

LA SOCIÉTÉ DE TRANSPORTS AUTOMOBILES DU SUD-OUEST (STASO) ET LES VICISSITUDES DE LA LIGNE SAÏGON-CANTHO

Province de Giadinh
La Société de transports automobiles du Sud-Ouest (S. T. A. S. O.)
L'inauguration d'hier
(*L'Écho annamite*, 2 décembre 1920)

Depuis hier fonctionne le Saïgon-Cantho ultra-rapide.

Ainsi que nous l'avons précédemment annoncé, M. le gouverneur Quesnel, répondant aimablement à l'invitation qui lui avait été faite, inaugurerait dans la journée d'hier la ligne de transports automobiles qui relie Saïgon à Cantho et dont le trajet peut normalement s'effectuer en cinq heures ou cinq heures et demie.

Le wagon-salon des Travaux publics avait été accroché au train devant conduire à Trung-Luong le gouverneur et sa suite. M. Quesnel y prit place, entouré de MM. Lortat-Jacob¹ et Casta-Lumiol, président et membre du conseil d'administration de la S. T. A. S. O., de MM. Texier, ingénieur en chef des Travaux publics, de Lachevrotière et Héloury, directeurs de l'*Impartial* et de l'*Opinion*.

Après un court arrêt à Cholon et à Tanan où M. Tholance, chef de la province, vint saluer le Gouverneur à son passage, après une halte à Bentuc, nous voici à Trung-Luong. Il est 7 h. 35. Un grand car de 16 places et plusieurs autos de la S. T. A. S. O. sont rangés sur la route, prêts à emporter les voyageurs officiels.

A 7 h. 40, on se mettait en route pour Caibé que l'on atteignait à 8 h. 50. Là, un magnifique canot automobile parfaitement aménagé emportait pour Vinhlong M. Quesnel et sa suite. Deux voies s'offraient : le grand fleuve, allongeant le parcours d'une demi-heure, ou le canal Cai-Muoi, impraticable à marée basse en raison du dos d'âne qui s'est formé à la ligne de partage des eaux. Le canot en marche ayant un tirant d'eau de 1 m. 20 et le jusant commençant à se faire sentir, trouverions-nous encore assez d'eau au moment où nous aurions atteint la partie ensablée du canal ? La question fut tôt résolue. Tous les voyageurs, le Gouverneur en tête, décidèrent de prendre par le plus court. Et l'on s'engagea dans le canal. M. Biancardini, ancien mécanicien de la Marine, directeur actuel de la S. T. A. S. O., se tenait à la barre.

Après avoir lutté pendant plus d'une demi-heure contre un courant extrêmement violent, le canot atteignit la partie dangereuse du canal qui, à cet endroit, s'étrangle au point que chaque embarcation plaçait son avant ou son arrière à quelques centimètres à peine de la berge. Le dos d'âne, le fameux dos d'âne était là tout proche. Allait-on s'échouer ? Dans le remous de l'hélice, l'eau restait claire. Aucune trace de boue. Nous ne talonnions donc pas. Brusquement, nous voici entre deux rachs dont les eaux rapides se déversent dans le canal en tourbillons qu'il nous faut franchir. C'est le point critique. M. Biancardini, attentif à la barre, ne souffle mot. Actionné par

¹ S'agit-il du Lortat-Jacob avocat à Phnom-Penh, ancien de l'École coloniale (section Droit)(nécrologie dans le *Nouvelliste d'Indochine*, 29 mai 1938) ? Les agences de la Banque d'Indochine de Saïgon et de Phnom-Penh détenaient en juillet 1931 d'un Lortat-Jacob pour 148.000 piastres de garanties en parts de rizières et de sociétés immobilières et en affectations hypothécaires (Marc Meuleau, *Des pionniers en Extrême-Orient...* p. 376).

son moteur robuste qui ronfle rageusement, le canot, chevauche le banc de vase et entre de son petit air résolu dans les eaux calmes et pures du canal qui s'élargit. Toute crainte d'échouage était désormais écartée. Jusqu'au fleuve, nous devions avoir constamment au moins deux mètres d'eau sous la quille.

En débouchant du canal, on aperçoit le bungalow de Vinhlong. Dix minutes après, nous accostions à l'appontement de l'inspection. M. Gallois-Montbrun², chef de la province, y attendait le gouverneur, également salué par quelques autres fonctionnaires du chef-lieu. On comptait nous voir arriver beaucoup plus tard, Aussi salua-t-on ce premier succès de la S. T. A. S. O., à laquelle on souhaita longue vie et prospérité. C'est qu'effectivement nous avons atteint Vinhlong en quatre heures, précédant de trois bonnes heures la chaloupe postale.

Mais nous ne pouvions oublier qu'il nous restait une dernière étape à franchir pour gagner Cantho. M. Tholance, chef de la province, avait eu la délicate pensée d'envoyer à Vinhlong, au devant du gouverneur, son adjoint, M. Vilmont, un ancien confrère de la presse parisienne.

C'est donc dans l'automobile de Cantho que M. Quesnel prit place tandis que nous suivions dans les six cylindres Buick de la S. T. A. S. O.

Ah ! elle ne va pas vite, l'automobile de Cantho qui, naturellement, avait pris la tête du convoi. Elle nous a tout simplement fait perdre un bon quart d'heure sur notre horaire.

Aussi, n'atteignons-nous qu'à 14 h. 20 le bac qui devait nous faire franchir le majestueux Bassac sur l'autre rive duquel s'alanguit, pimpante, la coquette petite cité de Cantho.

Bien transformée la capitale de notre Ouest cochinchinois ! J'ai connu Cantho à l'époque où M. Quesnel lui-même, qui y retournait hier comme gouverneur, en assurait le développement. C'était un poste. Aujourd'hui, c'est une ville, et une ville, ma foi, fort agréable avec, sur ses boulevards, un magasin comme celui des Galeries de l'Ouest que ne renieraient ni Saïgon, ni Hanoi.

La S.T.A.S.O. y fait édifier un immense garage dont les hautes colonnes en ciment armé proclament leur intention de défier le temps lui-même en soutenant de leur inattaquable armature l'œuvre de progrès que viennent d'ébaucher MM. Lortat-Jacob et Casta-Lumio.

Le record était établi. Abstraction faite des minutes perdues en cours de route, on pouvait, de Saïgon, gagner Cantho en cinq heures. C'est ce qu'ont voulu démontrer au Gouvernement et à leurs invités les créateurs de la société.

Cette constatation faite, il ne restait plus — car il était bien près de midi qu'à philosopher sur le raid autour d'une table bien servie. Mme Lortat-Jacob avait eu l'exquise amabilité de se charger de cette partie délicate du programme. Elle sut être, hier, une amphitryonne hors de pair. Nous lui adressons ici l'hommage de nos bien sincères remerciements.

Ce que fut ce déjeuner ! L'oasis où se repose la caravane après une longue étape. Et Mme Lortat-Jacob sut ajouter au plaisir qu'éprouvaient déjà des convives à se trouver à sa table la fraîcheur et la simplicité du geste accueillant.

Dans la rustique maison de Cantho, au champagne, alors que tout protocole était banni, on a dit, sans phrases officielles, l'admirable effort déjà fourni par la province qui entendait faire mieux encore.

Mats il fallait songer au retour. Il fallait prouver à tous qu'ayant déjeuné à Cantho, on devait pouvoir dîner à Saïgon. Et l'on se remit en route.

A 3h. 1/2, le bac franchi, on repartait pour Saïgon où l'on arrivait à 8 heures et demie précises.

² Charles Gallois-Montbrun : né le 17 novembre 1871. Entré dans l'administration indochinoise le 2 décembre 1892, chef de la province de Bentré (9 septembre 1921-février 1925), décédé à Nhatrang en 1931.

Il n'y a désormais que l'avion qui puisse battre ce record-là.
(*L'Opinion*)

CONCURRENCE SAUVAGE SUR LA LIGNE SAÏGON-CANTHO

Étude de Maître Edgar Jason, greffier-notaire à Cantho, sise au greffe de cette ville
ADJUDICATION
(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 5 décembre 1936)

Au plus offrant et dernier enchérisseur le lundi, 21 décembre 1936 à huit heures du matin.

D'un fonds de commerce d'entreprise de transports en commun par automobile connu sous le nom « Đông-Loi ». sise à Cánho, boulevard Paul-Doumer, exploité par M. Trân-Thành-Phung dit Jacques Long, propriétaire, et administré actuellement par M. Charles Colomer, administrateur provisoire, comprenant ;

1° — L'enseigne, le nom commercial, la clientèle et l'achalandage,

2° — Les différents objets mobiliers, le matériel fixe et le matériel roulant servant à l'exploitation dudit fonds de commerce.

Mise à prix

Lot unique

500 p. 00

Pour plus amples renseignements, s'adresser à M. Charles Colomer, administrateur provisoire dudit fonds de commerce, et à l'étude de Maître Edgar Jason, greffier-notaire à Cánho, où est déposé le cahier des charges.

La Dépêche d'I. C. du 5 décembre 1936.

DANS NOS PROVINCES
LA STATION DES AUTOCARS DE CANTHO
La pègre y règne — Que fait la police ?

(*L'Écho annamite*, 28 juillet 1939)

Il fut une époque, pas très éloignée, où les rixes les plus sanglantes, dégénéralant parfois en tragédie, en meurtre, en assassinat, étaient monnaie courante sur les stations d'autos de transport en commun, dans tous les centres de la Cochinchine, sans en excepter Saigon ni Cholon.

Peu à peu, grâce aux efforts persévérants de la police, cette situation lamentable diminuait d'acuité, mais sans toutefois disparaître complètement.

C'est ainsi que nous avons eu l'occasion d'entretenir nos lecteurs, dans une récente édition de *L'Écho annamite*, des difficultés multiples suscitées, à Baclieu, par des voyous, aux gages d'un entrepreneur de transport, à une compagnie concurrente, simplement parce que celle-ci, mieux organisée que ses rivaux, jouissait des faveurs de la majorité de la clientèle.

Des faits semblables se sont également produits à Cánho, qui ont été relatés déjà par le *Diên Tin* et la *Dépêche d'Indochine*.

Nous les signalons à notre tour aux autorités compétentes, dans la ferme espoir qu'elles y mettront bon ordre, pour ne pas restaurer l'anarchie que nous déplorons ci-dessus.

Un correspondant bénévole, indigné des mauvais traitements infligés à un notable commerçant chinois de l'Ouest, nous a prié d'en fustiger les auteurs, qui n'étaient autres que des pisteurs d'autocars.

M. Trân-Khé était assis confortablement, dans une voiture faisant le service de Saigon à Soctrang et vice-versa, lorsque des poignes vigoureuses l'enlevèrent de sa place et le jetèrent de force dans un camion minable et déserté.

« J'ai bien le droit, protesta la victime, de prendre telle auto qui me plaît, de préférence à celles qui me déplaisent. Je voyage à mes frais et pour mes affaires, moi !

— En voilà un raisonnement ! ricanèrent les agresseurs. Vous savez bien que toutes vous conduisent à destination ! »

Et, sans l'entendre davantage, nos lascars s'emparèrent de sa valise et de son chapeau, dont il attend encore le retour, probablement, à l'heure où nous écrivons ces lignes !

Nouvelles récriminations de M. Trân-Khé, impatienté par ses assaillants, énervé à la vue de ses bagages qui s'envolaient sous son nez !

Pour lui imposer silence, ses antagonistes lui administrèrent des coups de pied et de poing : façon un peu cavalière, n'est-ce pas de soigner la client !

Excédé, ce dernier finit par renoncer à son déplacement — pourtant commandé par urgence — et courut se plaindre au commissariat de Cântho.

Il y fut reçu, plutôt avec fraîcheur, par un interprète ou secrétaire indigène, à moins que ce ne fût par un agent annamite, ou même le planton de garde, qui lui jeta sèchement à la figure :

« On verra ça ! Ce n'est pas une chose si grave ! Simple dispute, sans effusion de sang. A vous écouter, on s'imaginerait en présence d'un crime abominable !

Cette façon de renvoyer rondement l'honorable plaignant ne manqua pas de le surprendre. A sa place, bien des gens se seraient autorisés à supposer la police de connivence avec la voyoucratie, peut-être à la suite de copieux graissages de pattes !

Pour notre part, nous préférons croire que M. Trân-Khé était arrivé au poste de police au mauvais moment et attribuer l'attitude étrange du fonctionnaire en cause à l'excès de travail qui alors l'accablait et l'énervait.

Mais comment expliquer que, convoqués ensuite au commissariat, les délinquants en furent à leur tour chassés, sans autre forme de procès, sans la moindre audition, sans rien ? De sorte qu'ils purent, libres comme l'air, se promener, aussitôt après, dans les rues de la ville, comme pour narguer à la fois la police et leur pauvre victime !

Nous soumettons ces faits à l'examen impartial de M. l'administrateur-maire de Cantho et de M, le commissaire de police de ladite cité, en espérant qu'ils voudront bien mener là-dessus une enquête minutieuse, et prendre, s'il y a lieu, des sanctions exemplaires contre les coupables et les fautifs.

Il serait intolérable, en effet, que des abus du genre de ceux que nous dénonçons se perpétuassent dans une grande ville comme Cântho, qui prétend au titre magnifique de capitale de l'Ouest cochinchinois.

Les entreprises de transport en commun de la région de Cantho ont cessé leur
activité

(*Le Nouvelliste d'Indochine*, 13 août 1939)

Ces entreprises ont été avisées d'avoir à verser la nouvelle taxe d'armement un mois d'avance et avec un effet rétroactif que celles-ci n'ont pu percevoir. Le conflit provient

de cette dernière exigence ; il peut s'étendre aux autres régions de la Cochinchine dès qu'elles recevront l'avis de versement.

On dit que 200 cars sont ainsi condamnés au repos et cette situation n'est pas sans apporter un dommage considérable aux affaires de cette région si active.
