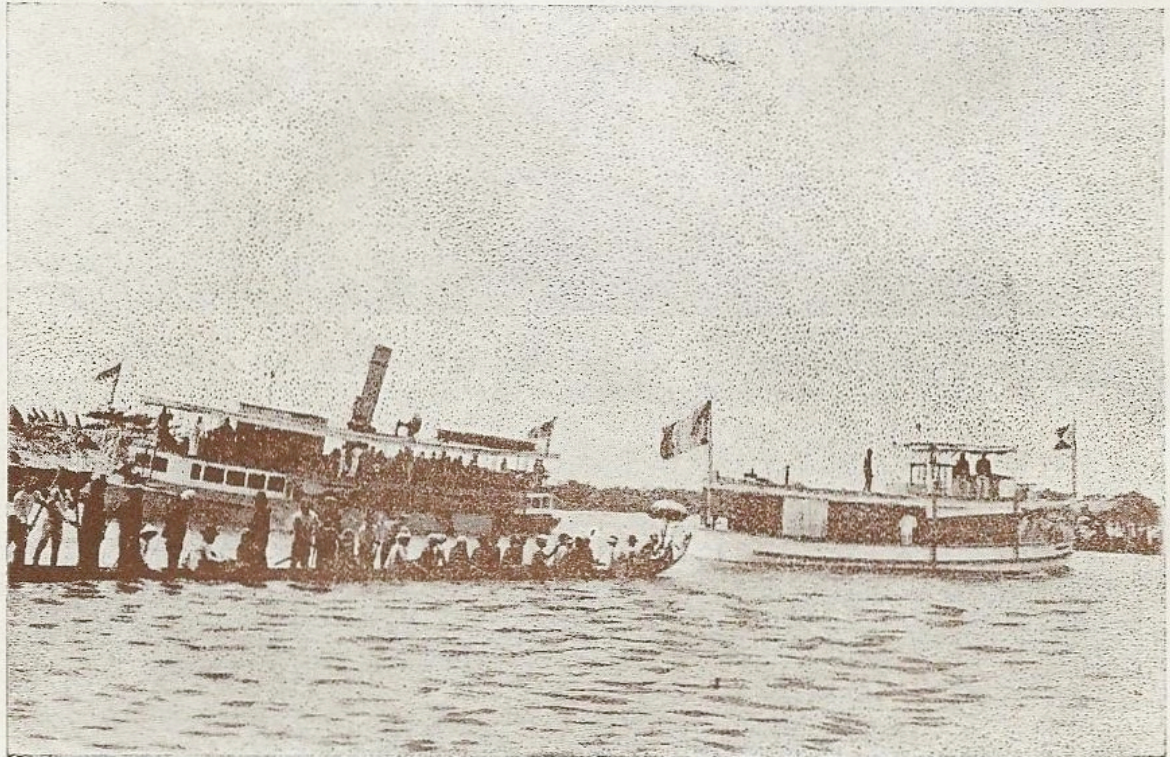
Les Conseillers Coloniaux s'embarquent.



Départ de la chaloupe portant les invités allant au-devant du Gouverneur Général

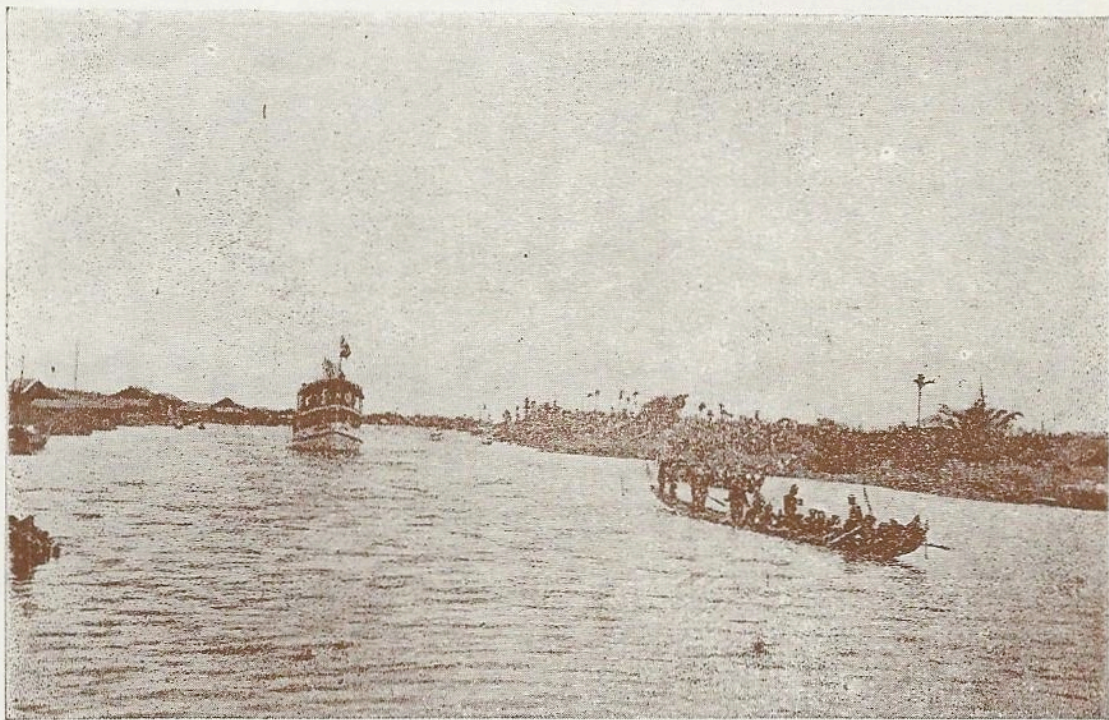


Vue du Canal



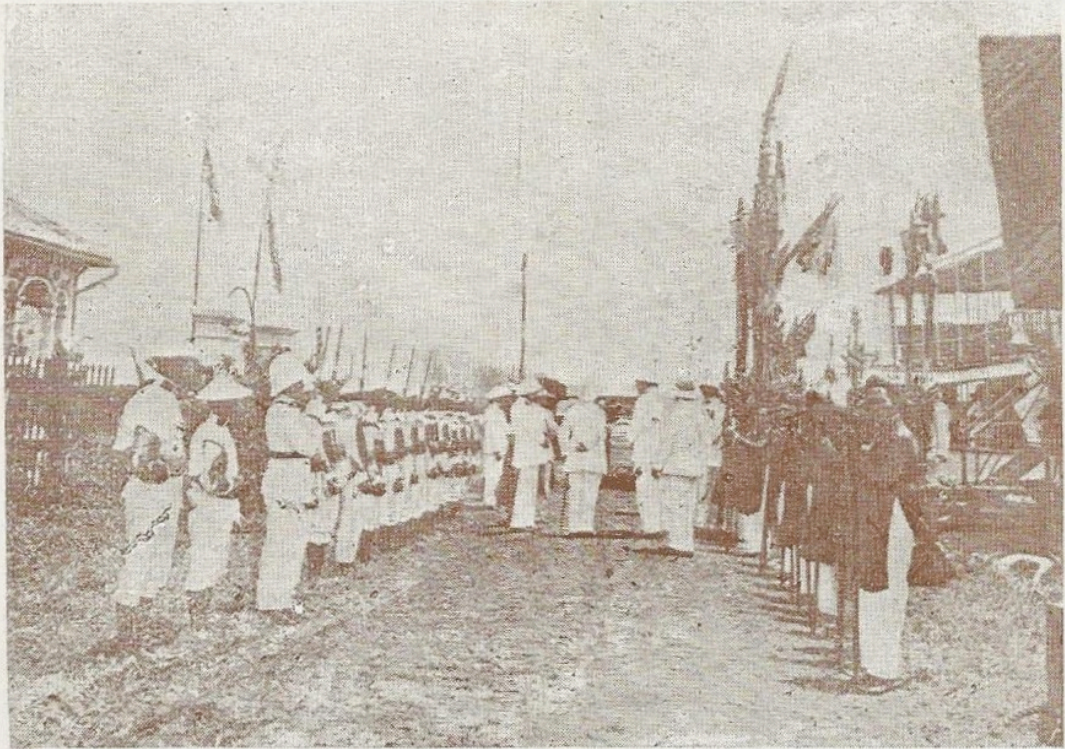
*Pirogues cambodgiennes et chaloupes allant au-devant
du Gouverneur Général.*

INAUGURATION DU CANAL RACHGIA-HATIEN

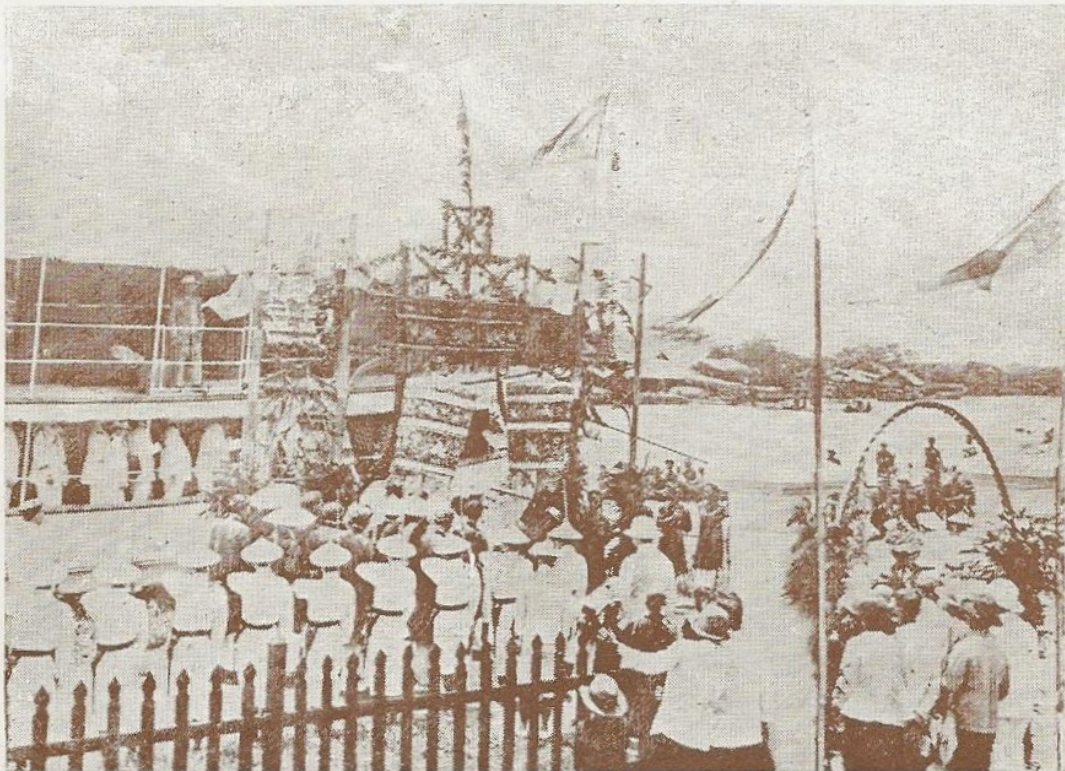


*Le " Tong-Doc-Phuong ", portant le Gouverneur Général,
escorté par des pirogues de courses cambodgiennes de Rachgia*

INAUGURATION DU CANAL RACHGIA - HATIEN



A Rachgia, en attendant le Gouverneur Général

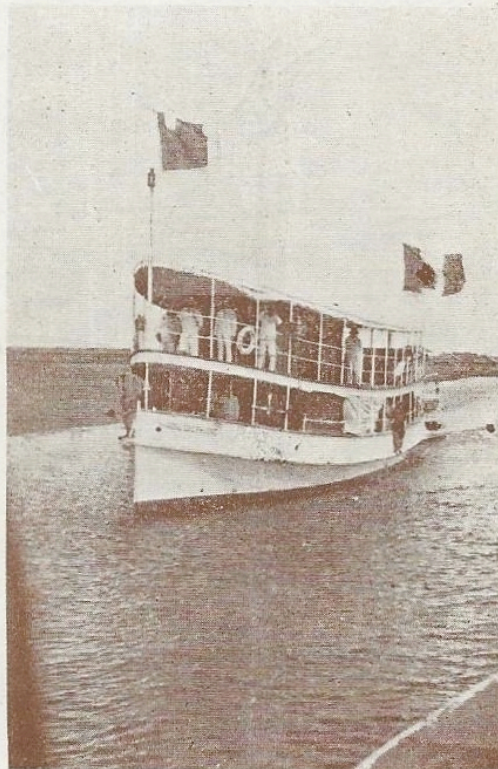


Le Gouverneur Général débarque de la chaloupe

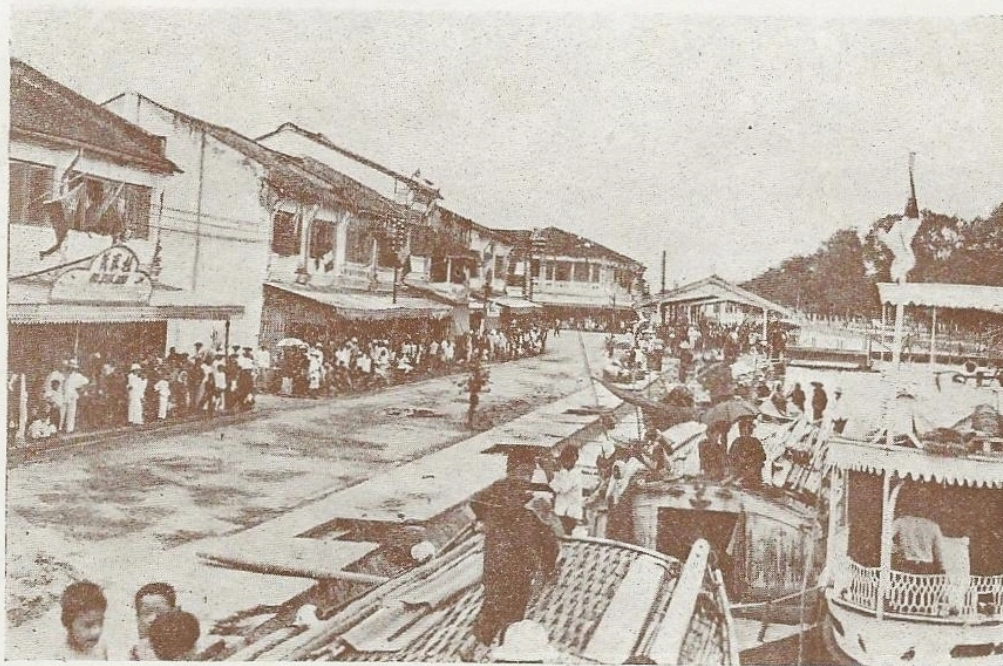
INAUGURATION DU CANAL RACHGIA - HATIEN



*Le Gouverneur Général P. PASQUIER
et le Gouverneur de la Cochinchine
J. KRAUTHEIMER*



Le " Tong-Doc-Phuong " arrive à Rachgia



A Rachgia, la population attend le passage du cortège officiel

[51]

PERSONNEL DU SERVICE DES TRAVAUX PUBLICS DE L'INDOCHINE
QUI A PARTICIPÉ AUX ÉTUDES ET AUX TRAVAUX DE DRAGAGES DE COCHINCHINE

Directeurs généraux et inspecteurs généraux

MM. GUILLEMOTO (1899-1905).
DE LARMINAT, *p. i.* (1905).
JULLIDIÈRE (1906-1910).
CONSTANTIN (1910-1918).
BONNEAU (1919-1921) ³
POUYANNE (1921-[1931])
LEFEVRE ⁴, *p. i.* (1922).
FAVIER, *p. i.* (1928).

[52]

Ingénieurs en chef

MM. GUBIAND (1894-1898).
BLIM (1898-1899).
GUBIAND (1899-1900).
PICARD (1900-1901).
DELACOURCELLE (1902-1904).
CABOCHE (1902-1903).
DELACOURCELLE (1903-1904).
POUYANNE (1904-1906).
CAZENAVE (1906-1907).
POUYANNE (1907-1911).
CAZENAVE (1911).
CONTE (1912-1907).
CAZENAVE (1917-1918).
BÉNABENQ (1918).
CAZENAVE (1918-1919).
BÉNABENQ (1919-1920).
TEXIER (1920-1921).
DEBARNOT (1921-1922).
[François] LEFEVRE (1923-1925).
GASPARD, *p. i.*(1925-1926).
MONAT (1926-1930)
MÉCHIN ⁵ (1930).

[53]

Ingénieurs, chefs de service

³ Jean Marie Dominique Bonneau (1876-1972) : polytechnicien, futur inspecteur général des travaux publics de l'Indochine par intérim (1913-1914), puis titulaire (1919-1921). Voir [encadré](#).

⁴ François Lefevre (Rouen, 5 juillet 1884-Louang-Prabang, 20 avril 1938) : polytechnicien, chevalier de la Légion d'honneur (*JORF*, 16 août 1922).

⁵ André Méchin (1895-1972) : polytechnicien, ingénieur en chef des T.P. en Cochinchine (1923-1931).

MM. PICARD (1899-1900).
CROUZAT (1901-1903).
MONTAGNF (1903-1906).
CAZENAVE (1906-1909)(1910-1911).
BÉNABENQ (1909-1910).
SCOTTO DI VETTIMO (1911-1912).
TEXIER (1919-1920)(1922-1924)(1925-)
COURTAUX (1920-1921).
LEROUX (1921-1922).
POUDENS (1924-1925).

Ingénieurs et assimilés
Études sur le terrain

MM. BETAT (1924-1926).
VERON (1924-1927).
LEFEVRE ⁶ (1926-1929),
DIDIER (1924)
SIVIGLIANI (1924)
CROS (1929).

[54]

Ingénieurs et assimilés
Contrôle des études et des travaux de dragages

MM. POUDENS ⁷ (1924-1926).
COUDERC (1924).
GALLOIS (1924-1925)
MAYER (1926).
ARAGAU (1926-1928) ⁸.
CHASTTES (1927-1928).
CLAVERIN (1928).
CHANTEBIEN (1929).
PAUTHE (1929-1930)
JOURDEN (1930).
BERHOUARUE (1930).

Surveillants
Exécution des travaux

MM. GARNIER (1924-1930).
BARBOT (1925),
ESPERINAS (1926-1927),

⁶ Probablement *Henri* Louis Lefebvre (et non Lefevre)(Lille, 27 déc. 1897-Aix-en-Provence, 22 déc. 1982) : père de la championne d'équitation [Janou Lefebvre](#).

⁷ *Joseph* Marie Poudens (Pondichéry, 24 janvier 1890-Hanoï, 15 février 1941) : chevalier de la Légion d'honneur en 1920 à titre militaire. Carrière dans les T.P. de l'Indochine de 1921 à 1941.

⁸ *Émile* Aragau (La Fajolle, Aude, 25 nov. 1891-Marseille, 19 mai 1978) : ingénieur des Travaux publics. Chevalier, puis officier de la Légion d'honneur (*JORF*, 30 juillet 1916, p. 6757, *JOEF*, 28 février 1944, p. 652).

HARDY (1927-1928).
ROUSSEAU (1927-1930)
DRAGAGES DE COCHINCHINE

[55]
Agents techniques
Exécution des travaux

MM. NGUYEN-VAN-CUONG (1924-1926).
NGUYEN-XUAN-QUYEN (1924-1927).

Établissement des projets

MM. TRAN-VAN,-VIET (1926),
NGUYEN-SI-CANH (1926).
LUU-VAN-TRI dit CHI (1926-1928).
TU-CONG-NAM (1928-1930).
NGUYEN-VAN-CUA (1929-1930).

[56]
SOCIÉTÉ FRANÇAISE D'ENTREPRISES DE DRAGAGES ET DE TRAVAUX PUBLICS,

Administration à Paris

MM. OCTAVE HOMBERG, président du conseil d'administration.
LEROY, directeur général.

Administration en Cochinchine

MM. DARGELOS, directeur.
COLLIN, ingénieur.
CHALLAMEL ⁹
MAURIN
AXENOFF, chef des ateliers de Mytho.
CHAIX, chef de chantier.
DIHARGE, —
NIEL, —
ROBERT, —

⁹ Alexandre Challamel (1900-1982) : polytechnicien, futur directeur général des Brasseries et glaciers de l'Indochine.

[57]
Inauguration du canal Rachgia-Hatiên
par M. le gouverneur général Pierre PASQUIER
les 14 et 15 septembre 1930

DIMANCHE 14 SEPTEMBRE

Départ à 6 heures du gouvernement général à Saigon,
avec M. KRAUTHEIMER, gouverneur de la Cochinchine,
EUTROPE, inspecteur des Affaires politiques,
DEROO, officier d'ordonnance du gouverneur général,
BARAULT, chargé de mission au gouvernement général,
DENYS, secrétaire particulier du gouverneur de la Cochinchine,

Déjeuner à la résidence supérieure du Cambodge.

MM. POUYANNE, inspecteur général des Travaux publics, THALAMAS, directeur général de l'Instruction publique, avaient rejoint le gouverneur général à Phnom-Penh. Arrivée à Hatiên à 17 h. 30, avec M. LAVIT, résident supérieur au Cambodge.

Présentation des fonctionnaires du poste.

Dîner à la résidence d'Hatiên, chez M. MAILLARD, administrateur, chef de la province, avec MM. MÉCHIN, ingénieur en chef de la circonscription territoriale de Cochinchine, TEXIER, ingénieur principal, chef du Service de la Navigation, qui attendaient le gouverneur général à Hatiên.

[58]
Départ d'Hatiên à 22 heures.
Embarquement sur les chaloupes
Tong-doc-Phuong, Marcel, Janie et Marcel Pechomat
à la coupure de Bahon,

Ont pris place sur les chaloupes avec le gouverneur général.
MM. KRAUTHEIMER,
LAVIT,
THALAMAS,
POUYANNE,
EUTROPE,
MÉCHIN,
TEXIER,
DEROO,
BARAULT.

LUNDI 15 SEPTEMBRE

Départ des chaloupes à 3 heures par la coupure de Bahon et le canal Hatiên-Rachgia.

À 9 h. 30, rencontre, au canal de Nui Bathé, de 3 chaloupes venant de Rachgia et transportant les invités du gouverneur général :

Le général VALLIER, commandant la division Cochinchine-Cambodge,
Le capitaine de vaisseau BONGRAIN, commandant la Marine en Indochine.

MM. ARDIN, président du conseil Colonial ;

BEC, président de la chambre d'agriculture ;

RIVOAL, administrateur, chef de la province de Rachgia ;

[59]

MM. WATERMANN, consul d'Amérique ;

KUROKI, consul du Japon ;

[Paul] BERNARD, directeur de la Société financière française et coloniale ;

DARGELOS, directeur de la Société d'entreprise de dragages et de travaux publics ;

LE-QUANG-LIEM, dit BAY, conseiller colonial,

prennent place sur la chaloupe du gouverneur général. Les trois chaloupes virent de bord et prennent la suite de la chaloupe *Tong-Doc-Phuong* battant pavillon du gouverneur général.

À 11 heures, arrivée de la chaloupe *Tong-Doc-Phuong* à Rachgia, escortée de deux pirogues montées par des rameurs cambodgiens.

Le gouverneur général se rend en automobile à l'Inspection de Rachgia où le personnel du poste lui est présenté.

Après un discours de bienvenue de M. RIVOAL, administrateur, chef de la province, et un discours de M. BAY, conseiller colonial, le gouverneur général prononce une allocution et remet les décorations suivantes :

Chevalier de la Légion d'honneur

M. NGUYEN-HIEN-NANG, chef de canton, *phu* honoraire

Palmes académiques

M. LE-VAN-MUOI

Médaille de l'Instruction publique en bronze

M. NGUYEN-VAN DAI, ngan-tiên

M. LE-BA-DIEU

[60] Puis le gouverneur général remet les décorations suivantes décernées à l'occasion des travaux du canal Rachgia-Hatiên.

Grand Officier du Dragon de l'Annam

M. Octave HOMBERG, président du conseil d'administration de la Société financière française et coloniale.

Officier du Dragon de l'Annam

M. MÉCHN, ingénieur en chef de la circonscription territoriale de Cochinchine.

Ordre royal du Cambodge
Officiers :

MM. TEXIER, ingénieur principal, chef de l'arrondissement de la Navigation ;
LEROY, directeur général de la Société française d'entreprises de dragages et de travaux publics en France.

Chevaliers :

MM. ACKER, ingénieur des Travaux publics de l'État ;
[Henri] LEFEBVRE, ingénieur des Travaux publics ;
[Léo] ROUSSEAU, surveillant principal de classe exceptionnelle des Travaux publics ;
GELOT, chef de chantier de l'Entreprise de Dragages ;
DARGELOS, directeur général de la Société française d'entreprises de dragages et de travaux publics en Indochine ;
CHALLAMEL, ingénieur de la Société française d'entreprises de dragages et de travaux publics.

[61]

Ordre du million d'éléphants et du parasol blanc

MM. BOURGOIN, ingénieur en chef adjoint à l'inspecteur général des Travaux publics ;
BARBOT, surveillant principal hors classe des Travaux publics ;
GARNIER, surveillant principal des Travaux publics ;
CHAIX, chef de chantier de l'Entreprise des Dragages ;
DIHARCE, chef de chantier de l'Entreprise des Dragages.

Médaille d'honneur en argent de 2^{re} classe

MM. NGUYEN-VAN-VUI dit SUA, agent technique des Travaux publics ;
MAI-VAN-DONG, dessinateur des Travaux publics
NGUYEN-MAN-TRUC, contremaître des ateliers de la Société française des dragages à Mytho ;
NGUYEN-XUAN-QUYEN, agent technique du Cadastre.

À 12 heures, le gouverneur général et ses invités prennent place à table ; à l'issue du déjeuner, le gouverneur de la Cochinchine prononce une allocution reproduite ci-après, et le gouverneur général le discours qui figure en tête de cette brochure. Le cortège officiel repart ensuite pour Saïgon.

Allocution DU GOUVERNEUR DE LA COCHINCHINE



[Coll. Olivier Galand](#)

Hatiên. — Mouillage de la « Bonite » [des Douanes et régies]. Appontements de la Douane
(Éd. Nadal. Gravure Braun & Cie).

Saïgon
(*L'Avenir du Tonkin*, 27 avril 1931)

Le gouverneur de la Cochinchine en tournée dans l'Ouest. — Le gouverneur Krautheimer est parti ce matin en tournée d'inspection dans l'Ouest cochinchinois où il doit inaugurer une route et visiter deux villages de colonisation créés récemment en bordure du canal de Rachgia-Hatiên. Il sera accompagné de M. Méchin, ingénieur en chef des Travaux publics.

[Suite.](#)