

LE CHEMIN DE FER
HANOÏ-LANG-SON-NA-CHAM
ou HANOÏ-FRONTIÈRE DE CHINE (HFC)
avec absorption de l'ancienne section Phu-lang-Thuong-Lang-son
portée à 1 m. d'écartement

CONTRAT AVEC [SOUPE & RAVEAU](#)
ET FIVES-LILLE

(L'Avenir du Tonkin, 29 novembre 1893)

M. Chapron, ingénieur de la Cie de Fives-Lille, arrivé la semaine dernière à Hanoï, est parti lundi matin en compagnie de M. Balliste pour visiter la route de Hanoï à Phu-lang-Thuong. Après passé un jour à Dap-cau il est reparti pour Phu-lang-Thuong et visitera la ligne du chemin de fer.

Ensuite, ces Messieurs descendront à Haïphong pour y rejoindre MM. Raveau, Bazin et Grille qui sont partis de Saïgon le 27 courant.

Toute la mission montera après à Hanoi.

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.

Personne plus que lui n'a été impatienté, à un moment donné, par les lenteurs inextricables dans lesquelles se complaisaient les entrepreneurs et les tâcherons de la ligne de Phu-lang-Thuong à Lang-son par les querelles, feintes ou réelles, qui en étaient la cause, par les tristes conflagrations quelles avaient comme résultat.

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 :

La Société Soupe et Raveau, associée à la Compagnie de Fives-Lille, a obtenu la construction de la ligne de Lang-son à Bi-nhi, une soixantaine de kilomètres, et celle de Phu-lang-Thuong à Hanoï, cinquante kilomètres environ.

.....

CHRONIQUE LOCALE
Hanoï
(*L'Avenir du Tonkin*, 3 février 1894)

Les équipes des agents des travaux publics chargés de faire des nivellements sur l'étude Hanoï-Phu-lang-Thuong seront dans quelques jours à Phu-lang-Thuong.

LES CHEMINS DE FER
(*L'Avenir du Tonkin*, 22 mai 1895)

Avant de quitter Paris, M. Rousseau [nommé gouverneur général en remplacement de Lanessan] a laissé à M. V. Fournié ¹, inspecteur général des Ponts-et-Chaussées, ingénieur-conseil du gouvernement général de l'Indo-Chine, la délégation, dont le texte suit, lui permettant de signer en son nom tous les travaux relatifs à la prolongation du chemin de fer de Phu-lang-Thuong à Lang-son:

NOTE POUR M. FOURNIÉ

L'instruction engagée sur les projets de prolongement de la ligne de Phu-lang-Thuong à Lang-son, d'une part vers Hanoï, et de l'autre vers Na-cham, doit se poursuivre sans tenir compte du changement de gouverneur général.

Il appartient à M. Fournié de signer la convention en vertu de la délégation qu'il a reçue à cet effet de M. de Lanessan, et que je lui maintiens. Je compte sur M. Fournié pour activer toute cette procédure et faire en sorte que le projet puisse être soumis au ministre des Colonies dans le plus bref délai possible.

Paris, le 14 février 1895.

Rousseau.

Comme on le voit, rien n'a été changé aux contrats passés par M. de Lanessan avec MM. Soupe et Raveau et la Cie de Fives Lille.

Dans nos prochains numéros, nous publierons le texte de ces contrats.

CONTRAT D'EXPLOITATION ET DE CONSTRUCTION
d'un tramway à vapeur d'Hanoï à Phu-lang-Thuong,
d'une longueur approximative de quarante-huit kilomètres
et de construction d'une voie ferrée de Lang-son à ou près Paclam (Porte de Chine).
Longueur 50 kilomètres.
(*L'Avenir du Tonkin*, 8 juin 1895)

Entre les soussignés :

1° M. le gouverneur général de l'Indo-Chine, d'une part ;

2° La Compagnie de Fives-Lille, société anonyme au capital de 12 millions de francs, ayant son siège social à Paris, 64, rue Caumartin, et MM. Georges Soupe et Raveau, entrepreneurs de travaux publics, demeurant à Paris, 55, rue Saint-Lazare, agissant conjointement et solidairement, d'autre part ;

Il a été arrêté et convenu ce qui suit :

¹ Victor Fournié (Paris, 18 juillet 1937-Paris V^e, 20 nov. 1900) : polytechnicien, inspecteur général des ponts et chaussées, président de la [Société générale électrique et industrielle](#) (juin 1899) et des Tramways électriques d'Hanoï (nov. 1899).

I
PREMIÈRE PARTIE

En ce qui concerne la construction et l'exploitation du tramway d'Hanoï à Phu-lang-Thuong, concédées à MM. Georges Soupe et Raveau par câblogramme du 20 mai 1893 et dépêche du 10 juin 1893 de M. le sous-secrétaire d'État des Colonies.

Conventions

M. le gouverneur général de l'Indo-Chine, ainsi qu'il y est autorisé par la dépêche ministérielle du 10 juin 1893 et le câblogramme du 20 mai 1893, détermine et règle ladite concession de la façon suivante :

Article premier. — La voie ferrée suivra la direction centrale de la route Mandarine, entre Hanoï et Phu-lang-Thuong.

Le départ du côté Hanoï se fera sur la rive gauche du fleuve Rouge, en un point à l'abri des inondations, et l'arrivée côté Phu-lang-Thuong se fera sur la rive gauche du Song-Thuong, avec pénétration dans la gare actuelle de Phu-lang-Thuong.

Le raccordement provisoire de l'appontement du bac à vapeur sur la rive gauche du fleuve Rouge avec la tête de ligne sera assuré d'un commun accord et dans les mêmes conditions de construction que le reste de la ligne, en attendant que la rive gauche du fleuve soit définitivement fixée.

Les concussionnaires s'engagent à exécuter et à exploiter les travaux ci-dessus désignés, à leurs frais, risques et périls, en se conformant pour la construction et l'exploitation aux clauses et conditions du cahier des charges annexé à la présente convention.

Ils s'engagent également à constituer dans un délai de un mois après la date de l'approbation définitive de la convention, une Compagnie pour la construction et l'exploitation dudit tramway.

Art. 2. — La durée de la concession est fixée à 99 ans.

Art. 3. — La Compagnie sera constituée au capital actions entièrement libérées de cinq cent mille francs (500.000 fr.) Elle pourra émettre des obligations au fur et à mesure de ses besoins jusqu'à concurrence de quatre millions de francs (4.000.000 fr.), sous la condition que ces obligations ne seront émises qu'après l'arrivée du matériel au Tonkin. Toutefois, il reste dès à présent convenu que la Compagnie pourra faire des émissions partielles, si elle le juge conforme à ses intérêts, mais seulement après arrivée au Tonkin d'une partie du matériel.

Art. 4. — Le Gouvernement de l'Indo-Chine livrera à la Compagnie la plate-forme de la ligne et les ouvrages d'art qu'elle comporte, à l'exception des ponts nécessaires à la traversée du Song cau et du Song thuong, ces ponts restant à la charge de la Compagnie.

La plate-forme devra être établie au-dessus du niveau des plus hautes eaux et présenter toutes garanties contre les inondations ; elle sera livrée à la Compagnie dans le délai d'un an, après que la présente convention sera devenue définitive.

Les deux ponts restant à la charge de la Compagnie, ainsi qu'il est dit ci-dessus, seront fixes et uniquement destinés au passage du matériel du tramway tel qu'il est défini au cahier des charges annexé.

Dans le cas où le Gouvernement de l'Indo-Chine jugerait convenable, soit de ménager des travées mobiles ou surélever les tabliers pour les besoins de la navigation, soit d'adjoindre un passage pour les voitures et les piétons, les frais résultant de ces travaux supplémentaires lui incomberaient et feraient l'objet d'une entente spéciale entre le Gouvernement et la Compagnie.

Art. 5. — Les terrains nécessaires au service du tramway (gares, garages, ateliers, etc.) seront livrés gratuitement à la Compagnie par le Gouvernement de l'Indo-Chine, et toutes les expropriations, s'il y a lieu, seront à la charge du Gouvernement.

Art. 6. — Le tramway sera exploité aux frais, risques et périls de la Compagnie, conformément aux clauses et conditions du cahier des charges annexé, les recettes brutes appartiendront à la Compagnie tant qu'elles ne dépasseront pas 20.000 fr. par kilomètre (vingt mille francs).

Au-dessus de 20.000 francs (vingt mille francs) par kilomètre de recette brute, l'excédent sera partagé de la manière suivante :

Si R représente la recette brute, $R - 20.000/5$ sera attribué au gouvernement de l'Indo-Chine et $4/5$ sera attribué à la Compagnie.

Art. 7. — Pendant la durée de la concession, le Gouvernement de l'Indo-Chine s'engage à ne pas concéder d'autre ligne directe, soit de tramway, soit de chemin de fer entre Hanoi et Phu-lang-Thuong.

La présente convention sera soumise à l'approbation du Parlement par les soins et la diligence de M. le gouverneur général de l'Indo-Chine.

Si cette approbation ne pouvait être obtenue dans un délai d'un an à partir de la signature de la présente convention, les concessionnaires auraient le droit de renoncer purement et simplement à la concession.

Art. 8. — Dans le cas où le cours de la piastre descendrait au dessous de 3 francs, les taxes relatives au transport des voyageurs et marchandises figurant au cahier des charges annexé et comptées en piastres seront relevées proportionnellement, si les concessionnaires le jugent opportun ; toutefois, les tarifs ne pourront être remaniés que pour des variations de la valeur de la piastre de 5 centimes.

Art. 9. — Les provenances françaises ne seront soumises à aucun droit de douanes, ni octroi de mer, ni à aucune taxe de quelque nature que ce soit à leur entrée et pour la circulation au Tonkin ; quant au matériel ou autres fournitures de provenance étrangère, ils ne pourront être frappés que du même droit de douane dont ils seraient l'objet en France, et ils bénéficieront de tous les dégrèvements qui pourraient être accordés en faveur du Protectorat de l'Annam et du Tonkin.

II

2^e PARTIE

En ce qui concerne la construction de la ligne de Lang-son à Pac-lam (frontière de Chine), 50 kilomètres environ.

Art. 10. — La construction de ce tronçon qui, d'après les conventions du 31 mai 1895, doit être faite en régie par MM. Georges Soupe et Raveau, conformément au cahier des charges du 13 septembre 1889 et annexes, sera transformée en forfait kilométrique, tant pour l'infrastructure que pour la superstructure des bâtiments d'exploitation et matériel roulant compris. Le matériel fixe et roulant et tous ses accessoires seront du même type que sur la ligne de Phu-lang-Thuong à Lang-son,

Art. 11. — Le prix forfaitaire sera déterminé d'un commun accord entre les parties, d'après les renseignements, plans et profils fournis, tant par le Protectorat que par la Compagnie de Fives-Lille et MM. Georges Soupe et Raveau. En cas de désaccord et avant de soumettre ce marché à l'approbation du Parlement, le prix forfaitaire serait fixé en France par trois Inspecteurs généraux des Ponts et Chaussées désignés par l'Administration.

Faute de pouvoir fixer, pour une cause quelconque, un prix forfaitaire kilométrique. MM. Georges Soupe et Raveau exécuteraient les travaux en régie, comme il est prévu dans la convention du 31 mai 1893, mais seulement après approbation du Parlement.

Il en serait de même dans le cas où le prix forfaitaire ne serait intervenu que pour partie des travaux. Le surplus serait fait en régie par MM. Georges Soupe et Raveau.

Art. 12. — Le Protectorat devra prendre, à ses frais, les mesures nécessaires pour assurer, s'il y a lieu, la sécurité sur les chantiers.

Dispositions générales

1° La construction de la voie ferrée d'Hanoï à Phu-lang-Thuong et de Lang-son à Pac-lam devra être faite simultanément, et les délais de construction et d'exploitation devront être en concordance pour les deux tronçons. Ce n'est qu'à cette double condition que le concessionnaire du tramway d'Hanoï à Phu-lang-Thuong peuvent être contraints d'en faire la construction et l'exploitation à leurs frais, risques et périls aux termes du contrat ci-dessus y afférent.

2° Si, dans un délai d'un an à partir de la signature des présentes, les Pouvoirs publics donnaient leur approbation aux concessions accordées par M. le gouverneur général de l'Indochine, pour la construction d'une voie ferrée entre Hanoï et Saïgon, MM. Georges Soupe et Raveau devraient renoncer à tout droit à l'exploitation du tramway de Hanoï à Phu-lang-Thuong qui leur a été concédée par M. le sous-secrétaire d'État des Colonies, le 31 mai 1893, et sans aucune indemnité.

Mais de ce fait même, la construction de la voie ferrée entre Hanoï et Phu-lang-Thuong devrait être exécutée par MM. Georges Soupe et Raveau et la Compagnie de Fives-Lille dans les conditions prévues pour la construction du tronçon de Lang-son à Pac-lam, c'est-à-dire au prix forfaitaire kilométrique et, à défaut d'entente, en régie, conformément au cahier des charges du 13 septembre 1889 et annexe, mais toujours après approbation des présentés par le Parlement.

Cette construction jointe à la transformation de la voie pourrait être exécutée sans qu'il soit donné immédiatement suite à la construction entre Lang-son et Pac-lam.

3° Avant d'être soumises à l'approbation du Parlement, les présentes devront être approuvées par le conseil d'administration de la Compagnie de Fives-Lille, par les soins et à la diligence de M. Raveau, faute de quoi MM. Georges Soupe et Raveau, soussignés, seuls de deuxième part, seraient engagés à leur exécution,

(Suite)

(*L'Avenir du Tonkin*, 15 juin 1895)

REMPLACEMENT DE LA VOIE

Après avoir été exposé :

Qu'aux dates des 17 et 31 mai 1893, il a été fait entre M. le sous-secrétaire d'État des Colonies à Paris, et MM. Georges Soupe et Raveau susnommés, des conventions relatives à la transformation de la voie suivie entre Phu-lang-Thuong et Lang-son, qu'aux termes de ces conventions. MM. Georges Soupe et Raveau se sont obligés à faire cette transformation aux clauses et conditions stipulées dans le cahier des charges en date du 13 septembre 1889 et annexes

Il a été convenu et arrêté ce qui suit :

Article premier. — La compagnie de Fives-Lille et MM. Georges Soupe et Raveau s'obligent à l'égard de M. le gouverneur général qui accepte, sous les réserves ci-après exprimées, à fournir, transporter et mettre en place tout le matériel fixe, entre Phu-Lang-Thuong et Langson, moyennant le prix forfaitaire kilométrique de quarante-sept mille quatre cent quatre vingt-cinq francs quatre vingt-centimes (47.485 fr. 80), y compris le ballastage de la voie et la dépose de la voie actuellement en place.

Ce prix forfaitaire comprend :

Le remplacement de la voie de 0 m. 60, actuellement en rails du 9 mil. 500, par une voie de 1 mètre de largeur entre les champignons des rails ; le poids de ces rails sera de 20 kilogrammes au moins par mètre courant, reposant sur des traverses métalliques pesant 30 kilogrammes environ.

Il comprend également, en outre, la fourniture des croisements, des voies de garage, leur pose et leur ballastage, conformément aux plans adoptés pour les gares actuelles de la voie de 0 m. 60, sauf les modifications nécessaires pour leur allongement et l'élargissement de la voie ; la fourniture et l'installation des alimentations de Phu-lang

Thuong, de Lang-nac et de Lang-son, la fourniture de deux ponts tournants pour locomotives, leur transport et leur montage à Phu-lang-Thuong et à Lang-son.

Le présent marché portera aussi sur le renforcement des ponts métalliques, ainsi que sur les fournitures nécessaires à la modification de l'atelier de réparations. Les prix forfaitaires de ces travaux seront soumis à l'Administration, dès que les types de locomotives et de wagons auront été arrêtés, les dispositions à prendre dépendant précisément du choix de ce matériel.

La voie sera formée de rails d'acier pèsent 20 kilo. au moins, par mètre courant, reposant sur des traverses métalliques pesant 34 kilo. environ. Ces traverses auront 1 m. 80 de longueur ; le nombre de traverses est fixé à dix par longueur de rail de huit mètres.

Les croisements seront du modèle courant ; ils devront être construits au rayon nécessaire pour que les gares actuelles puissent être maintenues sans modifications dans des dispositions générales des voies et des bâtiments

Dans les courbes de rayon inférieur à 300 mètres, les rails seront cintrés avant d'être mis en place.

Le ballast sera de bonne qualité ; il sera composé, soit de pierre cassée, soit de gravier de rivière ; il aura une épaisseur totale de 0 m 40 ; la largeur du ballast en couronne sera de 2 m. 30, et la pente des talus 11 i2.

La plate-forme de la ligne sera livrée par le Protectorat, réglée à sa largeur définitive et dans toute son étendue avant que les travaux de pose ne commencent ; les gares auront également été modifiées tant en ce qui regarde leur longueur que le déplacement des trottoirs.

Des dispositions seront prises pour que le travail du renforcement des ponts soit terminé en même temps que l'élargissement de la plate-forme, de manière à ce que le matériel de la voie de 1 mètre puisse entrer immédiatement en service

La pose de la voie commencera à Phu-lang-Thuong, se continuant ainsi par une seule attaque jusqu'à Lang-son, de manière à ne pas interrompre le service de l'exploitation, qui se fera avec un seul transbordement.

Les rails, traverses, éclisses, boulons, etc., seront au préalable distribués sur la ligne au moyen du matériel actuel.

Les rails seront déposés en cordon sur un côté de la plate-forme, les traverses sur l'autre, les éclisses en paquets, les boulons en barils, et seront déposés sur des points désignés.

Les croisements et appareils seront approvisionnés dans les gares auxquelles ils seront destinés.

Tous les transports des rails, traverses, etc., des ponts tournants, ou celle des pièces qui seront destinées au renforcement des ponts, seront considérés comme transports en service et seront effectués gratuitement par le chemin de fer. Le chargement et le déchargement seront à la charge de l'entreprise.

Le ballastage et le transport du ballast sera fait au compte et par les soins de l'entreprise, mais le matériel roulant qui lui sera nécessaire, locomotives et wagons en voie de 1 mètre, lui sera prêté gratuitement par le Protectorat. Les frais de personnel, de combustible, de graissage et d'entretien seront à la charge de l'entreprise.

Pendant la durée du remplacement de la voie, le nombre des trains d'exploitation sera limité à un dans chaque sens, de manière à ne pas entraver le travail de pose.

Il ne sera pas tenu compte du ballast actuellement sur la ligne, ce ballast souillé par les travaux d'élargissement sera considéré comme du remblai et sera calé par les soins de l'entreprise, de manière à compenser les tassements qui se sont produits et se produiront encore.

Les alimentations comprendront chacune un puits, une tour ou un beffroi, un réservoir 50 m³, une pompe à vapeur ou pulsomètre, deux grues de distribution et la canalisation nécessaire.

Les trois alimentations du Phu-lang-Thuong, Lang-nac et Lang-son seront livrées au prix forfaitaire de 45.000 francs.

Les ponts tournant- se composant d'une partie tournante, d'un pivot central, d'un chemin de roulement, le tout dans une cuve en maçonnerie, seront livrés ensemble aux prix de la Compagnie de Fives-Lille et MM Georges Soupe et Raveau s'engagent à fournir, transiter et mettre en service le matériel roulant ci-après désigné, aux prix forfaitaires suivants :

Le matériel roulant devra être construit de manière à pouvoir passer dans les courbes de 50 mètres de rayon ; il sera exécuté suivant les meilleurs modèles et avec des matériaux de première qualité.

Les voitures et les wagons seront montés sur boggies.

Le matériel sera muni de freins à vide direct dans la proportion de moitié de voitures et véhicules étant munis de conduites blanches.

Les locomotives seront munies des appareils nécessaires à la mise en action des freins.

Matériel roulant

Huit locomotives à six roues accouplées et avant-train directeur à un essieu, pesant 24 tonnes à vide, diamètre des roues accouplées 1 mètre, foyer en cuivre, tubes en acier ; les machines seront munies du frein à vide direct.

Prix unitaire pour la machine livrée à Phu-lang-Thuong, démontage, emballage, transport, remontage à la charge des constructeurs 52.000 fr.

Huit tenders, pesant 7 t. 500 environ à vide, contenance de caisses 6 m³ en eau et 2 t. 500 en combustible, le roulement sera formé par deux boggies à deux essieux chacun. Le tender sera muni d'un frein à vide et à main, et la partie antérieure sera couverte par un abri, de manière à protéger le personnel de conduite.

Prix rendu à Phu-lang-Thuong, démontage, emballage, transport et remontage, etc., à la charge des constructeurs 10.750 fr.

Outillage des machines, comprenant : disques d'avant et d'arrière, lanternes, burettes, deux vérins, un cric, masse, burin, etc., et outillage de chauffe. Livré à Phu-lang-Thuong 1.750 00

Voitures

Huit voitures mixtes de 1^{re} et 2^e classe, sur boggies. — Caisses en teck. — Ces voitures comprendront huit places de 1^{re} classe avec sièges permettant de s'étendre la nuit, un lavabo, water-closet et vingt-quatre places de 2^e clas., longueur du châssis, environ 12 mètres.

Poids de la voiture, environ 13 tonnes.

Prix à Phu-lang-Thuong 19.900 fr.

Quarante voitures de 3^e classe à cinquante-six places, double toiture, couvertes au-dessus des fenêtres, etc. — Longueur du châssis, 12 mètres environ.

Poids, 12 tonnes environ.

Prix à Phu-lang-Thuong 16.200

Six fourgons à bagages, longueur du châssis 8 mètres environ avec compartiment pour la poste, coffre à finances, etc.

Prix à Phu-lang-Thuong 11.800

Quinze wagons couverts montés sur boggies, chargement 15 tonnes (transport du bétail, etc.). Ces wagons pourront se transformer en ambulances.

Tare, environ 9 tonnes.

Prix à Phu-lang-Thuong 9.050

Trente wagons plate-formes sur boggies, chargement 15 tonnes

Tare, environ 7 tonnes.

Prix à Phu-lang-Thuong 7.850

Vingt wagons-tombereaux sur deux essieux, chargement 8 tonnes.

Prix à Phu-lang-Thuong

Art. 2. — Les travaux de pose, le renforcement des ponts, la livraison du matériel roulant devront être terminés dans un délai de dix-huit mois après l'approbation de la présente convention ; toutefois, il reste entendu que la plate-forme sera livrée prête à recevoir la voie six mois avant l'expiration des délais.

Art. 3. — Tous les travaux forfaitaires qui ne sont pas compris dans les prix forfaitaires ci-dessus tels que l'élargissement de la plate-forme, la modification de la plate-forme de gares, murs et soutènements en maçonnerie, etc., seront faits par MM. Georges Soupe et Raveau en régie, conformément aux conventions des 17 et 30 mai 1893 avec M. le sous-secrétaire d'État des colonies, à moins toutefois qu'il n'intervienne entre les parties une convention pour un prix forfaitaire.

Art. 4. — Les matières, matériaux ou le matériel de provenance française, et destinés aux travaux de la ligne de Phu-lang-Thuong à Lang-son ne seront soumis qu'aux droits ou taxes du tarif douanier de la Métropole. Ceux qui seraient de provenance étrangère ne pourront être frappés que des droits dont ils seraient l'objet à leur entrée en France, et ils bénéficieront des dégrèvements qui pourraient être accordés en faveur de l'Annam et du Tonkin.

Art. 5. — Le Protectorat devra prendre à ses frais les mesures nécessaires pour assurer, s'il y a lieu, la sécurité sur les chantiers.

Art. 6. — Le marché forfaitaire stipulé à l'article premier ne sera définitif qu'après l'approbation du Parlement, et, avant d'être soumis à cette approbation, il sera déterminé en France si M. le gouverneur général le juge à propos, par un comité composé de trois inspecteurs généraux des ponts et chaussées, lequel comité fixera les prix définitifs. Également, avant d'être soumis au Parlement, le marché forfaitaire devra être approuvé par le conseil d'administration de la compagnie de Fives-Lille, et ce, par les soins et à la diligence de MM. Georges Soupe et Raveau, soussignés ès-noms.

Art 7. — Dans le cas où la transformation de la voie ferrée entre Phu-lang-Thuong et Langson serait seule à être exécutée, c'est-à-dire dans le cas où il ne serait donné aucune suite, pour une cause quelconque, au contrat de construction des tronçons de Lang-son-Nacham et frontière de Chine et Hanoï-Phu lang-Thuong, MM. Georges Soupe et Raveau se réservent expressément le droit de renoncer au bénéfice des conventions passées avec M. le sous-secrétaire d'État aux Colonies relativement à la transformation de la voie.

Fait double à Hanoï, le vingt janvier dix-huit cent quatre-vingt-quatorze.

Approuvé l'écriture ci-dessus.

Signé : de LANESSAN.

Lu et approuvé:

Signé SOUPE et RAVEAU.

Enregistré à Hanoï, le vingt janvier mil huit cent quatre-vingt-quatorze, f^o 68, C. 8.
Reçu quarante-huit cents.

LE CHEMIN DE FER
(L'Avenir du Tonkin, 22 juin 1895)

Nous avons publié *in extenso*² le texte des contrats passés entre le protectorat et la maison Soupe et Raveau et la Cie de Fives-Lille pour la construction des lignes de Hanoï, Phu-lang-thuong et Lang-son, Na-cham.

² Voir les n^o des 8 et 15 juin et de ce jour.

Les contrats viennent d'être approuvés et signés par M. Fournié, ingénieur-conseil du gouvernement général de l'Indo-Chine, à qui M. Rousseau avait, comme nous l'avons dit, laissé, avant son départ, les pouvoirs nécessaires à cet effet.

Cette signature ne change rien à la situation, quant à présent, car les dits contrats ne seront valables et définitifs que lorsqu'ils auront été approuvés par les Chambres.

CONTRAT D'EXPLOITATION ET DE CONSTRUCTION
d'un tramway à vapeur d'Hanoï à Phu-lang-Thuong,
d'une longueur approximative de quarante-huit kilomètres
et de construction d'une voie ferrée de Lang-son à ou près Paclam (Porte de Chine).
Longueur 50 kilomètres.

(Suite)

CONVENTION AVEC LA COMPAGNIE DE FIVES-LILLE

Entre les soussignés :

1° M. le gouverneur général de l'Indo-Chine, agissant au nom et pour le compte du Protectorat du Tonkin, en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par le Gouvernement français et sous réserve de l'approbation de la présente convention par les Pouvoirs publics, de première part ;

2° La Compagnie de Fives-Lille, société anonyme au capital de 12 millions de francs, dont le siège social est à Paris, rue Caumartin, n° 64, représentée aux fins des présentes par son directeur général, M. Edmond Duval, conformément à une délibération du conseil d'administration en date du 27 septembre 1894, de deuxième part ;

3° MM. Soupe Georges et Raveau, Georges, concessionnaires de l'entreprise du chemin de fer de Phu-lang-Thuong à Lang-son (Tonkin), agissant conjointement et solidairement, et faisant élection de domicile à Paris, rue Saint-Lazare, n° 55, de troisième part :

Il a été exposé et convenu ce qui suit :

MM. Soupe et Raveau ont été déclarés adjudicataires, le 13 septembre 1889, de l'entreprise de construction d'un chemin de fer à voie de 0 m. 60, entre Phu-lang-Thuong et Lang-son (Tonkin), à des conditions fixées par le cahier des charges et par les autres pièces de l'adjudication. Les travaux ont été commencés et poursuivis en conformité de ces conditions, qui ont été complétées par divers actes additionnels.

Depuis la date ci-dessus, ces messieurs ont pris, vis-à-vis de M. le sous-secrétaire d'État des Colonies, l'engagement ferme :

1° D'exécuter à forfait les études du prolongement de la ligne dont il s'agit, au delà de Lang-son jusqu'à la frontière de Chine ;

2° De payer la solde, l'entretien et le logement de la Garde civique, nécessaire à la protection des travaux de ce prolongement.

En outre, ils ont conclu, le 31 mai 1893, avec M. le sous-secrétaire d'État des Colonies un contrat qui leur a concédé :

1° L'exécution des travaux et fournitures relatifs à la substitution de la voie de 1 mètre à celle de 60 centimètres sur la ligne de Phu lang-Thuong à Lang-son ;

2° La construction du prolongement de cette ligne entre Lang-son et la frontière de Chine ;

3° La construction et l'exploitation d'un tramway à voie de 1 mètre entre Hanoï et Phu-lang-Thuong

En compensation de ces avantages, MM. Soupe et Raveau ont fait abandon d'une partie des majorations auxquelles ils avaient droit pour les travaux en cours d'exécution, mais sous réserve que le Protectorat devrait leur rembourser le montant des réductions

ainsi consenties par eux dans le cas où il ne les mettrait pas en mesure d'exécuter ces entreprises.

Enfin, les trois contrats visés ci-dessus ont été renouvelés et confirmés par de nouvelles conventions, qui ont été conclues à Hanoï, le 20 janvier 1894 entre M. le gouverneur général de l'Indo-Chine et MM. Soupe et Raveau, agissant tant en leur nom qu'au nom de la Compagnie de Fives-Lille.

Dans la situation qui vient d'être rappelée sommairement, M. le Gouverneur général a exprimé le désir :

1° De conserver pour le Protectorat l'exploitation de la ligne à établir de Hanoï à Phu-lang-Thuong ;

2° D ajourner à une époque ultérieure la substitution de la voie de 1 mètre à celle de 0 m.6 sur la ligne du Phu-lang-Thuong à Lang-son ;

3° De charger la Compagnie Fives-Lille seule de la construction de la ligne de Lang-son à Nacham (frontière de Chine) et de celle de Hanoï à Phu-lang-Thuong.

Les intéressés de deuxième et de troisième part y ayant consenti, le présent contrat a pour objet de régler les conditions du nouvel accord intervenu entre les parties.

Objet du contrat

Article premier. — La Compagnie de Fives-Lille s'engage envers M. le gouverneur général de l'Indo-Chine, qui l'accepte, à construire pour le compte du Protectorat de l'Annam et du Tonkin les deux lignes de chemin de fer à voie de 1 mètre désignées ci-après :

1° De Hanoï (rive gauche au fleuve Rouge à Phu-lang-Thuong ;

2° De Lang-son à la frontière de Chine, comprenant deux sections, l'une de Lang-son à Dong-dang, l'autre de Dong-dang à Na-cham, et à fournir à ces deux lignes du mobilier et du matériel roulant nécessaires à leur exploitation.

Cette construction et ces fournitures seront faites aux conditions suivantes :

Avant-projets

Art. 2. — La Compagnie de Fives-Lille a préparé et a soumis au délégué de M. le gouverneur général à Paris les avant-projets des deux lignes définies ci-dessus dont les dispositions essentielles ont été arrêtées d'un commun accord pour servir de base aux prix forfaitaires, comme il sera dit ci-après (art 10).

Ces avant-projets seront immédiatement soumis à l'approbation des pouvoirs publics et le présent contrat ne deviendra définitif qu'après que cette approbation aura été obtenue.

CONTRAT D'EXPLOITATION ET DE CONSTRUCTION
d'un tramway à vapeur d'Hanoï à Phu-lang-Thuong,
d'une longueur approximative de quarante-huit kilomètres
et de construction d'une voie ferrée de Lang-son à ou près Paclam (Porte de Chine).
Longueur 50 kilomètres.
(*L'Avenir du Tonkin*, 26 juin 1895)

(Suite)

CONVENTION AVEC LA COMPAGNIE DE FIVES-LILLE

Principales conditions d'exécution.

Art. 3. — La Compagnie de Fives-Lille aura à sa charge :

a — La confection des projets définitifs et des projets d'ensemble et de détail des ouvrages d'art et installations de toutes sortes.

b — La confection des plans parcellaires, des tableaux et autres pièces relatifs à l'acquisition des terrains, le mesurage des emprises et leur tracé sur le terrain, mais sans responsabilité en ce qui concerne la désignation des ayants-droit.

Le Protectorat conservera pour son compte l'acquisition des terrains nécessaires à l'établissement des lignes et leurs dépendances, ainsi que le paiement des indemnités accessoires qui seraient dues pour dommages résultant de l'exécution des travaux, exploitation de carrières, chambres d'emprunts, etc., étant entendu que l'entreprise se mettra préalablement d'accord avec l'Administration du Protectorat au sujet de l'emplacement et de l'importance des terrains à occuper.

La livraison des terrains par l'Administration du Protectorat aura lieu au fur et à mesure des besoins de l'entreprise.

c — L'exécution des terrassements et des ouvrages d'art que comporte l'établissement de la plate-forme de la voie courante et des stations.

Toutefois, il est expressément entendu que le Protectorat prendra à sa charge l'exécution des terrassements de la ligne d'Hanoï à Phu-lang-Thuong, ainsi que de leurs défenses.

La largeur de la plate-forme sera de 4 mètres en remblai et de 6 mètres en déblai, y compris les fossés.

L'inclinaison des talus sera en rapport avec la nature et la consistance des terrains.

Les ouvrages d'art seront exécutés avec des matériaux de bonne qualité et suivant les règles de l'art. mais sans aucune espèce de luxe. On emploiera de mortiers de ciment de Portland dans les fondations et des mortiers de chaux du Theil [Lafarge] ou de ciment de Portland dans les autres maçonneries de l'infrastructure. Si on parvenait à se procurer dans le pays de bonne chaux hydraulique et que l'Administration du Protectorat en prescrivit l'emploi, les prix des maçonneries où cette chaux serait employée seraient réduits en conséquence.

Le nombre et le débouché des ouvrages d'art de la ligne d'Hanoï à Phu-lang-Thuong ont été fixés par l'avant-projet ; mais ils pourront être modifiés par le Gouvernement du Protectorat dans les conditions stipulées à l'article 10 ci-dessous.

d — La voie aura une largeur de 1 mètre entre les bords intérieurs des rails. Elle sera constituée avec des rails en acier pesant 21 kg 500 environ par mètre courant, et avec des traverses métalliques pesant 34 kilos chaque environ et dont le nombre sera de 10 par travée de rails de 8 mètres.

Les pièces accessoires de la voie seront en rapport avec ces données principales.

e — Le nombre, l'emplacement et l'importance des stations sont déterminés par l'avant-projet, sous réserve des modifications de détail qui pourront y être apportées d'un commun accord.

Il en est de même du nombre et de l'emplacement des maisons de garde.

Les divers bâtiments des stations et les maisons de garde seront construits suivant les types annexés à l'avant-projet. On emploiera dans leur exécution la chaux grasse du pays.

f Le mobilier et le matériel fixe des stations, comprenant les grues, réservoirs, prises d'eau, etc., seront en rapport avec l'importance des stations et les besoins du trafic. Ils seront établis suivant les types annexés à l'avant-projet et les quantités qui y sont prévues, sous réserve des modifications qui seraient reconnues utiles d'un commun accord.

g. — Le télégraphe comportera deux fils pour le service du chemin de fer. Les supports seront en fer suivant le type adopté pour la ligne de Phu-lang-Thuong à Langson.

h. Les divers types du matériel de traction et du matériel roulant destinés à l'exploitation des lignes projetées, ainsi que le nombre des locomotives et véhicules de chaque type à fournir par l'entreprise sont fixés par l'avant-projet.

i — Il en est même en ce qui concerne l'emplacement des ateliers de réparations et des dépôts de machines et l'importance de leur outillage.

Tous les travaux et toutes les fournitures énumérés ci-dessus seront exécutés avec des matériaux de bonne qualité et avec le plus grand soin. On prendra pour modèle les principales lignes françaises d'intérêt local à voie de 1 mètre en ayant égard à la situation spéciale du pays à desservir.

Les agents de l'administration auront toutes facilités pour exercer leur contrôle dans la forge et dans les ateliers des constructeurs.

Provenance des matériaux. Entrée en franchise

Art. 4. — Les matériaux destinés à l'exécution des ouvrages et des fournitures qui font l'objet de l'entreprise seront, autant que possible, de provenance française.

Il seront exempts de tous droits de douane à leur entrée au Tonkin et de tous autres impôts intérieurs. Il en sera de même de l'outillage nécessaire pour l'exécution de l'entreprise, à charge de réexportation dans le délai d'un an après l'achèvement des travaux.

Transports gratuits sur les lignes en exploitation

Art. 5. — Les matériaux et fournitures destinés à la construction et à l'exploitation de la ligne de Lang-son à Na-cham et l'outillage de l'entreprise seront transportés gratuitement sur la ligne du Phu-lang-Thuong à Lang-son et sur la section de Lang-son à Dong-dang lorsque cette section sera ouverte à l'exploitation. Il en sera de même des agents et ouvriers de l'entreprise.

Emploi du matériel de voie et du matériel roulant à l'exécution des travaux

Art. 6. — La Compagnie de Fives-Lille aura le droit de se servir du matériel de voie et du matériel roulant et de traction pour l'exécution des travaux, mais il est bien entendu qu'elle devra livrer ce matériel en excellent état de réparation en même temps que les lignes auxquelles il sera destiné.

(À suivre).

CONTRAT D'EXPLOITATION ET DE CONSTRUCTION
d'un tramway à vapeur d'Hanoï à Phu-lang-Thuong,
d'une longueur approximative de quarante-huit kilomètres
et de construction d'une voie ferrée de Lang-son à ou près Paclam (Porte de Chine).
Longueur 50 kilomètres.
(*L'Avenir du Tonkin*, 29 juin 1895)

(Suite)

CONVENTION AVEC LA COMPAGNIE DE FIVES-LILLE

Sécurité des chantiers

Art. 7. — Le gouvernement du Protectorat devra prendre, à ses frais, les mesures nécessaires pour assurer, s'il y a lieu, la sécurité sur les chantiers.

Délais d'exécution

Art. 8. — La Compagnie de Fives-Lille s'engage à terminer les lignes qui font l'objet du présent contrat dans les délais suivants, à partir du jour de l'approbation des projets définitifs par le Gouvernement du Protectorat, sous réserve de cas de force majeure dûment constatés :

1° Ligne de Hanoï à Phu-lang-Thuong, deux ans et demi ;

2° Section de Lang-son à Dong-dang, deux ans et demi ;

3° section de Dong-dang à Na-cham, trois ans.

Les projets définitifs devront être présentés dans un délai d'un an à partir de l'approbation du présent contrat par les pouvoirs publics, et sous les mêmes réserves que précédemment.

En cas de retard sur ces délais, la Compagnie de Fives-Lille subira une retenue de 20.000 francs par mois de retard en ce qui concerne l'exécution des travaux et de 10.000 francs par mois de retard en ce qui concerne la présentation des projets définitifs.

Délais de garantie

Art. 9 — Le délai de garantie est fixé à six mois pour les terrassements et à un an pour les ouvrages d'art, les bâtiments et le matériel fixe et roulant, à partir du jour de la mise en exploitation de chaque ligne ou section de ligne. Pendant ces délais, la Compagnie de Fives-Lille sera responsable de ses travaux et fournitures et elle sera tenue de remplacer les matériaux qui seraient reconnus défectueux et de réparer les avaries qui se seraient produites de son fait.

Prix forfaitaires

Art 10. — Dans les conditions qui viennent d'être définies, les sommes qui seront dues à la Compagnie de Fives-Lille pour l'exécution de la présente entreprise seront fixées séparément pour la ligne de Hanoï à Phu-lang-Thuong et pour chacune des deux sections de Lang-son à Dong-dang et de Dong-dang à Na-cham, soit d'un commun accord entre M. le gouverneur de l'Indo-Chine ou son délégué à Paris et la Compagnie de Fives-Lille, soit par la commission arbitrale dont il sera parlé à l'article II.

Pour les déterminer, on prendra pour base les avant-projets dressés par la Compagnie de Fives-Lille, et on aura égard à toutes les données concernant les travaux et les fournitures dont il s'agit.

Les sommes ainsi fixées seront des prix forfaitaires qui comprendront les dépenses de toute nature à effectuer pour la construction complète des dites lignes prêtes à être mises en exploitation ; elles ne pourront être modifiées que dans les cas suivants :

Si les projets définitifs qui seront soumis à l'approbation du gouvernement du Protectorat permettaient de réaliser des économies dans l'établissement des lignes à construire, par suite d'une réduction dans l'importance des ouvrages ou fournitures à exécuter, le montant de ces économies serait déterminé d'un commun accord, ou par la Commission arbitrale, et profiterait pour moitié au Protectorat et pour l'autre moitié à la Compagnie de Fives-Lille.

Si, au contraire, le gouvernement du Protectorat reconnaissait dans l'examen des projets définitifs, la nécessité d'augmenter l'importance des travaux et fournitures et notamment l'ouverture des ponts entre Hanoï et Phu-lang-Thuong, l'excédent de dépenses qui devait en résulter, déterminé comme il vient d'être dit, serait ajouté au montant de l'entreprise.

Les sommes qui seront finalement arrêtées d'après les projets définitifs présentés par la Compagnie de Fives-Lille et approuvés par le gouvernement: du Protectorat, et en ayant égard, s'il y a lieu, aux modifications dont il vient d'être parlé, constitueront les prix forfaitaire auxquels ladite Compagnie aura droit.

Commission arbitrale

Art. 11. — Dans le cas où les parties ne parviendraient pas à se mettre d'accord soit sur l'établissement des prix à forfait, soit sur les économies résultant des modifications de tracé ou autrement, soit sur les excédents de dépenses résultant de l'augmentation de l'importance des travaux et fournitures et notamment du nombre et du débouché des ouvrages d'art ; -soit sur les conditions d'exécution des travaux -et sur toute autre

question spéciale concernant la présente entreprise, les points en litige seront soumis à une commission arbitrale composée de :

MM. Robaglia, Menche de Loisne, Forestier, inspecteurs généraux des Ponts et Chaussées.

Cette commission statuera souverainement et sans appel sur toutes les questions qui lui seront soumises par le Protectorat ou par la Compagnie de Fives-Lille.

Mode de payement

Art 12. — Les sommes dues à la Compagnie de Fives-Lille pour ses travaux et fournitures lui seront payées sur le vu des situations mensuelles présentées par ladite Compagnie et contrôlées par le Protectorat.

Ces situations provisoires n'entraînant aucune reconnaissance préjudicielle du règlement définitif, n'engageant en rien les deux parties contractantes et ne valant que comme simples renseignements à l'appui des payements d'acomptes, seront dressés d'après deux séries de prix conventionnelles qui seront établies d'un commun accord, ou par la Commission arbitrale, s'il y a lieu, en répartissant le prix forfaitaire de chacune des deux lignes entre diverses catégories de travaux et de fournitures y afférentes, et proportionnellement à l'importance de ces travaux et fournitures.

Ces séries de prix indiqueront également les prix à porter dans les situations mensuelles pour les matières et matériaux approvisionnés, soit à l'atelier, soit à pied d'œuvre, et suivant l'avancement du travail à effectuer.

Le prix forfaitaire fixé pour chaque ligue ou section de ligne sera porté dans ces situations, à partir du jour de la réception provisoire de la dite ligne ou section de ligne.

Le paiement des situations mensuelles, sous déduction d'un dixième pour garantie, aura lieu dans un délai de six semaines, au plus tard, à partir du jour de leur présentation.

À l'expiration du délai de garantie et après la réception définitive, la Compagnie de Fives-Lille aura le droit de toucher le solde restant dû sur le montant du forfait.

Dès que la retenue de 10 p. 00 pour garantie, dont il est question ci-dessus, aura atteint la somme d'un million de francs (1.000.000 de francs), elle ne sera plus augmentée, et les situations mensuelles seront payées intégralement.-

Les payements seront faits en francs, à Paris. Toutefois, si la Compagnie de Fives-Lille désirait recevoir une partie de ces payements en piastres, à Hanoï, elle devra en donner avis, en temps opportun, au Gouvernement du Protectorat et la transformation des francs en piastres se fera au cours officiel du jour du payement.

Cas de résiliation

Art. 13. — Dans le cas où le présent contrat ne serait pas approuvé dans un délai de six mois, à partir de ce jour, il serait considéré comme nul et non avenue et les parties reprendraient leurs situations respectives, telles qu'elles résultent des conventions antérieures rappelées dans l'exposé.

Transformation de la voie de la ligne de Phu-lang-Thuong à Lang-son

Art. 14. — Si, dans un délai de quatre ans, à partir de ce jour, le Gouvernement du Protectorat décidait de transformer la voie de 0 m. 60 de la ligne de Phu-lang-Thuong à Lang-son en voie de 1 mètre, la Compagnie de Fives-Lille serait chargée de cette transformation, et les conditions et prix de cette entreprise seraient fixes d'un commun accord ou par la commission arbitrale.

Passé ce délai, la Compagnie de Fives-Lille aurait le droit de reprendre sa liberté d'action.

Art. 15. Le présent contrat sera enregistré au droit fixe.

Fait en triple exemplaire, à Paris, le dix-neuf février mil huit cent quatre-vingt-quinze.

Pour le Gouverneur général et par délégations spéciales des 26 septembre 1894 et 14 février 1895, dont copie est annexée aux présentes :

Signé : FOURNIÉ.

Lu et approuvé :

Signé : G. SOUPE et RAVEAU,

Lu et approuvé :

Par délégation du conseil,

Le directeur général de la Compagnie de Fives-Lille,

Signé : DUVAL.

LES CHEMINS DE FER DU TONKIN
LES CONDITIONS DE L'EMPRUNT DE 100 MILLIONS
par Video
(*L'Avenir du Tonkin*, 2 octobre 1895)

Il est vraiment bienheureux pour le Tonkin que M. le gouverneur général ait accepté d'aller présenter à la Chambre la demande d'un emprunt de 100 millions et défendre les projets de grands travaux qu'il a présentés et dont il a reconnu l'incontestable utilité pour donner à la colonie tout l'essor dont elle a besoin.

Car on ne se fait pas la moindre idée de la légèreté avec laquelle se traitent, dans les hautes sphères gouvernementales, les questions les plus intéressantes, et de la désinvolture avec laquelle on dispose des deniers de l'État.

Nous citerons quelques exemples à l'appui de ce que nous avançons et nous commencerons par constater que lorsque M. Rousseau envoya, au commencement d'août, à Paris, les documents relatifs au projet d'emprunt, il n'avait encore en mains aucune des pièces, pourtant indispensables, sur lesquelles il aurait pu étayer son argumentation.

Ainsi prenons, par exemple, un des chapitres les plus importants de l'ensemble des travaux, celui des chemins de fer : M. le gouverneur, à l'époque dont nous parlons, n'avait pas entre les mains les avant-projets dressés par la Compagnie Fives-Lille ; il ne connaissait que les prix qui avaient été demandés par cette Compagnie et qui, de prime abord, lui semblèrent exagérés.

Et pourtant, l'instruction de cette affaire s'était faite dans les termes stipulés par la convention du 19 février 1895, et était terminée. On avait, conformément à l'article 11 de cette convention, institué une commission arbitrale, composée d'inspecteurs généraux des Ponts et chaussées en retraite, qui était aussitôt entrée en fonctions et avait rendu sa décision le 27 mai suivant.

Et, plus de deux mois après que cette décision eut été transmise au ministère, M. le gouverneur général n'en connaissait pas encore un traître mot. Ce n'est que ces jours derniers que les différentes pièces, si nécessaires pour le guider dans ses appréciations : avant projets de la Compagnie Fives-Lille et la décision de la commission arbitrale, lui ont été transmises.

D'après les délibérations des arbitres, le montant du forfait d'exécution fixé par le contrat était ramené, pour les lignes de Hanoi à Phu-lang Thuong et de Lang-son à Natcham, à la somme de 17.600.000 francs et on laissait à la charge du Protectorat certains travaux montant environ à 100.000 francs. Soit, en tout, une dépense globale de 20 millions pour la construction des deux lignes.

Comme la longueur de voies à construire dépasse légèrement 75 kilomètres, cela mettrait, comme nous le disions dernièrement, le prix kilométrique à plus de 264.000 francs.

L'examen du dossier que M. Rousseau vient de recevoir récemment n'a fait que le confirmer dans ses opinions premières : le prix du forfait est tellement exagéré qu'il faut espérer que, sur la proposition de M. Rousseau, la Chambre se refusera à ratifier ce contrat et décidera qu'il n'y a pas lieu de donner suite à la convention du 27 mai 1895.

Nous parlions plus haut de la légèreté inouïe avec laquelle se traitent trop souvent les questions d'intérêt public. À ce sujet, il est bon de savoir comment a été mené, à Paris, l'examen des projets en question.

On se souvient que la Compagnie de Fives-Lille avait envoyé ici deux ingénieurs, MM. Grille et Chaperon, qui s'étaient partagé la mission des études préliminaires à faire. Les renseignements par eux recueillis servirent à établir les avant-projets ; mais jamais aucun contrôle ne fut exercé, aucune vérification ne fut faite sur place de ces études.

Malgré cela, les avant-projets rédigés par la Compagnie de Fives-Lille furent soumis d'emblée à l'examen de M. l'inspecteur général Fournié.

Celui-ci, gravement, sans connaître le pays, sans autres renseignements que ceux qui lui étaient fournis par les intéressés, sans consulter le service local du Tonkin, procéda à l'examen complet des pièces du projet, en se basant — ceci peut sembler un comble —, en se basant, disons-nous, sur les renseignements recueillis à Paris, *tant dans les dires ouvrages techniques publiés sur le Tonkin, qu'auprès des personnes compétentes* !

Et c'est avec de pareilles bases que l'on établit le prix de lignes de chemin de fer dont la construction se monte à 10 millions et dont les écarts d'évaluation peuvent fort bien s'élever à des différences de 10 ou 15 pour cent, soit à deux ou trois millions. Quelle désinvolture ! Quelle jonglerie !

Malgré cela, le chiffre forfaitaire de la Compagnie, ramené à 20 millions huit cent et quelques mille francs, parut encore trop exagéré à M. Fournié et il demanda un certain nombre de réductions auxquelles la Compagnie Fives-Lille ne voulut point consentir ; alors fut instituée cette commission arbitrale à laquelle on déféra la solution du problème.

Celle-ci également n'avait pas en sa possession d'autres documents que ceux fournis par la Compagnie Fives-Lille. et probablement aussi ceux qu'elle pouvait puiser dans les ouvrages techniques publiés sur le Tonkin.

Quant aux moindres renseignements envoyés par le gouvernement du Protectorat, une étude contradictoire quelconque, tout cela n'existait pas. Et pourtant, les indications fournies par des agents techniques, indépendants de la Compagnie de Fives-Lille, auraient fait ressortir, par des exemples probants, l'exagération des prix demandés par Fives-Lille et auraient établi combien était exagéré le nombre des ouvrages d'art prévus et combien trop grand le débouché donné à bon nombre d'entre eux.

Aussi, faute de ces éléments qui manquaient, et en l'absence de renseignements, la commission arbitrale a pris des décisions dont elle aurait pu s'abstenir et qui serviront de base aux justes observations que ne manquera pas de présenter M. le gouverneur général.

Il est facile, du reste, de démontrer combien cette absence de renseignements aurait pu nous être préjudiciable et l'influence qu'elle devait fatalement exercer sur certains points du tracé et sur les prix proposés par la compagnie.

Nous avons déjà dit dans un précédent article à quelle cote exagérée : 4 mètres 60, on avait tenu le profil en long de la partie le chemin de fer comprise entre Hanoi et Phulang-thuong. On avait constamment eu en vue les inondations dont peut souffrir cette partie du Delta, par suite des crues annuelles du fleuve Rouge, du canal des Rapides, du song-Cau ou du song-Thuong, dont on avait eu soin de prendre les cotes des plus hautes eaux. Mais cette partie de la province de Bac-ninh se trouve absolument dans mêmes conditions que toutes les autres contrées du Delta, qui, toutes ou à peu près, ont leurs plaines cultivées situées en contrebas. des hautes eaux des fleuves ; mais

toutes ces parties sont protégées par des digues et la submersion ne se produit que dans le cas de la rupture d'une de ces digues.

Certes, il fallait prévoir le cas d'accident, mais il ne nous semble pas que la solution proposée par la Compagnie de Fives-Lille soit la meilleure. Qu'une rupture de digue vienne par exemple à se produire soit le long du fleuve Rouge, soit le long du canal des Rapides, les eaux viendront certainement se jeter impétueusement contre le remblai du chemin de fer, qui, malgré toutes les précautions qui auront été prises, ou malgré les ouvrages de défense qui auront été construits, sera sûrement enlevé.

Ne serait-il pas de beaucoup préférable de maintenir, au contraire, le profil général très bas, et, en cas d'inondation, causée par la rupture d'une digue, laisser envahir la ligne qui, pendant quelques jours, le temps de remédier au mal, restera submergée, mais qui n'aura pas à souffrir autant que dans le premier cas et dont les réparations nécessiteront bien moins de frais. Il suffirait d'établir la ligne du chemin de fer de manière à ce que la plate-forme soit élevée au dessus des eaux des rizières environnantes, ce qui réduirait de 60 pour cent le cube des terrassements, et, en dehors des ouvrages à élever pour le passage du canal des Rapides, du song-Cau et du song-Thuong, on n'aurait à s'occuper que de la construction de quelques petits ponceaux ou de la pose de buses pour l'écoulement des eaux des rizières.

D'un autre côté, il ne faudrait peut-être pas opérer de réduction dans le débouché des ouvrages de traversée du canal des Rapides, du song-Cau ou du song-Thuong, car, en cas de crue, toute diminution du lit majeur pourrait amener une catastrophe. Du reste, les renseignements manquaient totalement à Paris au sujet des ponts du canal des Rapides et du song-Thuong et il faut croire qu'on n'avait pas trouvé là-bas de personne compétente pouvant donner, de loin, les explications nécessaires.

Le canal des Rapides et le song-Thuong sont navigables pendant une partie de l'année tout au moins. C'est par le canal des Rapides, en bateau, qu'a passé M. le gouverneur général en faisant dernièrement sa tournée de Phu-lang-Thuong et de Lang-son. On avait parlé, à un moment donné, de le combler, mais si l'on disposait des fonds nécessaires pour l'améliorer, il offrirait à la navigation la voie la plus sûre pour se rendre de Hanoï à Haïphong. Quant au song-Thuong, il a été souvent sillonné par les canonnières, qui l'ont remonté en amont de Phu-lang-Thuong, jusque près de Sui-ganh. Il eût donc été nécessaire de prévoir des parties tournantes pour les deux ouvrages à exécuter sur ces cours d'eau. Mais c'étaient là des renseignements que M. Fournié, pas plus que la commission arbitrale du reste, ne pouvait trouver dans les ouvrages techniques écrits sur le Tonkin.

Ce n'est pas dans ces livres non plus qu'il pouvait trouver des renseignements en ce qui concerne la conformation du sol, son altimétrie ; dans ce cas, il n'aurait pas conçu un tracé pour le raccordement aux abords de Phu-lang-Thuong qui avait pour premier inconvénient de démolir entièrement la résidence qui vient d'être construite. Il n'aurait pas non plus proposé pour la sortie de Lang-son une variante acceptée, cela se comprend, par une commission arbitrale, qui amènerait la démolition de la moitié de la ville de Lang-son, de la Résidence, du bâtiment du Trésor et de la prison, tous bâtiments flamboyants.

M. l'Inspecteur général Fourné pourrait objecter, peut-être, et la commission arbitrale faire *chorus* avec lui, que ces bâtiments ne figuraient pas sur les plans qu'il possède. Précisément nous sommes d'accord. Ces erreurs n'auraient pas été commises si l'on avait voulu se donner la peine de prendre des informations ici, auprès du service compétent, au lieu d'aller les ramasser dans l'allée des Acacias ou les puiser, par exemple, dans l'ouvrage du colonel Frey : *l'Annamite, mère des langues*. On aurait appris aussi de cette façon que la route de Lang-son à Na-cham a été terminée par M. le colonel Gallieni, qu'elle est aujourd'hui carrossable et que sur le ruisseau de Ky-lua, le service militaire a établi un pont de 6 mètres qui paraît largement suffisant. Et le projet accepté par M. Fournie y prévoit un pont métallique de 27 mètres !

Mais examinons maintenant les prix. Outre certains renseignements pris sur place, la Compagnie de Fives-Lille compare les prix qu'elle propose à ceux de la série d'entretien de Saïgon, de la direction d'artillerie de Hanoï et à ceux de la construction des murs des quais de Hanoï. Mais les deux premières séries sont des séries d'entretien, comparables à celle de la ville de Paris, dont les prix, lorsqu'il s'agit de travaux neufs, doivent être frappés d'un rabais de 50 à 60 pour cent.

L'on trouve encore dans les renseignements fournis sur les prix par la Compagnie des comparaisons établies avec les prix payés à MM. Soupe et Raveau. Nous avons donné déjà notre sentiment à cet égard ; inutile par conséquent d'insister. Que l'on se rappelle seulement dans quelles conditions ces prix ont été faits, établis et accordés à Paris et combien ils sont peu admissibles.

Mais citons quelques exemples à l'appui de nos récriminations : pour les fondations à l'air comprimé, par exemple, Fives Lille demande 170 francs. Il n'a jamais été fait au Tonkin de fondations de cette sorte qu'à Port-Wallut pour le compte de la Société des Mines de Kébao. Il s'agissait des fondations des murs de quais à la mer. Ces travaux ont été faits, dans des conditions particulièrement difficiles, au prix de 120 francs le mètre cube, et nous savons que MM. Porchet et Cie, pour les fondations à l'air comprimé dans un cours d'eau du Delta, se contenteraient de 100 francs.

Quant au prix des travaux de terrassements et de maçonnerie, les travaux de parachèvement que le service des Travaux publics fait exécuter sur la ligne de Phu-lang-Thuong à Lang-son fournissent les meilleures indications. Les cubes de ces travaux sont minimes ; de plus, ils sont répartis sur de grandes longueurs et soumis à des sujétions spéciales. Malgré ces conditions défavorables pour les entrepreneurs, mis en adjudication, les terrassements de toute nature, les déblais de la roche à la poudre exceptés, s'exécutent couramment au prix de un franc dix-huit centimes ; quant aux déblais rocheux à la poudre, ils se paient huit francs. Le transport et le dressage des surfaces sont compris dans ces prix.

Notons en passant que les terrains de la section de Lang-son-Na-cham sont en tout semblables à ceux de la ligne de Phu-lang-thuong à Lang-son, et que cette immense majoration de prix ne saurait, par conséquent, être justifiée d'aucune façon.

Il en est de même pour les maçonneries. Les maçonneries ordinaires avec mortier additionné de 120 kg de ciment et de 300 kg de chaux grasse par mètre cube se paient 25 francs 75.

Or, Fives-Lille, pour les terrassements, demande 3 francs 80, beaucoup plus du double, et pour les maçonneries ordinaires, avec mortier à 250 kg de ciment, 70 francs, juste le double des prix payés sur la ligne. Nous croyons que si le service des Travaux publics ramenait ces chiffres à 1 franc 80 pour les terrassements, à 40 francs pour les maçonneries, il trouverait encore plus d'amateurs qu'il ne lui en faudrait, et que ceux-ci, en cas d'adjudication, accepteraient même des prix moindres.

Comme on peut s'en rendre compte, il faudrait donc que les avant-projets proposés par la Compagnie de Fives-Lille subissent de nombreuses et importantes modifications. L'acceptation de la convention du 10 février 1895 ne peut être qu'onéreuse pour le Protectorat et devra amener de nombreuses grosses difficultés, et en règlement de compte de sérieux mécomptes. Tandis que son rejet ne présenterait aucun inconvénient. Évidemment, ce rejet obligerait le Protectorat à payer à MM. Soupe et Raveau les réductions de majorations auxquelles ils ont consenti, sous la condition que cette convention serait acceptée ; mais il vaudrait cent fois mieux payer les trois ou quatre cent mille francs auxquels, croyons-nous, s'élèverait cette somme. Ce serait un léger sacrifice à faire, qui trouverait largement sa compensation.

Il y aura également à tenir compte à la Compagnie Fives-Lille du prix de ses études ; cette dépense ne sera pas considérable, car la partie la plus difficile de ces études, la section Lang-son-Nacham, a déjà été payée par le Protectorat à MM. Soupe et Raveau.

Resterait à liquider la question de la concession faite à MM. Soupe et Raveau d'un tramway à vapeur de Hanoï à Phu-lang-Thuong ; ce litige n'est pas né et l'on peut douter qu'il naisse jamais ; nous croyons que le Protectorat n'a pas à craindre, de ce chef, un procès avec ces entrepreneurs.

Quant aux travaux, le rejet de la convention ne leur ferait subir aucun retard. Le Protectorat possède déjà, comme nous l'avons dit, les études payées à MM. Soupe et Raveau pour la partie Langson à Na-cham. On fait, en ce moment, les études définitives et on rédige les projets d'exécution. Dès le premier janvier prochain le Service des Travaux publics sera prêt à mettre en adjudication les travaux de terrassements et les ouvrages d'art ; et trois mois plus tard, on pourra en faire autant pour la section de Hanoï à Phu-lang-Thuong.

En somme, pour ce qui concerne les travaux de chemin de fer à exécuter, outre les lignes ci-dessus et dont les avant-projets ont été joints au budget d'emprunt, voici où l'on en est : le service des Travaux publics s'occupe des études et des projets définitifs de la ligne de Hanoï à Nam-dinh ; quant à la ligne de Hué à Tourane, elle est provisoirement écartée et l'on ne prévoit pas d'y engager de travaux avant 1899.

L'on procède donc à la rédaction des projets définitifs des terrassements et ouvrages d'art d'une portée intérieure à 10 mètres sur les lignes de Hanoï à Phu-lang-Thuong, de Lang-son à Na-cham et de Hanoï à Nam-dinh.

Dans la prévision du rejet par la Chambre des conventions passées, ces travaux ont été divisés, nous l'avons déjà dit précédemment, en lots de 11 à 12 kilomètres, de manière à pouvoir permettre leur exécution rapide, économique, par des entrepreneurs locaux et une surveillance effective de la part du conducteur attache à chaque lot.

La ligne de Hanoï à Phu-lang-thuong, qui comprend 45 kilomètres, donnerait naissance à 4 lots ; celle de Lang-son à Na-cham, qui mesure 30 kilomètres, serait partagée en 3 lots et celle de Hanoï à Nam-Dinh, qui compte 88 kilomètres, formerait 8 lots, soit en tout 15 lots.

Tous ces projets, à moins de cas imprévus, seront prêts dans deux mois à être adjugés, de façon à ce que les travaux soient commencés en février 1896 et terminés en mai 1897.

L'on prépare également un projet pour la mise au concours des travaux de construction des travaux d'art sur ces lignes ayant une portée de plus de dix mètres. Ces travaux, qui se montent à plus de trois millions, seront réunis en un seul lot, afin que les maisons les plus sérieuses de la métropole puissent concourir ; car la direction des Travaux publics excipe qu'il serait impossible de les adjuger ici.

Actuellement, on procède aux sondages nécessaires pour l'établissement de ce concours. Le projet sera prêt en décembre prochain, il sera accordé aux constructeurs qui voudraient y participer un délai de huit mois pour se renseigner ; les propositions pourraient donc être déposées vers le 1^{er} octobre 1899 et 1^{ère} sultan serait connu vers le 1^{er} novembre suivant.

L'entrepreneur adjudicataire pourrait commencer les travaux de fondation vers la fin de l'année et procéder au montage de 1897. On peut donc estimer que ces travaux seraient achevés au plus tard pour la fin de 1898.

Les projets des bâtiments des gares et stations pourront être mis l'an prochain en adjudications, qui seraient divisées, comme cela a été fait pour les terrassements et pour les petits ouvrages d'art.

En somme, toutes les dispositions ont été prises pour que les travaux d'infrastructure des lignes qui nous occupent soient terminés au printemps de 1898.

Il est superflu de s'arrêter aux travaux d'élargissement de la plate-forme de la ligne de Phu-lang-Thuong à Lang-son ou des travaux de consolidation de certains ouvrages d'art auxquels entraînera la transformation de cette voie actuelle à celle d'un mètre. Ce sont là des travaux de peu d'importance à exécuter sur une ligne qui se trouve déjà en exploitation. Ces travaux pourront être exécutés par petites portions successives, soit en

régie, soit par les entrepreneurs d'entretien, soit par petites entreprises, dans le courant de 1896 et 1897.

Quant aux travaux de superstructure, le service des Travaux publics compte l'an prochain dresser les projets nécessaires à l'exécution du ballastage et de la pose de voie. Ce travail, à son avis, pourrait être divisé en deux lots : l'un comprendrait la ligne de Hanoï a Na-cham, l'autre de Hanoï à Nam-dinh. Ces travaux, que l'on adjudgerait fin 1897, pourraient être commences au 1^{er} janvier 1898 et achevés dans le courant de l'année. On dresserait, en même temps, un projet de concours pour la fourniture des locomotives et du matériel roulant ; ce projet de concours serait prêt le 1^{er} juillet 1896 et le résultat en serait connu ici au commencement de 1897 : les fournitures se feraient dans le courant de 1898.

Grâce à ces diverses dispositions, l'on peut compter, à moins de circonstances imprévues, que les lignes de Hanoï à Phu-lang-Thuong, de Lang-son à Nacham et de Hanoï à Nam-dinh, pourraient être livrées à la circulation pour la fin de 1898 ou au commencement de 1899.

La ligne de Hué a Tourane, nous l'a vous dit plus haut, ne serait commencée qu'en 1899 ; les crédits affectés sur l'emprunt ne permettraient pas de faire poursuivre simultanément son exécution et les travaux des autres lignes.

Voilà donc ce qui a été fort judicieusement projeté pour la construction de nos premières voies ferrées à exécuter. Bien d'autres travaux dont nous avons parlé marcheront parallèlement a ceux-ci. afin d'arriver, en un laps de temps suffisamment restreint, à nous outiller de façon à pouvoir convenablement exploiter les richesses que nous offre la Colonie.

En premier lieu viendront les travaux maritimes qui se divisent en deux catégories. La première a trait à l'éclairage et aux balisage des côtes, et comprend, pour être adjudgés au 1^{er} janvier prochain, la construction d'un phare à Kéga, et la fourniture d'un bateau baliseur. Les autres projets appartenant à cette partie du programme seront dressés en 1897 et en 1898, à mesure de la disponibilité des fonds de l'emprunt. La seconde catégorie des travaux maritimes regarde l'amélioration du port de Haïphong et de son chenal d'accès. Il ne faut pas penser à l'amélioration du chenal tant que l'on n'aura pas procédé à une nouvelle reconnaissance hydrographique de cette partie de la cote qui avoisine les différentes embouchures des fleuves qui permettent de se rendre de la mer à Haïphong. Mais on pourra, dès le 15 janvier prochain, procéder à l'adjudication du mur de quai en eau profonde du port de Haïphong et de la coupure de la presqu'île de Dinh-vu. Le projet définitif du chenal sera probablement remis par la mission hydrographique dans le courant de 1896. et, eu égard à l'importance des travaux de dragage à exécuter, il est probable que l'adjudication se fera a Paris.

Viennent ensuite les bâtiments civils, dont bon nombre de projets définitifs sont en cours de rédaction et pourront être mis en adjudication au mois de janvier prochain. Ces projets comprennent la construction d'une résidence de 1^{re} classe et celle d'une résidence de 2^e classe : la construction de la prison centrale à Hanoï ; celle de différents bureaux de postes provinciaux et la construction d'un bureau de l'enregistrement à Haiphong.

Et pour clore la série, nous avons encore les routes et territoires militaires. Les études relatives à ces projets se font en ce moment par le service militaire, de manière à pouvoir les mettre à exécution dans la campagne prochaine. Dès que ces études seront terminées, le service militaire les remettra à l'administration des Travaux publics qui s'occupera de la rédaction des projets des ouvrages d'art. En vertu d'un traité intervenu entre le Protectorat et la maison **Le Roy** ³, de Dap-cau, ces ouvrages métalliques seront confiés à cet entrepreneur ; les commandes lui seront faites en temps utile, au fur et et

³ [Eugène Le Roy](#) : entrepreneur et fabricant de ponts en fer à Dap-cau.

à mesure de l'avancement de l'ouverture des routes faites en régie par le service militaire.

Comme on le voit, ce programme a été minutieusement échafaudé ; personne mieux que M. Rousseau ne pourra [...] donner les explications qui, certainement, vont lui être demandées, et réduire à néant les arguments et les réfutations que ne manqueront pas de faire soulever certaines parties intéressées à empêcher la réussite du projet : emprunt ou travaux. Nous avons montré avec quel soin, quelle méthode avait été préparé tout ce qui concerne la partie technique des travaux. La partie financière, l'emprunt, a été traité avec les mêmes égards, et les combinaisons, que nous espérons bien voir adoptées, témoignent du soin avec lequel on a songé à répartir les fonds de l'emprunt.

L'emprunt de 100 millions, s'il est consenti, nous donnera probablement l'argent à 4 pour cent remboursable en 60 annuités. Les prélèvements d'argent ne se feront qu'au fur et à mesure de l'avancement des travaux, ce qui fait que le montant des intérêts et de l'amortissement suivra, pendant les premières années, une marche ascendante qui, au début, ne grèverait guère le budget du Protectorat. Ainsi nous aurions à payer les annuités suivantes comprenant les intérêts et l'amortissement : en 1896: 1.591.266 francs ; en 1897 : 2.134.357 francs ; en 1898 : 2.664.238 francs ; en 1899 : 3.134.302 ; en 1900 : 3.511.668 ; en 1901 : 3.873.510 ; en 1902 : 4.237.271 francs et finalement de 1903 à 1955: 4.465.867 francs. Comme on le voit, notre budget, auquel la plupart de ces travaux donneront un accroissement notable, pourra fort bien faire face à ces obligations. Nous croyons donc qu'il est indispensable que le Protectorat fasse exécuter directement et régulièrement ses travaux par des entrepreneurs adjudicataires. Il est absolument superflu d'avoir recours à un entrepreneur général, qui ne ferait, du reste, autre chose que de se substituer au Protectorat pour sous-traiter ses travaux et prélever, de ce fait même, un bénéfice onéreux pour notre gouvernement.

D'après l'art. 19 de la loi des finances du 26 décembre 1890, les projets relatifs à la construction et à l'exploitation des chemins de fer en Indo-Chine doivent être soumis aux Chambres et adoptés par elles. Notre gouverneur général présentera donc prochainement au Parlement les projets des lignes de Hanoï à Phu-lang-Thuong et de Lang-son à Na-cham, et nous espérons bien qu'il lui demandera de prendre les conclusions suivantes :

1° Le Protectorat de l'Annam et du Tonkin est autorisé à construire et à exploiter lui-même une ligne de chemin de fer, à voie de un mètre, de Hanoï à Phu-lang-Thuong. par ou près de Bac-ninh et Dap-cau : et une seconde ligne, à voie également de un mètre, de Lang-son à Nacham. par ou près de Dong-dang ;

2° Il est autorisé également à exécuter les travaux nécessaires pour mettre à voie de un mètre la ligne de Phu-lang-Thuong à Lang-son, aujourd'hui exploitée par le Protectorat avec voie de 0,60 m. ;

3° La convention passée avec la Compagnie Fives-Lille, le 19 février 1895, est rejetée ; il en est de même de toutes les conventions antérieures passées avec MM. Soupe et Raveau au sujet de travaux de chemins de fer. Toutefois, le Protectorat devra rembourser à la Compagnie Fives-Lille les frais des études faites par elle, à charge pour la dite Compagnie de remettre au Protectorat les études qu'elle a faites :

4° Les dépenses de ces travaux, évaluées à vingt millions, y compris les sommes que le Protectorat aura à payer à la compagnie Fives-Lille, seront imputées sur l'emprunt de cent millions que le Protectorat est autorisé à contracter.

Et nous espérons bien, au nom des intérêts du Tonkin, de notre patrie d'adoption, que c'est sur ces bases que le Parlement autorisera M. le gouverneur général à contracter l'emprunt et à initier les grands travaux projetés.

VIDEO.

[PROLONGATION EN CHINE DU SUD ?]

Chemin de fer en Chine
par Francis LAUR
(*L'Avenir du Tonkin*, 2 octobre 1895)

On lira avec intérêt l'étude suivante publiée par *l'Écho des mines et de la métallurgie* sur les chemins de fer en Chine, intitulée : *Un chemin de fer antifrançais construit par les Français*.

Il se passe en ce moment, à notre frontière du Tonkin, un de ces faits desquels on ne sait si l'on doit rire ou pleurer. Rire parce que toute chose administrative a son côté comique chez nous ; pleurer, car il s'agit des intérêts de notre colonie du Tonkin et de la France par conséquent.

La scène se passe entre le Protectorat du Tonkin, le gouvernement représenté par son agent en Chine et une compagnie française bien connue dont nous ne taisons pas le nom, car nos polémiques sont courtoises, j'ai nommé la Cie de Fives-Lille. Il s'agit enfin du prolongement de la ligne ferrée de Hanoï à Langson en Chine.

Le vieux problème à résoudre, au point de vue du Tonkin, est le suivant : Faire descendre par notre colonie, c'est-à-dire par la voie Hanoï-Haïphong, le trafic si important du Yunnan. C'est là l'objectif poursuivi par tous les conquérants du Tonkin, Francis Garnier, Dupuis, etc... C'est le rêve de notre occupation, car nous nous imaginons bien que c'est pour faire du commerce avec la Chine que nous avons pris le Tonkin. Sans cela, ce serait une duperie historique. Nous devons donc faciliter le transit et le commerce chez nous, c'est-à-dire faire de la politique économique que j'appellerai *centripète* et non centrifuge. Nous n'avons, en effet, rien ou presque rien à envoyer en Chine, le commerce anglais saturant le marché par Hong-kong et Canton. Cette ville, depuis la dernière concession de tout son Delta aux Anglais, est devenue ville anglaise avec toutes les rivières navigables qui y aboutissent, y compris même celles qui côtoient ou pénètrent notre frontière du Tonkin.

Tout chemin de fer, dans cette région cantonaise, vouée maintenant à l'influence anglaise par suite de la faute immense qui vient d'être commise, ne servira donc qu'à drainer des marchandises pour les rivières navigables, le Long-tchéou (venant du Tonkin) et finalement pour Canton et Hong kong, c'est-à-dire pour les Anglais et non pour Haïphong, c'est-à-dire pour les Français.

Bref, une seule ressource nous est offerte, c'est d'aller, si cela est possible, avec un chemin de fer tonkinois ou des routes tonkinoises, vers la source même du trafic, c'est-à-dire au Yunnan, chercher les marchandises pour en établir chez nous le marché en évitant les fleuves navigables chinois contre lesquels il n'y a pas concurrence possible.

Eh bien ! le chemin de fer, étudié, caressé par l'administration, violemment réclamé par Fives-Lille (qui veut faire un chemin de fer « per fas et nefas » en Chine... cela se comprend), est une voie économique centripète, qui va rejoindre « le plus vite possible une rivière » navigable anglo-chinoise pour amener les marchandises du Tonkin à Canton ! Comme si ces marchandises n'avaient pas par Haïphong le plus court chemin pour aller à Canton. Ainsi, faire un grand détour en chemin de fer avec 3 transbordements par suite des 3 différences d'écartement des voies, avec des déchargements sur jonques et des rechargements sur navires, tout cela pour éviter le plus court chemin par nos ports du Tonkin et par la mer : telle est la conception nouvelle chaudement préconisée. On avait à choisir entre Haïphong et Canton, on a choisi Canton.

Quant au trafic du Yunnan, nous ferons, comme on le verra, un embranchement en territoire chinois pour aller le cueillir et le porter religieusement encore à Canton.

Voilà la question posée. Prenons donc une carte et voyons si ce que nous avançons est contestable ou exagéré.

Du Hanoï à Langson, le chemin de fer existe ou va être terminé incessamment du côté d'Hanoï. Il a la voie de 0,60, comme on sait. Un tronçon est en construction de Langson à la frontière. Il est à la voie de 1 mètre. Tout cela est fait, n'en parlons plus.

Mais le projet de Fives-Lille, qui fait suite à cette ligne, consiste à aller retrouver avec une voie de 1,45 m. (troisième écartement), le plus rapidement possible, nous l'avons dit, une voie navigable allant à Canton, c'est à-dire la ville de Nan-ning sur le Si-Kiang !

M. Brenier, l'éminent chef de la mission lyonnaise qui vient d'être nommé à la direction du commerce en Indo-Chine, affirme que cette ligne de Long-tchéou à Nan-ning peut à peine compter sur un transport de marchandises venant d'Haiphong vers Lang-son, marchandises ayant une valeur intrinsèque de 5 millions de francs, (si tant est que le Quang-si et le Quang-tong en aient besoin). C'est donc pour drainer 2 à 300.000 francs de transports, qu'on veut faire un chemin de fer de 150 kilomètres devant coûter 80 millions de francs !

Et ceux qui ont vu le pays entre Long-tchéou et Nan-ning ne tarissent pas sur sa grandiose horreur, sur ses rives escarpées et désolées, à tel point qu'en certains endroits il n'y a même pas de chemin de halage au bord de la rivière pour les jonques... absentes du reste. Un plaisant s'est même écrié : Il n'y a que l'agence Cook qui puisse utiliser cette ligne ! Ce sont les gorges du Tarn chinois.

Mais Fives-Fille a un second projet plus malin qui corrige celui là : c'est la deuxième ligne, qui consiste à remonter le Si-kiang à partir de Nan-ning, dans la direction du Yunnan, jusqu'à Pe-sé. Cette fois-ci, on transportera bien quelque chose puisqu'on va à la rencontre des fameuses marchandises du Yunnan. Hélas ! M. Brunier déclare que la ligne apportera bien du trafic, mais pour le fleuve et la voie de Nariviking, Fackoï, Canton, et non pour la voie Nan-ning-Haïphong, trop onéreuse.

Mais il y a mieux encore. Comme les marchandises peuvent aussi bien descendre de Nan-ning vers Canton que remonter de Canton vers Nan-ning, les fameux 5 millions de tonnes venant du chemin de fer de Long-tchéou-Nan-ning ne viendront pas du tout puisqu'on pourra en amener de semblables tout bêtement de Canton à Nan-ning par le Si-kiang. Ce sont donc encore les fleuves anglais qui en profiteront.

La première ligne Fives-Lille n'aura donc plus rien du tout à transporter et la ligne de Pe-Sé supprimera le trafic de celle de Long-Tchéou. Ce sont deux chemins de fer qui se détruisent.

Finalement, il restera un chemin de fer pour les Chinois et pour les Anglais, mais construit par des Français.. plus ou moins Belges, avec du matériel américain.

C'est ainsi que nous débiterons dans nos opérations de travaux publics en Chine.

Nous venons de le démontrer, aucun intérêt français sérieux n'est en jeu dans cette opération. La ligne Lang-son-Nan-ning ne servira à rien. Elle est contraire aux intérêts du Tonkin et le protectorat lui est franchement hostile, croyons-nous. Elle ne peut que favoriser les intérêts anglais en leur apportant du trafic par les rivières où l'on transporte à si bon marché en Chine.

Et alors ? Si ni le Tonkin, ni la France, ni la Chine même. — comme le prétend le maréchal Sou, le très distingué préposé chinois à l'exécution de la ligne Long-tchéou à Nan-ning — n'ont d'intérêt dans cette ligne, qui donc est intéressé à sa construction ?

Fives-Lille évidemment

On nous permettra de penser courtoisement qu'en cette occurrence, ce n'est pas tout à fait suffisant.

M. Delcassé, espérons-le, pensera comme nous. Quant à M. Doumer, c'est déjà fait.

Que tout cela donc se termine par une indemnité à Fives-Lille (qui pourrait bien ne plus désirer que cela) et qu'on en finisse.

Il est toujours temps, a dit un philosophe moderne, de ne pas faire une bêtise.

L'EMPRUNT
(*L'Avenir du Tonkin*, 21 décembre 1895)

D'après des télégrammes privés, émanant de personnes autorisées, que nous avons eu l'occasion de voir entre les mains de quelques-uns de nos amis, la question de l'emprunt peut être considérée comme résolue.

La présence à Paris de notre gouverneur général, sa compétence universellement reconnue en fait de travaux publics, l'amitié qui le lie à M. Guieysse, le ministre des colonies, et la sincère coopération du ministère auront amené l'heureuse issue de cette question si importante pour le Tonkin, qui depuis des années traînait et qui, si le ministère Ribot-Chautemps était resté au pouvoir, menaçait de se terminer une fois pour toutes en « eau de boudin. »

Mais si, comme tout nous le fait présager, la Chambre donne son acquiescement aux propositions de M. Rousseau, notre colonie devra une fière chandelle à M. Gérard, notre ministre à Pékin, qui, profitant des bonnes dispositions de la Chine à notre égard, a su arracher au Tsung-ly-Yamen son consentement pour la construction de la ligne ferrée de Na-ning-Fou à la frontière tonkinoise et qui a fait concéder cette entreprise importante à une maison française, la compagnie de Fives-Lille.

M. l'ingénieur Grille, qui se trouvait ici l'année dernière, et qui, depuis quelques mois, est à Pékin, représentait les intérêts de la compagnie pour l'obtention de cet important travail.

Il est certain que cette concession donnera un grand poids aux arguments qui seront employés pour exposer l'utilité de l'emprunt du Tonkin et produiront un grand effet sur l'esprit de nos représentants, chargés de trancher la question, auxquels elle démontrera la nécessité absolue qu'il y a de relier notre ligne partant de Hanoï avec Na-ning-fou, le point terminus de la nouvelle ligne chinoise. Na-ning-Fou est, en effet, le marche le plus important du Quang-si et c'est de lui que rayonnent tous les transports de marchandises venant du Canton par le fleuve de l'Ouest aussi bien vers le Yunnan que vers les provinces du Nord-Ouest de l'Empire. On comprend donc combien s'impose pour nous le raccordement des deux lignes, et, certes, nos élus de France saisiront la nécessité qu'il y a pour nous d'être en mesure d'opérer ce contact.

[Rejet du contrat Soupe & Raveau]

Une des dépêches dont nous parlions plus haut annonçait également que la commission de la Chambre aurait rejeté le contrat Soupe et Raveau pour la construction du tronçon Hanoï à Phu-lang-Thuong et que, par conséquent, tous les lots à construire pourraient être donnés à l'adjudication.

Bien que nous n'ayons pas entendu parler de la nomination de la commission chargée d'examiner cette question qui nous intéresse tant, l'agence Havas n'en ayant pas soufflé mot, nous en acceptons l'augure avec joie.

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)

[52] Le trafic [du port d'Haïphong] dans la direction du nord-ouest et vers la frontière de la province chinoise de Yunnan est donc desservi dans des conditions [53] qui

peuvent être considérées comme suffisantes pour le moment. Il n'en est pas de même dans la direction du nord-est et des provinces de Quang-tong et de Quang-si.

Pour suppléer, dans cette direction, à l'absence de voies naturelles, on a établi la ligne de Phu-lang-thuong à Langson, qui relie un des terminus de la navigation avec le centre militaire et commercial de la région. Mais pour qu'elle constitue réellement un instrument satisfaisant de pénétration, il est indispensable de la prolonger d'un côté jusqu'à Hanoï, chef-lieu du Tonkin, de l'autre jusqu'au voisinage de la frontière chinoise, vers Na-Cham, où l'on prend contact avec la grande voie de navigation du Li-kiang, qui traverse entièrement les deux provinces chinoises de Quang-si et de Quang-tong. C'est donc 75 kilomètre» de lignes neuves à construire, un sus des 100 kilomètres existants.

La ligne actuelle est à voie de 0 m. 60 de large avec des rails pesant 0 kg. 50 par mètre. C'est la un type insuffisant pour desservir des courants actifs et réguliers de transport, et il serait très regrettable de l'adopter pour toutes les voies futures à établir en Indo-Chine. D'un autre côté, l'unité de type est éminemment désirable, moins pour éviter les transbordements que pour être en mesure d'utiliser, en cas de besoin, un matériel de réserve unique sur les diverses sections du réseau. L'Administration manifeste très sagement ses préférences pour l'adoption, en Indo-Chine, de la voie de 1 mètre avec rails de 20 kilogrammes au mètre courant, qui est sensiblement moins coûteuse que la voie large, et qui constitue un instrument de transport d'une capacité très suffisante.

Malgré ces considérations, on pourrait hésiter à adopter pour les prolongements un type différent de celui de la section déjà construite, si celle-ci pouvait subsister dans son état actuel. Mais la voie, beaucoup trop légère pour un service permanent dans un pays où l'entretien ne peut pas être incessant, a déjà souffert. Le matériel, qui n'a pas été construit en vue du climat, ne présente pas les dispositions indispensables pour la protection des voyageurs contre le soleil. Une réfection et une transformation s'imposeront donc à bref délai. Il vaut mieux, par conséquent, prendre de suite, pour les prolongements, le type qui doit être adopté pour toutes les lignes futures du Tonkin, et comprendre dans les travaux à imputer sur l'emprunt, la transformation de la voie existante, dont l'état actuel n'offre pas les garanties indispensables de sécurité.

Un contrat pour la construction des prolongements de la ligne actuelle vers Hanoï, d'une part, et vers la frontière de Chine, de l'autre, v. annexe n° 25, page XLII) a été préparé et signé à Paris, au mois de février 1895 par l'ingénieur-conseil du Protectorat, agissant en vertu d'une délégation du Gouverneur général. Aux termes de cette convention, la dépense, dans laquelle n'étaient pas compris les frais de transformation de la ligne de Phu-lang-Thuong à Lang-son, était évaluée à 22 millions. Elle a été ramenée plus tard, après un arbitrage, à la somme de 20000.000 francs. La convention devait, à peine de nullité, être soumise à la ratification du Parlement dans un délai de six mois, expirant le 19 août 1895.

Le Ministre des Colonies n'a pas cru devoir en saisir les Chambres ; il a pensé que les conditions du contrat n'étaient pas suffisamment avantageuses, et par dépêche du 4 septembre 1895 (voir annexe n° 26 p. XVIII), il a fait connaître au Gouverneur général sa décision et les motifs qui l'avaient inspirée.

D'autre part, les études poursuivies sur place par le service des travaux publics du Tonkin l'avaient amené à reconnaître que de sérieuses économies peuvent être réalisées sur les conditions proposées par la Compagnie de Fives-Lille. Ce résultat est pas surprenant ; une Compagnie sérieuse, avant de se charger à forfait d'un travail considérable dans un pays neuf, éloigné de 4.000 lieues de son centre d'action, est tout naturellement portée à stipuler des prix qui la couvrent complètement de l'aléa inévitable dans de pareilles entreprises.

Il est des circonstances où il peut être avantageux pour l'Administration d'assumer cet aléa et de s'exposer à en subir toutes les conséquences, plutôt que de s'engager à payer des prix nécessairement calculés sur les hypothèses les plus défavorables.

Le Gouverneur général estime, en ce qui concerne les sections neuves Hanoï–Phu-lang-Thuong et Lang-son–frontière de Chine, que la construction peut en être assurée dans de bonnes conditions, pour l'infrastructure, par de petites entreprises locales entre lesquelles ces travaux seraient répartis par une série d'adjudications portant sur des lots de 15 à 20 kilomètres.

Les grands ouvrages d'art, ponts métalliques à grande portée sur le canal des Rapides, le Song-cau, etc., donneraient lieu, ainsi que la superstructure et la fourniture du matériel roulant, à des marchés pour lesquels on mettrait en concurrence les principales maisons françaises de construction.

Dans ces conditions, une dépense de 20 millions paraît devoir suffire pour la construction des sections neuves, aussi bien que pour la transformation de la ligne actuelle. Voici, d'après les prévisions du service des Travaux publics du Protectorat, comment se répartirait cette dépense (fr.) :

Ligne d'Hanoï à Phu-lang-Thuong, 45 kilomètres à 100.000 francs	4.500.000
Ligne de Lang-son à la frontière de Chine, 30 kilomètres à 150.000 francs	4.500.000
Grands ouvrages d'art	3.500.000
Transformation de la ligne actuelle, 101 kilomètres à 60.000 francs	6.060.000
Total	18.560.000
Somme à valoir pour indemnités, imprévus, etc.	1.440.000
Total général	<u>20.000.000</u>

Il semble permis d'espérer un trafic suffisant pour assurer à ce capital une rémunération au moins partielle. D'après le mouvement déjà constaté sur le tronçon de Phu-lang-Thuong à Lang-son, on peut prévoir que quand le débouché sur la frontière de Chine sera réalisé, la recette kilométrique pourra s'élever jusqu'à une dizaine de mille francs ; celle de la section d'Hanoï à Phu-lang-Thuong, dans la région la plus riche du delta, sera sans doute plus importante. Les services locaux considèrent donc comme probable, pour les 175 kilomètres, une recette totale supérieure à 2 millions, dont les frais d'exploitation et d'entretien n'absorberaient que la moitié.

L'avenir de l'industrie des chemins de fer au Tonkin est encore trop incertain pour qu'il soit prudent d'envisager actuellement un autre mode d'exploitation que l'exploitation directe par le Protectorat. Toutefois, en ce qui concerne la ligne d'Hanoï à la frontière de Chine, la question ne tardera pas à se poser des relations à établir avec les voies ferrées qu'il est dès à présent question de construire sur le territoire chinois dans la direction de Long-tchéou. L'intérêt considérable qui s'attache à diriger vers le Tonkin, et notamment vers Haïphong, le trafic de transit en provenance ou à destination du Quang-si, ne manquera pas d'avoir une sérieuse incidence sur les résolutions qui seront prises relativement à l'exploitation de la ligne actuelle et de ses prolongements.

N° 166. — ARRÊTÉ allouant une indemnité de change de 41.716 fr. 15 à MM. Soupe et Raveau pour compenser la perte qu'ils ont subie sur les fournitures de provenance européenne employées à la construction des blockhaus de Dong-dang et Na-cham.
(*Bulletin officiel de l'Annam et du Tonkin*, février 1896, p. 228-229)

Du 25 février 1896

Le Gouverneur général p. i. de l'Indo-Chine, chevalier de la Légion d'honneur,

Vu le décret du 21 avril 1891 ;

Vu le décret du 25 février 1895 ;

Vu l'arrêté du 15 février 1894 ouvrant dans les écritures du Trésorier-payeur le compte de Trésorerie : « Chemin de fer de Lang-son » ;

Vu l'arrêté du 24 juillet 1893 prescrivant d'établir en francs les marchés passés par les services civils du Protectorat de l'Annam et du Tonkin pour la fourniture de marchandises d'origine européenne ;

Vu les contrats passés le 27 janvier 1894 avec MM. Soupe et Raveau pour la construction du poste de Na-cham et du blockhaus de Pac-Luong et d'un autre poste à Dong-dang ;

Vu la lettre du 3 mars 1894 de MM. Soupe et Raveau demandant, conformément aux dispositions de l'arrêté de M. le gouverneur général, en date du 24 juillet 1893 précité, que les marchandises de provenance européenne, telles que fers, ciments, sapin, quincaillerie qui doivent entrer dans la construction des postes de Na-cham et Dong-dang soient réglées sur la base de 3 fr. 10 la piastre, taux officiel du jour de la signature du marché ;

Vu la lettre du 5 avril 1894, de M. le résident supérieur au Tonkin, décidant que les fournitures de provenance européenne, désignées ci-dessus, et dont les prix avaient été fixés en piastres par les contrats du 27 janvier 1894 seraient, par application de l'arrêté du 24 juillet 1893, transformés en francs au taux de 3 fr. 10 la piastre ;

Vu les lettres du 16 mai et du 25 décembre 1895 de MM. Soupe et Raveau transmettant les mémoires des sommes qui leur sont dues pour les fournitures d'origine européenne qui doivent être réglées conformément à la lettre du 5 avril 1894 de M. le Résident supérieur précitée, au taux de 3 fr. 10 la piastre et qui ont été payées sur situations provisoires au taux de 2 fr. 70, taux officiel du règlement du décompte définitif en date du 26 août 1895, soit une différence de 0 fr. 40 par piastre sur le montant des dites fournitures ;

Vu les deux mémoires joints à la lettre de MM. Soupe et Raveau en date du 16 mai 1895 s'élevant ensemble à 94.325 fr. 32 ;

Vu le rapport de M. le Directeur des Travaux publics du 30 décembre 1895) concluant à ramener à 41.716 fr. 15 le montant des mémoires présentés par MM. Soupe et Raveau ;

Vu la lettre du 23 janvier 1896 de M. le Secrétaire général du Gouvernement général de l'Indo-Chine offrant à MM. Soupe et Raveau de leur allouer, après examen de leur réclamation, une somme de 41.716 fr. 15 représentant exactement le montant des sommes dues par le Protectorat.

Vu la (le lettre du 7 février 1896 de MM. Soupe et Raveau déclarant accepter à titre de transaction, l'offre de 41.716 fr. 15 faite par la lettre du 23 janvier 1896 précitée ;

Vu l'avis conforme de M. le contrôleur financier de l'Indo-Chine

Sur la proposition du secrétaire général du Gouvernement général de l'Indo-Chine

ARRÊTE :

Article. premier. — Une indemnité de change de quarante-et-un mille sept cent seize francs quinze centimes (41.716 fr. 15) est allouée à MM. Soupe et Raveau pour compenser la perte subie par ces entrepreneurs sur les fournitures de provenance européenne employées à la construction des blockhaus de Dong-dang et Nacham qui

devaient être réglées au taux de 3 fr. 10 la piastre et qui ont été payées sur situations provisoires au taux de 2 fr. 70.

Art. 2. — Cette dépense sera imputée au compte de trésorerie : « Chemin de fer de Lang-son ».

Art. 3. — Le secrétaire général du Gouvernement général de l'Indo-Chine est chargé de l'exécution du présent arrêté

Hanoï, le 25 février 1896.

Par le Gouverneur général :

J. FOURÈS.

Le secrétaire général,
J. FOURÈS.

AVIS D'ADJUDICATION
(*L'Avenir du Tonkin*, 4 mars 1896)

Le 28 mars 1896, à 9 heures du matin, dans les bureaux du secrétariat général, à la Concession, à Hanoï, il sera procédé en séance publique à l'adjudication au rabais et en lots sur soumissions cachetées, des

TRAVAUX D'INFRASTRUCTURE
ET DE BÂTIMENTS À EXÉCUTER
POUR LA LIGNE DU CHEMIN DE FER
D'HANOÏ À PHU-LANG-THUONG

Les pièces du projet et le cahier des charges sont déposés au secrétariat général à Hanoï, 5^e bureau, et à Phu-lang-Thuong dans les bureaux de M. Borreil ⁴, ingénieur chef du service du Chemin de fer de Phu-lang-Thuong à Lang-son, où les intéressés peuvent en prendre connaissance tous les jours, excepté le dimanche et les jours fériés, de 9 heures à 10 h. 1/2 du matin et de 2 h. 1/2 à 4 h. du soir.

LES TERRASSEMENTS DU FUTUR CHEMIN DE FER
(*L'Avenir du Tonkin*, 18 mars 1896)

Nous avons déjà dit, dans un précédent article, que la direction des Travaux publics, dans le but de transformer le Tonkin en un département français, afin de pouvoir tout y faire et tout organiser *comme en France*, avait accumulé difficultés sur difficultés en ce qui regarde la sélection des entrepreneurs. Nous démontrions que, par ce seul fait, l'aide que l'on prétendait vouloir accorder aux petits devenait un mythe.

Les observations que nous suggèrent les intentions gouvernementales [gubernatoriales], pour tout ce qui regarde ensuite l'exécution des travaux ne sont faites pour modifier notre appréciation : nous allons chercher à le démontrer en nous occupant exclusivement aujourd'hui de la question des terrassements de la voie nouvelle, et en nous bornant à analyser ce qui concerne le tronçon de Hanoï à Phu-lang-thuong.

Les prix qui ont été prévus au bordereau, trente-cinq cents par mètre cube, sont absolument insuffisants pour faire le travail dans les conditions exigées.

Prenons d'abord l'ouvrier, le coolie, et examinons, par conséquent, la question de main-d'œuvre, tant en ce qui regarde son abondance qu'en ce qui concerne le prix à payer pour les journées.

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

Il est incontestable que, dans le Delta, la population étant plus dense que dans les hautes régions, la main-d'œuvre se trouvera plus facilement qu'alors qu'il s'agissait de faire le chemin de fer de Phu-lang-thuong à Lang-son. L'indigène prêterait plus volontiers son concours dans la province de Bac-ninh qu'en pays montagneux. Mais pour l'entrepreneur, et à son point de vue seulement, cette préférence de la population ne représentera qu'un platonique sentiment qui ne se chiffrera nullement par une économie sur le prix des journées. Et voici la raison bien simple. S'il avait fallu rétribuer, il y a deux ou trois ans, des coolies venant travailler volontairement aux terrassements, on aurait été obligé de les payer fort cher.

Mais on n'en fut pas réduit à cette extrémité et on n'eut pas la peine de devoir rémunérer largement des travailleurs venus du dehors ; à part les rares coolies de la région, personne ne se présentait pour prendre le panier, la pelle ou la pioche.

Cette rareté de la main-d'œuvre obligea le Gouvernement à intervenir dans une question qui, généralement, n'est pas de son ressort. M. Rodier, résident supérieur, s'entendit avec les autorités annamites pour organiser tout un roulement d'ouvriers indigènes, venant des provinces du Delta et allant, à tour de rôle, faire un stage de deux mois sur les chantiers. Ces ouvriers, menés de force et contre leur gré, touchaient vingt cents par journée de travail.

Vingt cents ! C'est ce que l'on paie couramment la journée de coolie à Haïphong et très peu de chose de plus que ce qu'on donne à Hanoï, où, en outre, ils ont toutes leurs aises, tout le confort de la vie annamite.

On voit donc que ce prix de vingt cents que coûtait là-bas la journée de terrassier n'avait rien d'exagéré, et l'on s'est certainement trompé à la direction des Travaux publics si l'on a cru un seul instant qu'il pouvait servir à établir un parallèle, et à se dire que la journée coûterait moins dans le Delta, *puisque* on n'avait payé que 20 cents sur l'ancienne ligne. Là, sur la ligne de Lang-son, le coolie était forcé de venir travailler, et il était bien obligé de prendre ce qu'on lui donnait, car il ne pouvait pas faire autrement. Ce que nous disons là n'est pas une critique que nous voulons faire. Le prix de vingt cents était rémunérateur comme prix de journée de travail et nous savons même que les ouvriers, dont on retenait une partie de la solde jusqu'au moment du départ, s'en retournaient chez eux avec un petit magot très appréciable pour eux. Seulement, nous tenons à établir qu'il ne faut pas se servir de ce prix imposé pour croire que l'on aura meilleur marché dans le Delta.

Ce n'est certes pas non plus cette année que l'on aura le coolie à bon marché ; voudrait-il même travailler à bas prix que cela lui serait impossible. Actuellement, l'indigène paie dix tiens, c'est-à-dire vingt sous ou une ligature, les quatre *cai-bat* de riz. ce qui est excessif. De plus, il ne faut pas perdre de vue que la ligature coûte cher cette année et qu'au lieu de valoir, comme les autres années à même époque, huit ligatures deux ou trois tiens par piastre, elle ne vaut que six ligatures sept ou huit tiens. La différence est sensible et en tout cas n'est pas faite pour concourir à diminuer le prix des journées.

Voyons maintenant où l'entrepreneur prendra la terre nécessaire pour exécuter le remblais.

D'après le cahier des charges, il devra s'occuper lui-même de l'achat des terres d'emprunt et ne pourra pas, à un même endroit, creuser à une profondeur dépassant un mètre cinquante. On voit d'ici combien cette opération lui sera commode. Il aura à faire venir les Annamites propriétaires ou soi-disant tels, faire déchiffrer leurs titres de propriété et constater le bien-fondé de ces titres, ou bien, si ce sont des terrains de villages, s'entendre avec les huyên, les chefs de canton, les notables, les *ly-truong* et tout ce qui s'en suit et se lancer dans un fouillis inextricable de formalités, de réclamations, de fraudes, de carottages et de graissages de pattes sur lesquels il est superflu d'insister. Tout cela pour avoir le droit de prendre, moyennant finance, la terre nécessaire, mais pas à plus d'un mètre cinquante de profondeur.

N'était ce pas à l'autorité supérieure qu'il incombait de s'entendre à ce sujet avec l'autorité mandarine, quitte à faire payer, au besoin, les emprunts faits par les entrepreneurs à un taux fixé d'avance et qu'il leur était ainsi facile de faire entrer dans leurs évaluations ? C'eût été, nous semble-t-il, plus rationnel, plus commode et personne n'aurait été lésé de la sorte.

Puis, comment la transporterait-on cette terre ? Car il peut se faire qu'à certains endroits, il soit plus avantageux, pour une raison ou pour une autre, de prendre la terre à un endroit déterminé. La ligne ne suit pas partout la route, et l'administration ne fournit aucun moyen de transport, ni rails, ni wagonnets : rien ! rien ! Tout cela doit être compris dans le prix de trente-cinq cents le mètre cube.

Arrivons à un autre point capital, les délais d'exécution. Chose singulière : généralement, lorsque l'État fait exécuter un travail, il limite autant que possible la durée des travaux. Cela est parfait pour les entrepreneurs aussi, car tout le monde a intérêt à achever aussi vite que possible un travail entrepris à un prix forfaitaire. Ici, ce n'est pas le cas. Il faut croire que les conditions de l'emprunt, en ce qui concerne le prélèvement successif des sommes annuelles, ont été tellement bien combinées, que l'on prévoit déjà, avant de commencer, qu'il est utile de stipuler que l'administration aura le droit d'arrêter les travaux pendant six mois sans qu'aucune indemnité ne soit due de ce chef.

Qu'on n'aille pas croire que ce laps de temps de repos ait pour but de permettre aux terres d'opérer les tassements. Pas du tout : ça c'est une affaire de pilonnage et d'arrosage et c'est uniquement de la question argent qu'il s'agit.

Dans l'idée de MM. les ingénieurs, les travaux de terrassements pourront durer dix-huit mois. Rien que de ce fait, il faudra donc compter que le capital engagé coûtera de 18 à 20 pour cent d'intérêt. Et combien coûtera, pendant cette longue période, l'entretien de la plate-forme et des talus ? Et combien coûtera-t-elle encore pendant la période d'une année entière qui s'écoulera entre la réception provisoire et la réception définitive ?

Autre question encore, et des plus importantes : les inondations ! On a trouvé bon de réduire autant que possible la hauteur des remblais, en admettant qu'en cas d'inondation par suite de rupture de digues, les eaux pourraient envahir le remblai et passer par dessus. Ceci concorde avec les résolutions qui ont été prises par la commission supérieure des digues. Mais nous avons à l'envisager à un autre point de vue. Supposons une inondation de la province de Bac-ninh durant la période des travaux. La direction des travaux publics dira sentencieusement aux entrepreneurs : « Ce qui était prévu devait arriver. Mais il s'agit ici d'un cas de force majeure. Vous serez indemnisés. » Et lorsque les eaux se seront retirées, après avoir emporté plus ou moins de remblai, sur quoi se basera-t-on pour régler les comptes ? Sera-ce sur le cube porté en compte lors de la dernière situation mensuelle qui aura précédé l'invasion par les eaux ? Et le travail qui aurait été fait depuis l'établissement de ces situations jusqu'au moment de la crue, c'est-à-dire pendant huit ou quinze jours, trois semaines peut-être, comment l'évaluera-t-on ? Car enfin, on ne peut pas, pour des travaux de cette espèce, tenir à jour contradictoirement, et jour par jour, des carnets d'attachement.

Or donc, dans ces hypothèses, et comme disent les *cheminots*, ce sera toujours l'entrepreneur qui sera le bœuf. En admettant même le plus de loyauté, de bonne foi et autres belles choses, tous ceux qui sont du métier savent que dans les attachements, les évaluations sont toujours au dessous de la vérité. Pour conclure, il est certain que l'entrepreneur, en cas d'inondation, aura perdu sur le cube total à lui rembourser une somme de travail qui ne lui sera jamais payée. En l'obligeant à ne terminer son travail que dans une période de dix-huit mois, et en le forçant à entretenir la ligne pendant un an encore, jusqu'au moment de la réception définitive, on l'expose à courir les chances

se trois périodes d'inondation ! C'est énorme dans ce pays, et surtout à 35 cents le mètre cube.

Restent le pilonnage et l'arrosage. Nous savons ce que cela veut dire. Il suffira d'être plus ou moins bien ou mal vu pour pilonner et arroser dur et ferme, ou peu ou prou. Cela demande réflexion.

VIDEO.

ASIATIQUES ET ADJUDICATIONS (*L'Avenir du Tonkin*, 1^{er} avril 1896)

Nous sommes obligés de revenir une fois de plus sur une question que nos confrères et nous avons déjà traitée bien souvent et malheureusement en vain jusqu'à présent. Nous voulons parler de l'admission des Asiatiques aux adjudications des travaux du Protectorat.

Malgré le peu de succès obtenu jusqu'à ce jour par nos justes réclamations, nous estimons qu'il est nécessaire d'appeler à nouveau l'attention de nos autorités, compétentes sur les inconvénients multiples qui résultent de la tolérance dont on a voulu faire preuve jusqu'à ce jour. La haute compétence personnelle de notre Gouverneur général en matières de ce genre nous donne à croire que nos revendications trouveront enfin un écho.

En analysant la question, il est vraiment trop facile de démontrer combien ces admissions s'expliquent peu.

Démembrons tout d'abord le problème qui nous occupe et nous trouvons qu'il se présente sous trois faces bien distinctes qu'il s'agit d'examiner et de réduire à leur juste valeur. Nous avons d'abord à étudier la question au point de vue de l'intérêt des entrepreneurs français en tout ce qui concerne la concurrence. Vient ensuite l'intérêt de la colonie au point de vue des conséquences économiques, et enfin l'intérêt de la France pour ce qui a trait au côté politique du sujet que nous traitons.

Commençons donc par la question de concurrence entre entrepreneurs. Il n'est pas difficile de démontrer que si l'administration veut admettre sur un pied d'égalité, devant les adjudications, Français, Annamites ou Chinois, toutes les conditions se présentent sous un jour défavorable pour nos compatriotes.

En ne nous occupant, pour le moment que des exigences de la vie matérielle. L'Asiatique fortuné, étant donné ses goûts, ses habitudes et ses notions d'hygiène, peut se nourrir largement à raison de 25 ou 30 cents par jour ; l'Européen, en vivant très économiquement, a besoin de quatre ou cinq fois cette somme pour arriver à satisfaire les besoins de son estomac.

L'Asiatique peut aussi, sans inconvénient aucun pour sa santé, passer son existence dans un logement en bambous et paillotes, alors que l'Européen a besoin d'être logé d'une façon plus confortable. En disant confortable nous n'avons en vue que la satisfaction des besoins hygiéniques.

Sous le rapport du vêtement, du chauffage de l'éclairage, des produits pharmaceutiques, il en est encore de même ; partout et toujours, les dépenses sont bien plus considérables pour nos compatriotes.

S'agit-il de se déplacer soit par terre soit par eau, il en est de même ; tout est en défaveur des nôtres et il n'est pas possible d'établir l'égalité. Nous laissons à dessein de côté tout ce qui peut concerner le côté intellectuel de l'existence, le côté agréable de la vie ; nous ne voulons pas les faire figurer ici malgré l'importance qu'ils ont et l'influence qu'ils exercent sur l'individu.

On voit donc que l'on est bien obligé de convenir que ces deux concurrents ne sauraient être traités sur le même pied, puisqu'ils se trouvent placés dans des conditions si différentes devant les exigences de la vie matérielle.

Les exigences du métier sont tout aussi défavorables pour les nôtres. Tout ce qu'ils achètent comme matériaux de construction, bois, briques, tuiles, chaux, tout en un mot, leur est vendu plus cher par les producteurs indigènes qu'aux Asiatiques. Il en est de même pour la question des salaires ; *non seulement nous payons des prix de journées plus élevés, mais nous ne savons pas, ou plutôt nous ne pouvons pas profiter suffisamment de certaines fluctuations du change en ce qui a trait aux paiements effectués en piastres ou en ligatures. Dans les transactions entre Asiatiques, la sapèque est une monnaie courante, qu'ils n'acceptent plus comme telle, lorsqu'elle leur est payée par les Européens, trouvant toujours plus de profit à se faire payer en piastres et en cents.*

Ajoutons encore qu'alors même que toutes ces conditions seraient égales, l'Européen n'obtiendra jamais de l'ouvrier indigène la même somme de travail que l'Asiatique. L'influence de l'origine, des mœurs, de la langue, etc., tout concourt à établir cette différence.

Tout ceci étant forcément admis, il serait très facile à nos gouvernants d'adopter une sélection de races qui s'impose, qui s'expliquerait par les raisons que nous venons de donner et qui aurait l'avantage de rétablir l'équilibre. Du reste une sélection ne se fait-elle pas en France aussi dans les adjudications gouvernementales. Ne classe-t-on pas chez nous les entrepreneurs par catégories, en se réglant sur le chiffre de leurs patentes ? Et n'élimine-t-on pas de certains travaux les entrepreneurs appartenant à telle ou telle catégorie ? Or, à tout prendre, les différences entre les sommes payées pour les patentes reposent en grande partie sur des bases semblables à celles que nous venons d'énumérer. Rien ne serait par conséquent plus rationnel que d'admettre ici une sélection déterminée par les différences de race. Que l'on accepte si l'on veut les Annamites aux adjudications, mais en ayant bien soin d'établir que, pour toutes les raisons que nous avons énumérées, une différence de dix pour cent devra exister dans leurs offres. C'est-à-dire qu'on considérera comme égales les offres faites par un Européen qui proposerait un rabais de dix pour cent et celles faites par un Annamite soumissionnant avec un rabais de vingt pour cent. Ce serait tout aussi juste que logique, et nous ne voyons pas trop.— à moins que l'on ne veuille faire intervenir les immortels principes de 8 — quels arguments l'on mettrait en avant pour combattre notre proposition.

Passons à la seconde partie et considérons l'importance que présente la question au point de vue des intérêts économiques de la colonie. Là, nous devons forcément mettre l'Annamite hors de cause pour nous occuper plus spécialement du Chinois.

Tous ceux qui connaissent bien le Céleste savent qu'il ne laisse rien, aucune trace tangible de son moi, de son existence, de son travail, dans le pays étranger où il aura quelquefois passé son existence tout entière. Il ne veut même pas y laisser son cadavre. Ceci explique l'existence de compagnies de vapeurs établies entre différents ports de la Chine et de l'Amérique du Nord, qui ne s'occupent pas d'autres transports que de ceux des dépouilles mortelles des Chinois.

Ne nous souvenons-nous pas, ici à Hanoi, des circonstances singulières qui accompagnèrent la dernière période de l'existence du plus riche Chinois du Tonkin, A-Hon, décédé il y a quelques années. Quelques mois avant sa mort, et sachant sa fin prochaine, il faisait faire des démarches auprès de tous ses locataires et autres débiteurs pour obtenir, même à perte, le paiement des sommes à recouvrer à diverses époques. Aussi, le jour où il disparut, ne trouva-t-on rien chez lui, pas un sou.

La colonie n'a donc pas à favoriser en quoi que ce soit des gens dont elle n'a rien à attendre. De ce que nous voyons autour de nous depuis une douzaine d'années que le Tonkin a commencé son évolution pacifique, nous constatons que les neuf dixièmes des

Français, à quelque classe qu'ils appartiennent, s'y fixent et ne le quittent plus. Ils s'installent dans le pays, cherchent à y devenir propriétaires, tout au moins assez pour être chez eux et abandonnent tout esprit de retour, Combien d'officiers ne voyons-nous pas demander à accomplir une troisième année ? Nous pourrions en citer qui en ont fait jusqu'à sept d'une traite. Combien de fonctionnaires abrègent leur temps de congé en Europe pour revenir au plus vite au Tonkin ? Enfin, combien de colons qui, depuis des années, n'ont revu la Mère-patrie et qui ne demandent nullement à y retourner. Tous ceux que nous citons ont ici leurs intérêts et cherchent journallement à s'en créer d'autres les attachant de plus en plus à ce sol pour lequel ils ont une prédilection marquée, qui, fort souvent, n'a que des rapports secondaires avec les bénéfices coloniaux qu'ils y peuvent trouver. Nous n'avons pas à parler de l'Annamite qui est chez lui et qui laisse dans le pays tout ce qu'il possède.

On voit par là que rien ne vient encore militer en faveur des Chinois dans ce qui touche aux intérêts de la colonie.

Passons enfin en revue ce qui peut être invoqué au nom des intérêts de la France.

L'aide et l'assistance de la France sont dues en tout premier lieu aux Français, puisque c'est avec leur argent et leur sang que notre puissance a été établie dans le pays ; puis viennent nos protégés les Annamites. Quant aux Chinois, ils n'ont rien à réclamer de ce genre. Ah ! nous savons bien qu'à un moment donné, on avait mis en avant, dans les hautes sphères gouvernementales, l'obligation à laquelle on se croyait tenu de ménager les fils du Céleste Empire pour obtenir chez eux la réciprocité. C'était là un raisonnement qui ne tenait pas debout et qui, les circonstances l'ont démontré, ne pouvait avoir qu'une valeur momentanée. Jamais la Chine n'accordera, chez elle, des facilités quelconques aux étrangers, à quelque nation qu'ils appartiennent, aux barbares de l'Occident comme elle nous appelle tous en bloc, si elle n'y est contrainte par les événements politiques. Aujourd'hui, grâce à l'aide que nous lui avons donnée par notre union avec la Russie et l'Allemagne, grâce aussi à nos capitaux qui lui ont permis de remplir ses engagements vis-à-vis du Japon, la Chine doit nous écouter et agréer nos justes prétentions.

Nous avons, du reste, actuellement à Pékin un ambassadeur qui sait le lui faire comprendre, et qui, n'étant plus lié par les absurdes combinaisons chimico-diplomatiques de M. Berthelot, le lui fera entendre plus efficacement encore à l'avenir.

Nos gouvernants n'ont donc aucune bonne raison à invoquer pour se croire obligés de mettre le Chinois sur le même pied que leurs nationaux et leurs protégés. Aussi espérons-nous que M. le gouverneur général voudra bien attentivement étudier la question et en soupeser toutes les conséquences.

VIDEO.

LES ADJUDICATAIRES ADMIS
(*L'Avenir du Tonkin*, 16 mai 1896, p. 1, col. 1-3)

C'est chose décidée, les Chinois et les Annamites pourront prendre part aux adjudications concernant les travaux d'infrastructure et de construction de bâtiments pour le chemin de fer, sur les tronçons de Hanoi à Phu-lang-Thuong et de Lang-Son à la frontière chinoise.

Nous avons dit, cent fois au moins, combien des décisions de ce genre étaient nuisibles pour les intérêts de la colonie et des colons. Nous avons énuméré tout du long les inconvénients de toute nature qui résulteraient de la coupable tolérance pour les intérêts français de la colonie. À quoi bon recommencer aujourd'hui notre sermon dans le désert ? Il n'y a de pires sourds que ceux qui ne veulent pas entendre !

Et pourtant, dans ce que nous disions dans le but d'écartier les Asiatiques des adjudications, nous n'avions pas seulement en vue les intérêts des colons, les intérêts particuliers des entrepreneurs, mais encore et surtout les intérêts généraux et politiques de notre Gouvernement de Protectorat.

Mais, tout compte fait, pourquoi nous attacherions-nous tant à ces intérêts, puisque ceux qui devraient être les premiers à les sauvegarder semblent en faire fi.

Laissons donc faire les événements et les questions complexes qui vont surgir ne tarderont pas à faire naître un embrouillamini de la plus belle envergure; c'est triste à dire, mais tant mieux, pourrons-nous nous écrier, car nous aurons prévu ce qui arrivera fatalement, et nous et nous aurons prévenu les intéressés.

Car, sait-on bien ce qui arrivera avec ces admissions, se doute-t-on seulement de leurs conséquences dans les hautes sphères où tout doit se faire comme en France ? Non, n'est-ce pas, et pourtant, c'est simple comme bonjour.

Vous aurez donc des Chinois et des Annamites devant vous. Ceux qui sont au Tonkin depuis de longues années ne connaissent certes pas un seul entrepreneur indigène pouvant disposer d'un premier capital argent de dix-neuf mille francs pour faire son cautionnement. Il ne trouvera pas non plus cette somme à la Banque ; qui donc lui donnerait de confiance la seconde signature indispensable somme garantie ?

Alors, où donc les Asiatiques trouveront-ils les capitaux nécessaires ? C'est bien simple. Chez ceux de leurs nationaux qui détiennent et les sapèques et les pouvoirs. Ce seront les mandarins qui feront le chemin de fer.

Ils auront eux à s'occuper forcément des transactions concernant les indemnités pour emprunts de terre pour exécuter les remblais. Ceci se fera sous l'égide de nos fonctionnaires et ces formalités à elles seules suffiront pour bien faire entrer dans le cerveau des populations annamites que tout ce que les autorités indigènes commanderont concernant le chemin de fer aura préalablement reçu la sanction du gouvernement du Protectorat.

Et alors ! En avant la musique ! Les entrepreneurs annamites expliqueront de la façon suivante les grands rabais qu'ils pourront faire : Aujourd'hui, la piastre est à sept ligatures six tiens, ce qui fait que pour cinq piastres, j'aurai trente-huit ligatures, 22.800 sapèques. Comme les terrassements se feront avec des déblais empruntés tout le long de la voie, les transports de terre seront à peu près nuls et, en tout cas, n'excéderont pas cent mètres. Dans ces conditions, les charges de terre apportées par les hommes, les femmes et les enfants coûteront en moyenne neuf sapèques, et comme il en faut en moyenne trente-six pour faire un mètre cube, tassement compris, ce mètre cube reviendra à 36×9 sapèques, soit à 324 sapèques, c'est-à-dire à quatre cents et demi. Ajoutez deux cents par mètre cube pour les imprévus, faux frais, pilonnage et arrosage, — la pluie s'en chargera du reste — et l'on arrivera à six cents et demi, sept cents au maximum. C'est donc à partir de ce prix que l'entrepreneur annamite pourra soumissionner, et s'il fait le travail pour dix cents, gagnant par conséquent cinquante pour cent, il trouvera qu'il a fait une fort belle affaire et qu'il aura gagné une fortune.

Nos entrepreneurs français, qui ont à faire à d'autres besoins indispensables, pourront-ils lutter dans ces conditions ? Nous ne le pensons pas. Il serait superflu de reprendre à nouveau la thèse si souvent développée pour faire un parallèle entre les deux modes d'existence, entre les dépenses inéluctables auxquelles est ici astreint l'Européen et dont peut parfaitement se passer l'Annamite ou le Chinois.

Nous n'en parlerons donc pas, cela tournerait à la scie ; cela ne veut pas dire que nous abandonnions en quoi que ce soit nos idées ou que nous mettions une sourdine aux justes revendications de nos compatriotes.

Nous avons fait ressortir ci-dessus la situation que créerait aux entrepreneurs asiatiques leur admission aux adjudications, et par conséquent, l'écartement des soumissionnaires français. Mais nous n'avons étudié que la moitié de la question, voyons ce qui nous reste à dire sur cette grosse affaire et qui pourra peut-être intéresser

nos gouvernants, uniquement pour les embarras qui pourront en résulter et rejaillir sur eux ; car nous ne voyons pas en quoi ces choses pourraient autrement les préoccuper.

La charge de terre, disions-nous plus haut, sera payée en moyenne à raison de neuf sapèques. À qui iront ces neuf sapèques ? Au bon nha-qué, à la bête de somme ? Jamais de la vie. Mais si l'on émettait cette idée devant des fonctionnaires indigènes, ils seraient les premiers à vous dire comme le prince de la Mascotte : À quoi bon posséder le pouvoir si ce n'est pour faire de l'arbitraire. »

Comment, voilà des gens qui peuvent dire aux populations placées sous leur tutelle : « Le travail intéressant le pays tout entier, et M. le Gouverneur Général a eu soin de vous en avertir dans sa dernière proclamation au peuple, affichée dans toutes les communes du pays. Il a eu soin également de vous faire comprendre qu'il faisait exécuter ces grands travaux en ces moments de famine, afin que vous ayez du riz et que vous ne mouriez pas de faim. On ne saurait être, n'est-ce pas, plus prévenant. Or donc, braves administrés, vous exécuterez ces travaux en corvée et les neuf sapèques que vous toucherez pour chaque charge seront par vous versées dans notre trésor général, privé et particulier. Par contre, afin de remplir le programme qui nous a été tracé par la proclamation de M. Rousseau et pour que vous ne creviez plus le long des routes, nous vous donnerons pour chaque journée de travail la ration de riz nécessaire à assurer votre alimentation de la journée et qui vous permettra de reprendre le harnais le lendemain. Quant au riz, il est d'excellente qualité : il a été fourni par le Gouvernement lui-même et vos villages n'auront à le rembourser aux autorités françaises qu'en deux annuités.

Et voilà comment la farce sera jouée.

Il est possible que M. Renaud, notre gouverneur général, se dira : moi, je m'en fiche; on m'aura fait l'infrastructure du chemin de fer à bon marché, je pourrai me montrer d'autant plus large vis-à-vis de mes amis de la superstructure. C'est parfait, pourvu que les indigènes ayant repris du ventre et voyant leur avenir un tantinet éclairé, ne se refusent pas tout a coup à louer leurs sueurs aux fabricants de remblais.

On en serait quitte alors pour faire l'inverse de ce qui avait lieu sur la ligne de Phulang-Thuong à Langson ; on ferait descendre sur le Delta les coolies des hautes régions.

Allons, tant mieux ! car nous savons que lorsque notre Gouverneur général s'est mis une chose en tête, il n'est pas homme à changer d'idée.

AVIS

(*L'Avenir du Tonkin*, 27 mai 1896)

M. TOUCHAIS, négociant à Than-Moi, a l'honneur d'informer sa clientèle qu'il reste seul propriétaire de l'

HÔTEL-RESTAURANT
de la gare de Than-moi

MM. les voyageurs trouveront au passage des trains des repas tout préparés.

M. Touchais se tient à la disposition des entrepreneurs pour la fourniture de bois de construction de toutes dimensions.

LA C^{ie} FIVES-LILLE

(*L'Avenir du Tonkin*, 19 juin 1896)

Le *Bulletin officiel* du mois d'avril, qui est seulement distribué en juillet, porte l'arrêté suivant :

Article premier. — Le contrat intervenu le 29 février 1896 entre le gouverneur général de l'Indo-Chine, agissant au nom et pour le compte du Protectorat de l'Annam et du Tonkin en vertu de pouvoirs qui lui ont été conférés par la loi du 10 février 1896, et la compagnie de Fives-Lille, dont le siège est à Paris, 64, rue Caumartin, à l'effet de concéder à ladite société l'exploitation de la ligne de Lang-son à la frontière de Chine près de Dong-dang, sera enregistré à Hanoï, aux frais de la compagnie de Fives-Lille, au droit fixe.

Art. 2. — Le secrétaire général du gouvernement général de l'Indo-Chine est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Hanoï, le 27 avril 1896.

A. ROUSSEAU

Il est donc bien acquis que la Société de Fives-Lille a la concession de l'exploitation du chemin de fer que l'on va construire entre Lang-son et la frontière chinoise.

CHRONIQUE LOCALE

(*L'Avenir du Tonkin*, 1^{er} août 1896, p. 2, col. 3)

Le prix moyen du mètre cube de terrassement sur la ligne de Hanoï à Phu-lang-Thuong a été sous-traité à des tâcherons au prix de \$ 0,13 cents.

CHRONIQUE LOCALE

(*L'Avenir du Tonkin*, 1^{er} août 1896, p. 2, col. 4)

À Phu-thu-Son, le Service des Travaux publics, fait édifier un blockhaus près du logement des employés de la ligne.

*
* * *

Les travaux de terrassement de la ligne ont été commencés à quelques kilomètres de Hanoï, près des Rapides.

HAÏPHONG

(*L'Avenir du Tonkin*, 5 août 1896)

Lors de leur dernier voyage dans la Haute Région, M. l'ingénieur Renaud, chef des Travaux publics, et M. Borreil, ingénieur chef de service, chargé de la construction des chemins de fer, ont pénétré en Chine jusqu'à environ six kilomètres de la frontière pour aller étudier le terrain sur lequel pourrait se faire le raccordement des chemins de fer chinois avec ceux du Tonkin.

UNE FERME FRANÇAISE ATTAQUÉE PAR LES PIRATES

Un garde principal et un colon tués
(*L'Avenir du Tonkin*, 19 septembre 1896)

.....
Il ne faut pas non plus oublier que toutes les complications que nous enregistrons viennent du Yèn-Thé. Le Dê-Tham n'est pas désarmé ; ses bandes, au contraire, sont réorganisées et sillonnent le pays par petites fractions. Tout dernièrement, des agents des Travaux publics ayant été envoyés sur la ligne pour faire des études, une reconnaissance de ces bandes est venue jusqu'au 10^e kilomètre pour voir s'il n'y aurait pas possibilité de tenter un enlèvement.
.....

N^o 980. — ARRÊTÉ invitant MM. Soupe et Raveau à exécuter à leurs frais, les travaux de réparations nécessaires aux toitures des casernes et de leurs dépendances des postes de Na-cham et Na-thong.
(*Bulletin officiel de l'Annam et du Tonkin*, octobre 1896)

Du 17 octobre 1896

Le Gouverneur général de l'Indo-Chine, commandeur de la Légion d'honneur,

Vu le décret du 21 avril 1891 ;

Vu le cahier des charges en date du 20 janvier 1894, relatif à la construction des casernements du poste de Na-cham, accepté par MM. Soupe et Raveau, entrepreneurs ;

Vu notamment l'article 10 de ce cahier des charges, duquel il résulte que ces entrepreneurs sont soumis aux clauses et conditions générales imposées aux entrepreneurs des Ponts et Chaussées en France par arrêté du 16 février 1892 5

Vu l'article 35 du cahier de ces clauses et conditions générales ;

Considérant que dans la journée du 14 avril dernier, une partie de la toiture de la caserne de Na-cham et des dépendances de cette caserne, celle du poste de Na-thong et de ses dépendances, ont été enlevées par le vent ;

Considérant qu'une commission nommée par arrêté en date du 12 juin 1896 a constaté que l'enlèvement de ces toitures provenait de vices de construction ;

Considérant que par un ordre de service en date du 15 septembre, l'Ingénieur Directeur des Travaux publics a invité MM. Soupe et Raveau à faire à leurs frais les travaux de réparation nécessaire, à les commencer dans un délai de un mois à partir de la notification de cet ordre et les avoir terminés dans un délai de trois mois ;

Considérant que cet ordre de service a été notifié à MM. Soupe et Raveau le 15 septembre dernier ;

Considérant qu'à la date du 15 octobre, aucun travail n'était commencé, aucun matériel ni aucun approvisionnement rendus surplace,

ARRÊTE :

Article premier. — MM. Soupe et Raveau sont invités à exécuter à leurs frais les travaux des réparations nécessaires aux toitures de la caserne de Na-cham et de ses dépendances, du poste de Na-thong et de ses dépendances.

Art. 2. — Ils sont mis en demeure d'avoir à commencer ces travaux dans un délai de quinze jours à partir de la notification du présent arrêté et de les avoir terminés dans un délai de trois mois.

Art. 3. — Le secrétaire général du gouvernement général de l'Indo-Chine est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Hanoï, le 17 octobre 1896.

Pour le gouverneur général absent et par délégation :

Le secrétaire général,
J. FOURÉS.

Nouvelles locales

[Ligne de Phu-lang-thuong à la frontière de Chine]
(*L'Extrême-Orient*, 19 novembre 1896)

Dimanche soir, à deux heures et demie, dans la salle des adjudications au secrétariat général, s'est réunie la commission chargée d'examiner les projets pour la construction des ponts nécessaires à la voie ferrée.

Cette commission présidée par M. Luce, directeur des affaires civiles, se composait de M. Renaud, directeur des Travaux publics, Borreil, commandant Gosselin, Moret et Le Tulle.

Elle a pris connaissance, simple formalité, des pièces administratives nécessaires pour concourir et déposées par les soumissionnaires.

Ceux-ci sont au nombre de 8 :

Société des Ponts en fer, représentant M. Delaporte.

Schneider et Cie (Creusot) représentant M. Ch. Vézin ; fondé de pouvoirs à Hanoï, M. Dessoliers.

Nouguier, Kesler et Cie, Argenteuil, représentant M. Porchet.

Société de Levallois-Perret, représentant M. Denis.

MM. Duyet et Pellet [Daydé et Pillé], représentant M. Gage ; fondé de pouvoirs à Hanoï, M. Duraffour.

MM. Marty et d'Abbadie.

Compagnie de Fives-Lille, représentant, M. Chaperon.

MM. Moisant, Laurent, Savey et Cie, représentant M. Malon ; fondé de pouvoirs M. Bédât.

Sauf M. Delaporte, qui ne s'est pas présenté, tous les représentants ou fondés de pouvoirs se trouvaient là.

M. Luce annonce aux soumissionnaires que la commission charge MM. Renaud, le commandant Gosselin et Borreil d'examiner les volumineux projets qui sont déposés et de faire leurs propositions. Durant cet examen, dont M. Renaud, interrogé, ne peut fixer la durée, tous les représentants ou fondés de pouvoirs, dont l'adresse à Hanoï a été prise, devront se tenir à la disposition de la sous-commission technique, dans le cas où elle aurait à leur demander quelques renseignements complémentaires relatifs au projet déposé par la maison qu'ils représentent.

ADJUDICATION DES PONTS EN FER

(*L'Extrême-Orient*, 22 novembre 1896)

(*L'Avenir du Tonkin*, 25 novembre 1896)

La Commission chargée de l'examen des projets de ponts métalliques à construire sur la ligne de Phu-lang-thuong à la frontière de Chine a terminé ses travaux dimanche matin et proclamé les résultats suivants :

MM. Schneider et Cie (Creusot) et Ch. Vézin, ayant fait les offres les plus avantageuses, sont chargés de l'exécution.

Viennent ensuite les projets primés classés comme suit :

MM. Nouguier, Kessler et Cie (M. Porchet) ; prime 10.000 fr. ;

Société des Ponts et Travaux en fer ; prime 6.000 fr. ;
Société de Constructions de Levallois-Perret ; prime 6.000 fr. ;
Daydé et Pillé ; prime 6.000 fr. ;
Cie de Fives-Lille ; prime 6.000 fr.

Viennent après :
MM. Marty et d'Abbadie ;
Moisant, Laurent, Savey et Cie.
Ces derniers projets ne reçoivent pas de prime.

1896 (décembre) : DISSOLUTION DE LA SNC GEORGES SOUPE ET RAVEAU

LA VILLE
(*L'Extrême-Orient*, 11 mars 1897)

Samedi dernier, à 2 h 1/2 de l'après-midi, il a été procédé, dans les bureaux du secrétariat général, à l'adjudication, en trois lots, des travaux d'infrastructure à exécuter pour la transformation de la ligne du chemin de fer de P.-L.-T. à L.-S.

Les résultats ont été les suivants :

Premier lot. — MM. Fournier et Cie 22 % de rabais ; Saint-Amand 18 d'augmentation ; Cornu 33, Kuenemann et Cie 17, M. Cornu est déclaré adjudicataire provisoire.

Deuxième Lot. — MM. Fournier et Cie 27 % de rabais, Rey 19, Vola 34, Robert 5, Leyret 10, Coutel et Cie 20, Danzer 41, Kuenemann et Cie 38. M. Danzer est déclaré adjudicataire provisoire.

Troisième lot. — MM. Robert 4 % de rabais, Fournier et Cie 23, Leyret 11, Dupuy 37, Rey 13, Labeye A. 33, Kuenemann 32, Coutel et Cie, 33, Chaussé 23, Vola 22. M. Dupuy est déclaré adjudicataire provisoire.

N° 297. — Arrêté du 13 mars 1897 fixant le montant des dépenses autorisées au titre des travaux d'infrastructure pour la transformation du chemin fer de Phu-lang-Thuong à Lang-son.

(*Bulletin officiel de l'Indochine française*, mars 1897)

Le Gouverneur général de l'Indo-Chine,

Vu le décret du 21 avril 1891 ;

Vu le projet présenté par le Service des Travaux publics, à la date des 5 février 1897, pour les travaux d'infrastructure nécessaires pour la transformation du chemin de fer de Phu-lang-Thuong à Lang-son ;

Vu l'approbation donnée à ce projet ;

Considérant qu'il a été procédé le 6 mars à l'adjudication publique de travaux et que M. Cornu a été déclaré adjudicataire provisoire du 1^{er} moyennant un rabais de 33 % ; M. Danzer, du 2^e lot, moyennant un rabais 41 % ; M. Dupuy, du 3^e lot, moyennant un rabais de 37 % ;

Vu l'approbation donnée à ce procès-verbal d'adjudication,

ARRÊTE :

Article premier — Par suite du rabais consenti par les entrepreneurs, le montant des dépenses autorisées au titre des travaux d'infrastructure pour la transformation du chemin de fer de Phu-lang-Thuong à Lang-son, est fixé comme suit :
[etc.]

PHU-LANG-THUONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 15 mai 1897)

On travaille activement à la ligne du chemin de fer.

Le pont métallique dont l'exécution est confiée à M. Beausire est déjà commencé depuis cinq ou six jours et les travaux paraissent devoir être menés avec la plus grande activité.

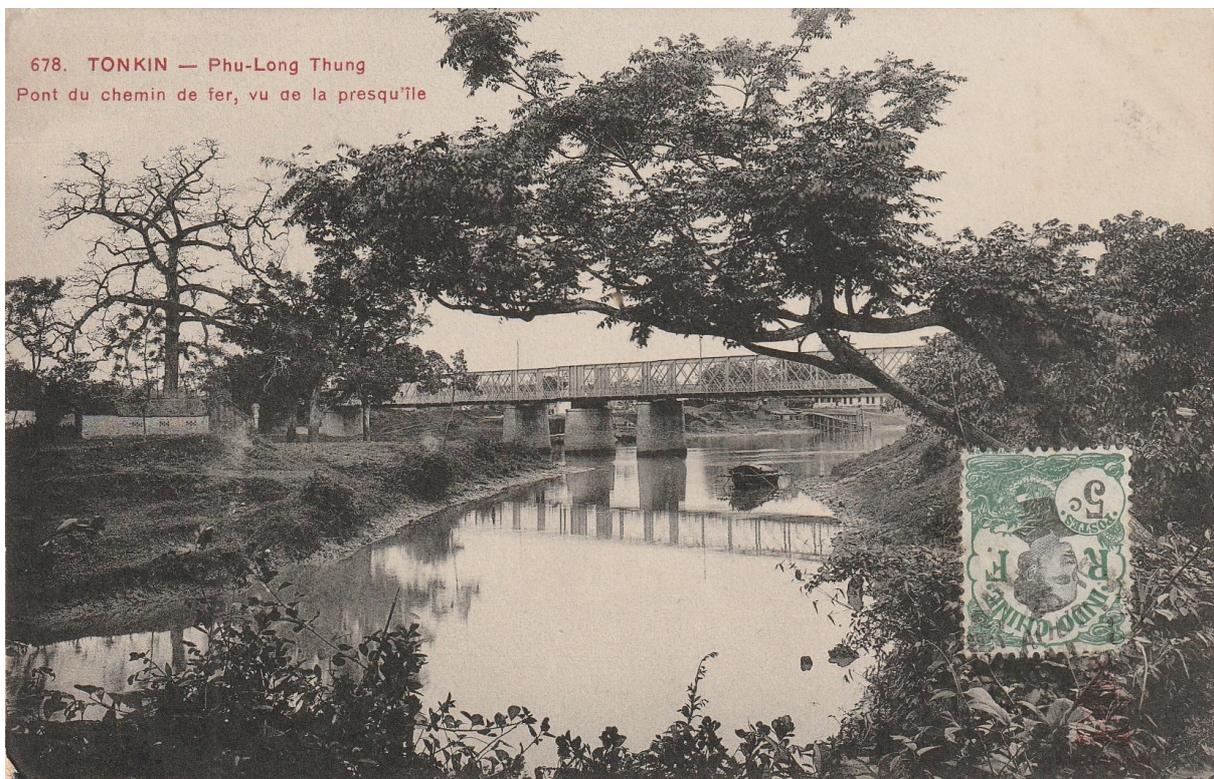


[Coll. Olivier Galand](#)

Phu-Lang-Thuong. — Pont sur le song Thuong. Coll. Dieulefils



Phu-Lang-Thuong. — Pont, presqu'île. Coll. Dieulefils



Phu-Lang-Thuong. — Pont du chemin de fer, vu depuis la presqu'île. Coll. Dieulefils, Hanoi.



[Coll. Olivier Galand](#)

Phu-Lang-Thuong. — Le port. Coll. M^{me} Liot-Gorse, Hanoï. Imprimeries réunies de Nancy.



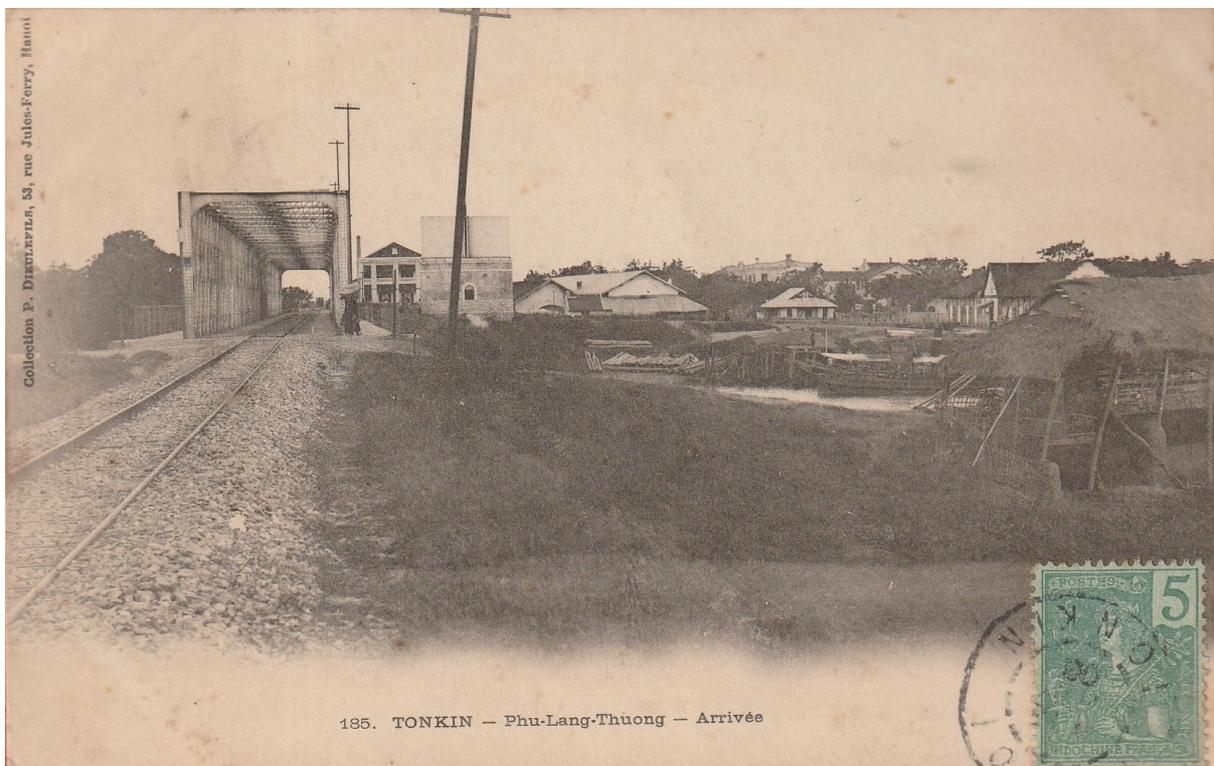
[Coll. Olivier Galand](#)

Phu-Lang-Thuong. — Pont du chemin de fer (couleurs). Coll. Dieulefils, Hanoï.



[Coll. Olivier Galand](#)

Phu-Lang-Thuong. — Pont du chemin de fer en couleurs. Coll. Victor Demange, Hanoi.



[Coll. Olivier Galand](#)

Phu-Lang-Thuong. — Arrivée. Coll. Dieulefils.

NOUVELLES ET RENSEIGNEMENTS.
(*L'Avenir du Tonkin*, 9 février 1898)

Il est alloué, en dehors du projet approuvé, les primes suivantes pour les projets déposés pour l'adjudication sur concours du 15 décembre 1897 (Ballastage, fourniture et pose de la voie et matériel fixe.) ;

à la Compagnie Fives-Lille, une prime de trois mille francs ;

à MM. Guillaume frères, une prime de deux mille francs ;

à M. Le Roy, une prime de deux mille francs.

Les projets ainsi primés, et dont les auteurs accepteront le montant des primes ci-dessus fixées, deviendront la propriété du Protectorat.

MONSIEUR ROUME AU TONKIN
(*L'Avenir du Tonkin*, 26 février 1898)

M. Roume ⁵, directeur des Colonies, accompagné de MM. Lagarde ⁶ et Salaün, s'est rendu à Lang-son, puis à Long-tchéou pour examiner les travaux de chemin de fer exécutés dans cette région et faire une visite officielle au maréchal Sou.

Ce voyage s'est effectué dans de très bonnes conditions. La population thô a particulièrement frappé M. le directeur des Colonies, et M. le colonel Lefebvre, commandant le 1^{er} territoire, a su faire toucher du doigt à M. Roume tous les points essentiels de son intéressant commandement.

À la porte de Nam-quan se trouvait une escorte envoyée par le maréchal Sou, en ce moment à Long-tchéou.

M. Bertrand, ingénieur civil, accompagnait M. Roume et lui a donné, pendant tout le voyage, des indications extrêmement intéressantes sur tout le Quang-si. M. Roume s'est arrêté une nuit à Pin-siang et est arrivé le jeudi soir à Long-tchéou, après avoir été salué par tous les forts chinois échelonnés sur la route militaire.

Le vendredi s'est passé en visite entre M. Roume le maréchal Sou, le Tao-tai, le Préfet et le Président de la Commission des chemins de fer chinois.

Toutes les entrevues ont été très cordiales et le soir, un grand dîner réunissait la Mission française, le Consul français, le Dr Thoulon, et les hauts mandarins le Long-tchéou à la table du maréchal Sou. Un toast très bien tourné a été porté par ce dernier à la France, aux bonnes relations des deux pays et au Gouverneur général qui l'avait si bien reçu à Hanoï. M. Roume a répondu au maréchal avec beaucoup d'a-propos. Le lendemain matin à 7 h., le maréchal Sou, entouré de tout son état-major, est venu prendre congé et souhaiter bon voyage à M. le directeur des Colonies.

Dimanche, ces messieurs arrivaient à Langson enchantés de leur voyage et lundi matin, partaient en train spécial pour Phu-lang-thuong, où le résident les recevait à déjeuner.

Lundi soir, M. Roume est arrivé à Hanoï juste à temps pour prendre congé du gouverneur général qu'il doit retrouver en Annam.

⁵ Ernest Roume (1858-1941) : polytechnicien, alors directeur des affaires d'Asie, d'Amérique et d'Océanie au ministère des colonies. Futur gouverneur général de l'AOF (1902-1908), puis président de la Compagnie du chemin de fer franco-éthiopien de Djibouti à Addis-Abeba. Voir [encadré](#).

⁶ Albert Lagarde (Lempdes, Haute-Loire, 1864-Lempdes 1945) : frère de Léonce, gouverneur de Djibouti. Lieutenant de cavalerie hors cadre, administrateur colonial, ancien officier d'ordonnance des gouverneurs généraux Lanessan, Chavassieux et Armand Rousseau. Commandeur de la Légion d'honneur du 24 mars 1923.

M. Roume est parti mercredi soir pour aller visiter les charbonnages.

Jusqu'à présent, tout fait bien augurer du voyage de M. le directeur des colonies et de la bonne impression qu'il emportera du Tonkin.

Ce sera une excellente chose pour nous d'avoir au Ministère un directeur qui pourra parler du Tonkin en connaissance de cause.

C. B.

NOUVELLES ET RENSEIGNEMENTS
(*L'Avenir du Tonkin*, 8 octobre 1898)

Les rails pour la pose de la voie Lang-Son–Dong-Dang sont attendus à Haïphong. Le matériel va être expédié de suite sur place. *De suite* est une façon de parler, car il faudra environ 300 trains pour le transporter ; pendant toute cette période, une partie du matériel du chemin de fer sera retiré du trafic ; l'exploitation du chemin de fer n'ayant pas de délai pour vous fournir les wagons que vous demandez, on peut compter qu'il faudra attendre environ 5 mois pour avoir satisfaction.

C'est tout de même commode le chemin de fer.

N^o 1396. — ARRÊTÉ fixant à 115.000 \$ le montant des dépenses autorisées pour l'achèvement du 3^e lot des travaux de transformation du chemin de fer de Phu-lang-Thuong à Lang-son
(*Bulletin officiel de l'Indochine française*, décembre 1898, p. 1850-1851)

Du 16 décembre 1898

Le Gouverneur général p. i. de l'Indo-Chine,

Vu le décret du 21 avril 1891 ;

Vu l'arrêté, en date du 16 septembre 1898, prononçant la résiliation de l'entreprise confiée à M. Dupuy, en vertu de l'adjudication publique du 6 mars 1897 pour le 3^e lot des travaux d'infrastructure de la transformation du chemin de fer de Phu-lang-Thuong à Lang-son ;

Vu l'urgence ;

Vu le marché de gré à gré intervenu, à la date du 20 août, et confiant à M. Rey⁷ l'achèvement desdits travaux ;

Vu l'approbation donnée à ce marché ;

Sur la proposition du Résident supérieur au Tonkin,

ARRÊTE :

Article premier. — Le montant des dépenses autorisées à l'entreprise au titre de l'achèvement du 3^e lot des travaux de terrassements, de construction et de modification des ouvrages d'art courants (Transformation du chemin de fer de Phu-lang-Thuong à Lang-son), est fixé à cent quinze mille piastres (415.000 \$ 00).

Art. 2 — Pour la délivrance des acomptes à payer au titre des dits travaux sur cet exercice, il est ouvert un crédit de cinquante mille piastres (50.000 \$ 00). Ce crédit sera prélevé jusqu'à concurrence de pareille somme sur celui inscrit au budget extraordinaire de l'exercice 1898, chapitre II, 28 section, article unique, § 1^{er}.

⁷ Rey, entrepreneur à Haïphong.

Le surplus des crédits nécessaires pour continuer et solder ces travaux sera ouvert, s'il y a lieu, par des arrêtés ultérieurs sur crédits de même nature inscrits aux budgets des exercices suivants.

Art. 3. — Le Résident supérieur au Tonkin est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Hanoï, le 16 décembre 1898.

J. FOURÈS.

Le chemin de fer de Hanoï à Lang-Tchéou
(*L'Écho des mines et de la métallurgie*, 29 septembre 1898)

Notre article sur le chemin de fer de Fives-Lille en Chine indiquait la vraie solution : une forte indemnité est demandée par la grande Société de construction. En effet, le correspondant du *Times* à Hong-Kong, rapporte, d'après *l'Avenir du Tonkin*, que des difficultés se sont élevées au sujet du chemin de fer projeté de Hanoï à Lang-Tchéou, entre les représentants du concessionnaire qui est la Compagnie de Fives-Lille et les fonctionnaires chinois. Les concessionnaires menacent, paraît-il, d'abandonner leur projet et de réclamer une forte indemnité pour les travaux déjà faits et le temps perdu.

Nous indiquerons dans notre prochain numéro la nature de ces difficultés et nous verrons qui a tort, de Fives-Lille ou du maréchal Sou, le représentant chinois à Long-Tchéou.

En Indo-Chine
(*L'Extrême-Orient*, 5 février 1899)

LANG-SON. — MM. Roujou et Kuenemann, demeurant à Lang-son, entrepreneurs du 1^{er} lot du chemin de fer de Lang-son à la frontière de Chine, sont mis en demeure d'avoir, dans les dix jours qui suivront la notification du présent arrêté, à se conformer aux prescriptions suivantes :

1° Exécuter 150 mètres cubes de terrassements par jour ;

2° Exécuter 15 mètres cubes de maçonneries de toute nature par jour.

Faute par les entrepreneurs de se conformer aux prescriptions ci-dessus, une régie sera immédiatement ordonnée à leurs frais, sur de nouvelles propositions de M. le directeur des travaux publics, afin de pourvoir aux fournitures et travaux restant à faire, sans préjudice d'une adjudication sur folle enchère, s'il y a lieu.

(*Bulletin officiel de l'Annam-Tonkin*, janvier 1900)

29 décembre 1899. — Arrêté autorisant le remboursement total du cautionnement déposé par MM. Schneider et Cie et Ch. Vézin, en garantie de l'exécution des travaux des grands ponts métalliques du chemin de fer de Hanoï à la frontière de Chine.

INAUGURATION DE LA LIGNE
DE GIA-LAM À PHU-LANG-THUONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 15 juillet 1900)

Comme on l'avait annoncé depuis longtemps, l'inauguration du tronçon de ligne allant de la rive gauche au fleuve Rouge à Phu-lang-Thuong a eu lieu le 15 juillet dans la matinée.

Disons d'abord quelques mots de la ligne elle-même. La distance de Gia-Lam à Phu-lang-Thuong est de 44 kilomètres. La ligne se trouve bordée à droite et à gauche par des rizières. Avant d'arriver au canal des Rapides, on dépasse, en la laissant un peu sur la gauche, une magnétique ferme connue sous le nom de ferme Gobert. Le chemin qui y mène de la route de Bac-ninh est ombragée à droite et à gauche par des arbres et deux haies formant une allée très jolie et fort appréciée des visiteurs.

Le premier pont se trouve sur le canal des Rapides ; il est en biais, formant un angle de 58 degrés avec le cours d'eau.

La longueur du pont des Rapides est de 225 mètres entre les culées. Les travées du pont ont 44 m. 65 ; une travée tournante laisse deux ouvertures libres de 20 mètres chacune.

Le mécanisme du pont tournant est mû à bras d'homme.

La profondeur atteinte par les piles, au-dessous de l'étiage est de 22 mètres.

La gare de Phu-tu-Son est au kilomètre 12 à partir de Gia-Lam ; à proximité se trouvent le village du même nom, un représentant de la ferme d'alcool et un hôtel restaurant qui ne manquera pas de voir ses recettes augmenter lorsque la voie sera mise en exploitation définitive.

Le paysage se modifie quelque peu et la vue se repose avec plaisir sur les villages proches de la voie, villages qui paraissent propres et bien tenus et laissent, vus de cette façon, une impression tout autre que celle ressentie quand on les traverse à pied.

Au kilomètre 24, se trouve la station de Bac-ninh, et trois kilomètres 1/2 plus loin celle de Dap-cau.

La ligne, au km 29, traverse le Songcau sur un pont métallique de 170 mètres d'ouverture entre culées ; ce pont est semblable, à part les dimensions, à celui des Rapides ; il n'a que 3 travées de 45 m. 70 de longueur et une travée tournante de 28 mètres, laissant deux ouvertures libres de chacune 10 mètres.

Les piles atteignent une profondeur de 18 mètres au-dessous de l'étiage.

Au kilomètre 44, la ligne traverse le Song thuong sur un pont à tablier métallique de 130 mètres d'ouverture entre les culées. Il est analogue aux deux dont nous avons déjà parlé ; il comprend 2 travées fixes de 49 m. 75 de longueur, une travée tournante de 28 mètres, laissant libres deux ouvertures de 10 m. chacune. Les piles ne descendent qu'à 9 mètres au-dessous de l'étiage. Le centre du bâtiment des voyageurs de la gare de Phu-lang-Thuong se trouve à 44 km. 200 de l'axe du bâtiment des voyageurs de la gare de Gia-lam, et à 200 mètres environ du pont situé sur le Song-thuong.

La gare de Phu-lang-thuong a une certaine importance.

Elle comprend, outre les bâtiments propres au service des voyageurs et des marchandises, les dépôts pour le matériel roulant, un important atelier de réparations pour ce même matériel.

Pour tous ces ponts, [les fondations des piles et culées ont été exécutées à l'aide de l'air comprimé.](#)

Cette partie de la ligne a été commencée vers le milieu de l'année 1896 et terminée ou à peu près le 15 juillet dernier, jour de l'inauguration.

Si nous disons à peu près, c'est qu'en réalité, la voie a besoin de modifications de détails qui ne permettront pas de la mettre en exploitation [avant] deux ou trois mois.

Certains estiment même qu'il aurait mieux valu inaugurer plus tard, quand tout aurait été régulièrement établi et que toutes les améliorations utiles auraient été apportées. Nous réservons notre appréciation.

Les ponts ont été construits par MM. Schneider et Cie, du Creusot, et par M. Ch. Vézin. On ne saurait trop féliciter M. Beausire du soin qu'il a apporté à un pareil travail qui suffirait à établir une réputation si elle n'était faite déjà.

M. Beausire n'était que le représentant de M. Vézin, qui s'était chargé de la maçonnerie tandis que l'usine du Creusot s'était réservé la fourniture de la partie métallique.

*
* * *

Le départ de Gia-lam, après le passage du fleuve sur le bac à vapeur et sur le Day, a eu lieu environ une heure après la traversée du gouverneur général, c'est-à-dire vers 8 heures.

Le train se composait d'une machine et de trois wagons ; il marchait à petite vitesse, la voie étant à peine terminée et le tassement incomplet des remblais ne permettant pas, pour le moment, une allure plus vive.

Une joyeuse surprise attendait les nombreux invités qui avaient tenu à accompagner le gouverneur, parmi lesquels figuraient presque toutes les personnalités connues au Tonkin et dont on retrouvera les noms plus bas, parmi les convives qui ont pris part au banquet de Phu-lang-thuong.

Arrivés à hauteur de la ferme Gobert, le personnel de la ferme, depuis les maîtres jusqu'au dernier employé, était près de la voie pour saluer les voyageurs. L'allée qui mène à la ferme était pavoisée et superbement décorée.

Tout le monde a été très agréablement impressionné.

À 1 kilomètre des Rapides se produit un incident ; un wagon se détache, on le raccroche.

À l'arrivée à Dap-cau, les linhs sont sous les armes et sonnent aux champs. Toute la ville est pavoisée et le coup d'œil est fort joli. La population, tant européenne qu'indigène, se presse pour voir le premier train officiel. La satisfaction semble générale et chez les Annamites, l'impression paraît profonde.

L'arrivée à Phu-lang-thuong est accueillie par les sonneries des soldats et des linhs qui rendent les honneurs.

Les linhs sont sous le commandement d'un inspecteur, M. Lambert.

Mais le voyage avait aiguisé les appétits et on s'installait bientôt pour le banquet dans la salle de la gare destinée aux réparations du matériel, longue d'une quarantaine de mètres environ et large d'une quinzaine. Sur les côtés de la salle se trouve le gros outillage.

Le banquet avait lieu dans la partie centrale ; la couverture en tôle a eu pour résultat de laisser tomber sur les convives une chaleur écrasante que ne parvenaient pas à adoucir quelques pankas installés à la hâte.

La salle était superbement décorée ; la table, en fer à cheval, permettait de recevoir de nombreux convives. Voici leurs noms d'ailleurs :

MM. Doumer, gouverneur général ; Morel, résident supérieur, le général Dumas ; François, consul de France ; Guillemoto, directeur général des Travaux publics ; Mgr Escoffier, coadjuteur de Mgr l'évêque du Yunnan ; Mgr Marcou, évêque du Tonkin occidental ; Brou, directeur des Postes et télégraphes ; Michel, avocat général ; Durazzo, président de la cour d'appel ; Gobert, président de la chambre d'agriculture ; Quennec, résident ; Guillaume, président de la chambre de commerce d'Hanoï ; Dardenne, directeur des Travaux publics ; Baille, résident-maire d'Hanoï ; Mahé, résident de Bac-ninh ; Belin, commandant du 1^{er} Tonkinois ; Betboy, lieutenant-colonel ; Gosselin, lieutenant-colonel Guis, directeur adjoint du Contrôle financier ; Godard, ingénieur chef du service.

MM. Caboche, Desbos, Borreil, ingénieurs chefs de service ; Meyer, directeur Banque de l'Indo-Chine ; Vildieu, architecte chef du service ; de la Noé, résident ; Lusbanki, chef de bataillon ; Lefebvre, ingénieur chef de service ; Schneider aîné, vice-président chambre de commerce Hanoï ; Perrin, négociant ; Lacaze, 1^{er} adjoint au maire de Hanoï ; Porchet ; Gajan, conducteur ; Grossin, commandant la gendarmerie. ; R. P. Maire, R. P. Pérez, missionnaire apostolique ; Lemarie, directeur agriculture ; Demorgny, administrateur ; Vola, ingénieur ; Dupuy, ingénieur ; Dessoliers, conseiller municipal ; Dufour, conseiller municipal ; Debeaux ; directeur *Avenir du Tonkin* ; Bernhard ; Crébessac, chambre de commerce ; Levasseur, capitaine ; Genin, capitaine ; Vermeersch, capitaine ; Dupat, Ferrandini, Lalubin ; Vergoz, médecin de 1^{re} classe ; Maire, chancelier ; Tissot ; Cabassut ; Boisson, Cts T. P. ; Barry, Teyssier, Solomiac ; Beausire, entrepreneur, Saliva ; Jourdan, garde principal ; Saint-Arnaud, Marchandeaup ; Trincavelli, Gallois Bauron, Laffont ; Roujoux, Charbonnier ; Lourme, Descoin, Chartheux ; Leblanc, Gayer Laroche, directeurs des journaux du Tonkin.

Le déjeuner fut excellent, mais un peu long peut-être, et on ne sortit guère de table que pour revenir à Gia-lam à 3 h. et demie.

M. Morel a prononcé quelques paroles.

Voici le texte du discours prononcé par M. le résident supérieur.

Monsieur le gouverneur général.

Au nom du Tonkin, je vous remercie, Monsieur le gouverneur général, d'avoir bien voulu présider cette cérémonie et vous, Messieurs, d'avoir répondu à l'invitation que vous a adressée Monsieur le directeur général des Travaux publics d'assister à l'inauguration de la voie ferrée de Gia-lam à Phu-lang-Thuong. Exécutée dans ces derniers temps dans le but de joindre la rive gauche du fleuve devant Hanoï au point de départ de la ligne Phu-lang-Thuong–Lang-Son, elle a mis, en quelque sorte, la frontière de Chine vers Long-Tchéou à la porte de la capitale du Tonkin. Dans quelques mois, nous inaugurerons une œuvre plus grande que je n'hésite pas à considérer comme une des merveilles de l'industrie dans ces pays d'Extrême-Orient, œuvre qu'a voulue et réalisée, malgré certaines résistances, M. Doumer et qui consacra à tout jamais son nom dans la mémoire des colons français d'aujourd'hui comme de l'avenir et dans celle des indigènes que l'audace de nos constructeurs a remplis de stupéfaction.

Qu'il me soit permis d'attribuer, sans froisser leur modestie, la part d'éloges qu'ils méritent aux ingénieurs et aux entrepreneurs qui ont pris part à ces travaux. Des difficultés provenant, tant de l'insécurité du pays au début que de l'insalubrité des régions traversées qui a causé tant de victimes, ont, avec la pénurie du personnel chaque jour raréfié par la maladie, retardé, au-delà du Delta, des travaux dont la simplicité a été exagérée par ceux qui, n'ayant aucune responsabilité, comme aussi aucune notion précisés des faits et des lieux, ont pu facilement critiquer la lenteur de leur exécution.

Aujourd'hui, l'œuvre est sinon achevée — elle ne pourra être considérée comme telle que lorsque les trains viendront sans arrêt de la Porte de Chine à la gare Gambetta — au moins sur le point d'aboutir ; sa réalisation nous donne grand espoir pour le succès d'autres entreprises analogues déjà bien avancées. Dans quelques années, grâce aux communications rapides qui relieront les divers centres de notre colonie indochinoise entre eux et avec les régions de production des pays voisins sur lesquels s'étendra chaque jour davantage notre action directe ou notre influence, le bon renom de la France sera porté au milieu de ces populations laborieuses qui nous ignorent ou nous connaissent peu encore, en même temps qu'avec leur bien-être, croîtra la richesse de nos colons et la prospérité de l'Indo-Chine.

Je bois à la santé de Monsieur le Gouverneur général Doumer.

Je bois à la grandeur de la France en Extrême-Orient.

M. Guillaume prononça à son tour le discours suivant :

Monsieur le gouverneur général,

La cérémonie qui nous réunit ici, est une première page de l'histoire de votre gouvernement indo-chinois, en ce qui concerne les facultés de communication entre les diverses contrées de ce vaste empire, et ensuite, l'expansion naturelle vers les provinces de la Chine méridionale, expansion que la France a non seulement le droit, mais encore le devoir de continuer envers et contre tous.

Ainsi que vous vous l'étiez promis il y a près de quatre ans, vous avez visité cette terre extrême-orientale de l'est à l'ouest, du sud au nord, et vous avez pu ainsi vous rendre compte du parti à tirer des richesses qui y sont accumulées.

Sans perdre un instant, vous avez préparé les voies et moyens à employer. Le Parlement devant lequel vous êtes allé présenter, puis défendre vos idées avec le talent remarquable dont vous êtes doué, vous a accordé l'emprunt de 200 millions et approuvé vos projets.

Revenu parmi nous, vous avez consacré tout votre temps à l'exécution de ces projets. Hier, c'était la pose de la première pierre du pont de Hanoï, aujourd'hui c'est l'inauguration de la section de la ligne de Hanoï à la porte de Chine, demain de nouvelles voies seront ouvertes encore, dont le commerce et l'industrie sauront tirer parti. Les centres agricoles seront plus rapprochés des marchés et une prospérité nouvelle naîtra de cet ensemble de travaux.

Il appartient aux chambres de commerce de la colonie de louer votre si grande activité et de vous remercier publiquement de l'œuvre accomplie. Je suis heureux que cette douce tâche m'incombe et je m'en acquitte avec le plus grand plaisir.

Vous avez pu quelquefois penser, vous nous avez dit même, à plusieurs reprises, que vous trouviez dans nos assemblées une combativité, une opposition inexplicable. Permettez-moi, Monsieur le gouverneur général, de vous détromper à ce sujet. Combatifs, nous devons l'être et le sommes ; opposants systématiques, jamais ; chargés de défendre les intérêts commerciaux qui nous sont confiés, si nous n'avons pas toujours été d'accord avec vous, nous avons la certitude absolue, que vous prendrez en considération les vœux si légitimes qui vous ont été soumis ; c'est affaire de temps et d'opportunité.

Pourquoi en serait-il autrement ; nous poursuivons ensemble le même but, celui de la prospérité de ce superbe pays, tout en travaillant pour la plus grande gloire de la Fiance, notre si aimée patrie, dont nous sommes ici le prolongement.

Encore une fois, et au nom du commerce et de l'industrie, Monsieur le gouverneur général, merci.

Vive la France ! Vive l'Indo-Chine française. ! Je bois, Monsieur le gouverneur général, à votre santé que nous vous souhaitons de conserver pour continuer la lâche entreprise.

M. Dardenne, prenant à son tour la parole, exposa en quelques mots l'importance du tronçon que l'on venait d'inaugurer et les avantages qui devaient en résulter pour les Européens et pour les indigènes.

À 3 heures, M. le gouverneur général prenait le train pour Lang-son, accompagné de MM. Brou, Porchet, Vola, etc.

MM. Serra, Jumillard, Gallois, du service géographique, ont pris plusieurs photographies. M. F. H. Schneider a demandé à M. le gouverneur général de vouloir bien l'autoriser à photographier un groupe composé des personnages les plus marquants ; M. le gouverneur général a acquiescé de bonne grâce.

À 3 h. 1/2, on se mettait en route pour revenir à Hanoï. Le retour fut assez mouvementé. Un wagon se détacha, puis un second et on arriva enfin à Gia-lam à 7 h. sans autre encombre et sans autre émotion.

Il était assurément difficile de mieux faire en si peu de temps et peut-être s'est-on un peu pressé pour inaugurer une ligne qui n'aurait sûrement rien perdu pour attendre un mois de plus.

En résumé, l'impression qui est restée parmi les indigènes est excellente et n'a pu que leur donner une fois de plus la preuve que nous leur apportons un bien-être ignoré par eux jusqu'à ce jour, des communications faciles et rapides, la facilité d'échanger leurs produits contre d'autres qu'ils ne pouvaient se procurer jusqu'ici qu'après plusieurs jours d'attente.

C'est par la création des voies ferrées qu'on arrive à créer des colonies dignes de ce nom ; la région qui vient d'en être dotée ne tardera pas à s'apercevoir que ce nouvel état de choses lui réserve de nombreux et précieux avantages.

(Journal officiel de l'Indo-Chine française, 16 août 1900)

Décision du directeur général des travaux publics, en date du X juillet 1900:

La décision du 14 juin 1900 est rapportée.

Le capitaine du génie Duprat ⁸ est désigné pour remplir les fonctions d'ingénieur chef de service de l'entretien et de l'exploitation de la ligne de chemin de fer de Hanoï à la frontière de Chine (Quang-si).

⁸ 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. Chevalier de la Légion d'honneur du 9 janvier 1902.

PAUL DOUMER
SITUATION DE L'INDOCHINE
(1897-1901)
TRAVAUX PUBLICS

TRAVAUX EXÉCUTÉS SUR L'EMPRUNT DE 80 MILLIONS

La construction du chemin de fer de Hanoï à la frontière du Quang-si a été décidée par la loi du 10 février 1896, qui autorisa le Protectorat de l'Annam et du Tonkin à contracter un emprunt de 80 millions de francs et à affecter, sur cet emprunt, une somme de 20 millions à l'exécution des sections de Gia-lam à Phu-lang-thuong et de Lang-son à la frontière de Chine, et à la transformation en voie de 1 mètre de la section de Phu-lang-thuong à Lang-son, précédemment construite à la voie de 60 centimètres.

La longueur de cette voie ferrée était de 163 kilomètres ; son point de départ, la station de Gia-lam, située sur la rive gauche du fleuve Rouge à 1.500 mètres du fleuve, qui a lui-même 1.700 mètres de largeur en face de Hanoï, placée sur la rive droite.

En 1897, la construction d'un pont sur le fleuve Rouge fut décidée et rendue possible par l'imputation de la dépense correspondante, évaluée à 6 millions de francs, sur le budget général de l'Indo-Chine. L'exécution d'une gare à Hanoï même était en même temps décidée, ainsi que celle de viaducs d'accès au pont, l'un sur la rive droite, entre la gare de Hanoï et le fleuve, l'autre sur la rive gauche, entre le fleuve et la gare de Gia-lam. La longueur du chemin de fer de Hanoï à la frontière du Quang-si se trouvait ainsi portée à 169 kilomètres.

C'est dans la gare de Hanoï que s'effectuera la jonction du chemin de fer de Hanoï à Vinh avec celui de Hanoï à la frontière du Quang-si ; et c'est aux environs de la station de Gia-lam que se détacheront les lignes de Hanoï à Haïphong et de Hanoï à Lao-kay dont la construction a été prévue par la loi du 25 décembre 1898, autorisant le Gouvernement Général de l'Indo-Chine à contracter l'emprunt de 200 millions de francs affecté à la création d'un réseau de chemins de fer indo-chinois.

Le 20 juin 1900 a été approuvée l'exécution d'une voie d'accès au quai de Dap-cau, avec gare fluviale (rive droite du song-Cau).

Un arrêté, en date du 28 juin 1900, a autorisé le remplacement du viaduc de rive gauche par une plate-forme en remblai comportant l'aménagement d'une gare de triage, annexée à la gare de Gia-lam. Le même arrêté a, en outre, décidé l'exécution d'une voie de raccordement entre la gare de triage et la rive gauche du fleuve.

Un autre arrêté, en date du 22 janvier 1901, a approuvé l'agrandissement de la plate-forme de la gare de Hanoï et décidé l'imputation de la dépense, jusqu'à concurrence de 50.000 piastres, sur le crédit de 20 millions de francs affecté à la ligne de Hanoï-Quang-si, et, pour le surplus, sur les fonds de l'emprunt de 200 millions.

Sur les fonds de ce même emprunt, seront imputées les dépenses complémentaires qu'entraînera l'installation, à la gare d'Hanoï, d'un ensemble de bâtiments et de voies beaucoup plus important que celui primitivement prévu : la gare de Hanoï est appelée, en effet, à devenir le [224] nœud des grandes voies ferrées du Tonkin qui se dirigeront respectivement vers Haïphong, vers Lao-kay et le Yunnan, vers la frontière du Quang-si et enfin vers Nam-dinh et Vinh. Des lignes de tramway, et notamment la ligne de Son-tay, aboutiront d'autre part à la gare.

Description du tracé

La gare de Hanoï est placée à la lisière sud-ouest de la ville, le long de la route de Hué ; la ligne du Quang-si longe les terrains de l'ancienne citadelle, traverse le quartier indigène et franchit le fleuve sur un pont de 1.680 mètres entre culées.

Sur la rive gauche, entre le pont et la gare de Gia-lam, la voie empruntera une large plate-forme qui recevra la gare de triage, et de laquelle se détache l'embranchement aboutissant au débarcadère, rive gauche du fleuve. Un bac à vapeur met ce débarcadère en communication avec la rive droite. La longueur de cet embranchement, comptée à partir de la gare de Gia-lam, est de 3 kilomètres.

À 245 mètres de la gare de Gia-lam, se détache la ligne qui desservira Haiduong et Haïphong ; un raccordement en sens opposé permettra aux trains de Haïphong à Lao-kay d'éviter, le cas échéant, le rebroussement en gare de Gia-lam. Au delà du pont sur le Canal des Rapides (km. 10,5.), se détachera, ou km. 13, la ligne qui desservira Viétry et Lao-kay.

Depuis Gia-lam, la voie ferrée se dirige presque en ligne droite sur Bac-ninh (km. 29.5) et, avant de traverser le song-Cau (km. 35), jette sur sa droite un embranchement qui dessert le quai et la gare fluviale de Dap-cau. Le song Thuong est ensuite franchi à Phu-lang-thuong (km. 49.0).

La ligne aborde la région montagneuse vers Kep (km. 67), puis gagne la vallée du song Thuong, qu'elle emprunte jusqu'à la station de Lang-giai (km. 125). Le faite qui sépare la vallée du song Thuong de celle du song Ky-kong est franchi à la station de Banthi (km. 137), à l'altitude de 303 mètres ; le tracé descend ensuite dans la plaine de Lang-son.

À la sortie de Lang-son (km. 149), la ligne traverse le song Ky-kong, puis se dirige vers Dong-dang (km. 164) et la Porte de Nam-quan (km. 169).

Dans toute la partie comprise entre l'origine et le kilomètre 66, qui correspond à la région basse du Delta, la ligne ne comporte que de longs alignements, réunis par des courbes de 500 mètres et au-dessus. La voie qui est, d'une manière générale, en palier, ne présente pas de déclivités de plus de 5 millimètres par mètre.

Entre le kilomètre 66 et la frontière, de Chine, les déclivités maxima atteignent 20 millimètres par mètre sur la rampe qui précède le faite de Banthi, et les rayons se réduisent à 100 mètres

Ouvrages d'art.

La ligne comporte les principaux ouvrages d'art suivants :

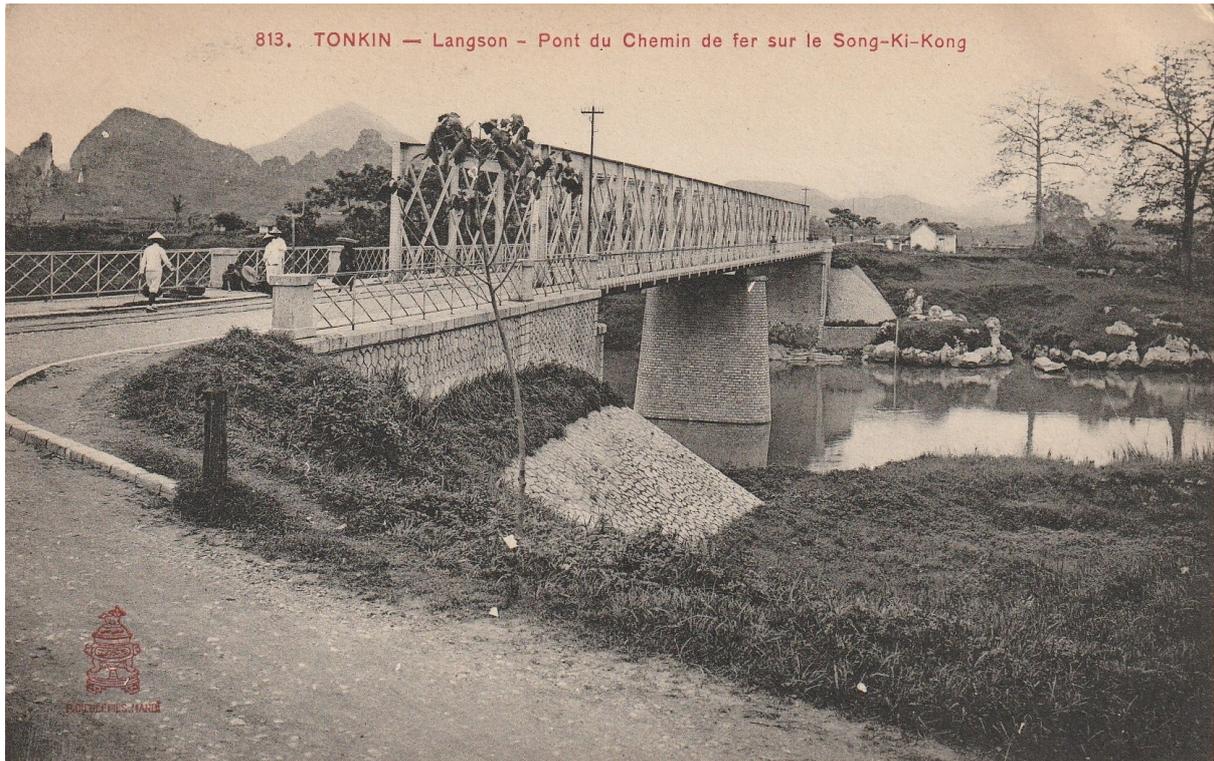
Viaduc de la traversée de Hanoï. — Cet ouvrage, qui a 896 mètres environ de longueur et 5 mètres 10 cent. de hauteur, comporte cent vingt-cinq arches en maçonnerie, de forme elliptique, d'une ouverture moyenne de 4 mètres 61 cent, surbaissées au tiers, et cinq passages inférieurs à tabliers métalliques, variant de 14 à 26 mètres d'ouverture.

Pont sur le fleuve Rouge à Hanoï. — Voir Pont de Hanoï au chapitre du budget général.

Pont sur le canal des Rapides. — Pont biais de 226 mètres d'ouverture. Tablier en acier doux, à poutres droites, à voie inférieure, composé de cinq travées indépendantes dont une tournante, reposant sur sept appuis fondés à l'air comprimé. Distance d'axe en axe des poutres de rive : 4 mètres 50 cent ; en dehors et de chaque côté règne un trottoir en encorbellement pour piétons de 1 mètre 30 cent. de largeur. Hauteur des poutres : 5 mètres.

Pont sur le song Cau. — Pont droit, semblable au précédent ; l'ouverture est réduite à 170 mètres, le nombre de travées à quatre, celui des appuis à six.

Pont sur le song Thuong. — Pont droit, de même construction que les précédents ; l'ouverture est réduite à 130 mètres, le nombre des travées à trois, celui des appuis à cinq dont quatre fondés à l'air comprimé, et un, la culée rive droite, fondé à l'air libre.



Coll. Olivier Galand

Langson. — Pont du chemin de fer sur le Song-Ki-Kong (Coll. Dieulefils)
 Construit en 1897 par l'ingénieur Henri-Auguste Jardin,
 chargé ensuite du pont Doumer à Hanoï.

[225] Pont sur le song Ky-kong. — Pont droit de 90 mètres d'ouverture, semblable aux précédents, mais sans travée tournante ; le nombre des travées est réduit à deux, celui des appuis à trois, dont un seul, la pile centrale, a été fondé à l'air comprimé.

Ponts de 20 à 60 mètres d'ouverture. — Sur la deuxième section, entre Phu-lang-thuong et Langson, il existe, en outre, un pont de 60 mètres d'ouverture comportant deux travées indépendantes, un de 40 mètres, deux de 30 mètres, quatre de 25 mètres et sept de 20 mètres à une seule travée. Les tabliers métalliques de tous ces ponts sont à poutres droites et à voie supérieure, sauf pour le nouveau pont de Lang-nac.

Viaduc du 103^e kilomètre. — Viaduc en maçonnerie, de 42 mètres de longueur, et de 16 mètres de hauteur. Les têtes des voûtes sont verticales, la largeur entre les têtes est de 4 mètres.

Buses, aqueducs, ponceaux. — En dehors des ouvrages principaux qui précèdent, il existe une grande quantité et une grande variété d'ouvrages divers pour l'écoulement des eaux : buses, de 60 centimètres et au-dessous ; aqueducs de 1 mètre et au-dessous ; ponceaux de 6 mètres et au-dessous. Ces ouvrages en maçonnerie sont également à plein cintre.

La ligne ne compte aucun souterrain.

Les gares, stations et haltes sont au nombre de trente et une, savoir :

Hanoï (Gare centrale). — Hanoï (quai du commerce) sur la rive droite du fleuve Rouge. — Hanoï (rive gauche). — Gia-lam ; — Canal des Rapides ; — Pagode de Cohah ; — Phu-tu-son ; — Pagode de Lim ; — Bac-ninh ; — Thi-cau ; — Song-Cau ; — Dap-cau ; — Séno ; — Nui-tiet ; — Than-moï ; — Lang-nac ; — Lang-giai ; — Ban-thi ; — Lang-son ; — Ky-lua ; — Quan-ho ; — Tam-luong ; — Dong-dang ; — Nam-quan.

Voie

La voie est constituée par des rails de 20 kilogrammes, d'une longueur normale de 8 mètres, supportés par des traverses en acier, système Boyenval et Ponsard, du poids de 35 kilogrammes l'une.

Matériel roulant

Le matériel roulant se compose de 12 locomotives, fournies par M. Weidknecht, de quarante-trois voitures à voyageurs et quarante-huit wagons à marchandises, construits par MM. Carel frères et C^{ie}⁹.

Les machines sont des locomotives-tenders, du poids de 32 tonnes en ordre de marche, à trois essieux couplés, avec essieu porteur à l'avant. Les roues couplées ont 1 mètre 10 cent. de diamètre au roulement.

Les voitures à voyageurs sont à boggies, à double suspension, avec frein automatique à air comprimé système Westinghouse.

Les voitures sont de trois types : A B mixtes, 1^{re} et 2^e classes ; C D, mixtes 3^e et 4^e classes ; D, 4^e classe (indigène), F, fourgons, avec compartiment pour la poste.

Les wagons comportent un châssis métallique reposant sur deux essieux du système Brunon, à rayons doublés et ayant un empattement rigide de 2 mètres 50 cent.

État d'avancement des travaux

Les travaux sont terminés sauf toutefois : 1° l'achèvement de la mise en place de la seconde couche de ballast, sur vingt kilomètres, notamment entre Kep et Bac-lé, et l'enlèvement de l'ancienne voie de 0 m 60, sur 40 kilomètres entre Bac-lé et Phu-lang-thuong ; 2° l'achèvement des remblais pour le raccordement de la gare de Gia-lam avec le pont sur le fleuve Rouge et ceux de la plate-forme de la gare centrale de Hanoï ; 3° la station de Hanoï (Quai du Commerce).

L'ensemble de ces travaux sera terminé au cours du premier semestre de 1902.

Dépenses

Le montant des dépenses atteindra sensiblement le chiffre de 20 millions affecté à l'ensemble des travaux.

⁹ La maison Carel Fouché et C^{ie} entra dans l'orbite des Acieries et forges de Firminy, puis du groupe de Wendel. En 1982, elle céda son activité principale, la construction ferroviaire, à Creusot-Loire. Deux ans plus tard, cette division fut reprise par Jeumont-Schneider qui ferma l'usine du Mans et céda celle d'Aubevoye à Alstom. Lequel en ferma les portes en 1988 (A.L.).



Coll. Olivier Galand

Dap-Cau. — Pont du chemin de fer (anonyme, sans date).

Chronique régionale
(*L'Avenir du Tonkin*, 1^{er} février 1901)

Bac-ninh

Il paraît que le pont de Dap-cau marche toujours vers le côté où il tombera. On nous dit même, sous toutes réserves, qu'on n'ose plus y faire passer les locomotives ; les wagons sont poussés d'un côté ou de l'autre et repris par une machine qui ne traverse pas le pont. Les voyageurs pour Phu-lang-Thuong passent même par Dap-cau et Sept-Pagodes. Y a-t-il là de l'exagération ? Nous le croyons, mais n'en sommes cependant pas bien certain.

CHRONIQUE LOCALE
(*L'Avenir du Tonkin*, 2 mai 1901)

M. le capitaine du génie Duprat, chef de service du chemin de fer de Hanoï à la frontière de Chine, est parti en mission en France, à l'effet de réunir les renseignements nécessaires en vue de l'organisation définitive de l'exploitation du réseau des chemins de fer de l'Indo-Chine et de l'installation des ateliers de la gare de Hanoï.

Pendant la durée de sa mission, qui ne devra pas excéder 6 mois, voyages compris, M. Duprat aura droit à la solde d'Europe, à l'exclusion de toute indemnité de mission ou de résidence dans Paris.

Il recevra des frais de route de Marseille à Paris.

M. Duprat a pris passage sur le paquebot des Messageries maritimes quittant Haïphong le 19 avril 1901.

M. Duprat, capitaine du génie, chef du service de l'exploitation du chemin de fer de Hanoï à la frontière du Quang-si, autorisé par arrêté du 15 avril 1901 à se rendre en mission en France, est autorisé à rentrer, à ses frais, par la voie du Japon et de l'Amérique.

BULLETIN
par E. GIRET
(*L'Avenir du Tonkin*, 6 mai 1901)

Je demandai l'autre jour à M. Ha Yao, officier-interprète du colonel Wen, commandant la place de Nam-Quan, pourquoi la Chine opposait tant de difficultés au prolongement de notre chemin de fer sur le territoire chinois.

— La Compagnie Fives-Lille nous propose des conditions trop onéreuses, a répliqué le lieutenant Ha-Yao.

Ce que ne m'a pas dit mon aimable interlocuteur, et ce que tous nos lecteurs savent comme moi, c'est que plusieurs personnalités chinoises ont tout intérêt à retarder la période d'exécution de ce railway qui, déjà, coûte fort cher à la Chine, mais non du fait de la compagnie Fives-Lille.

Depuis plusieurs années, le gouvernement chinois paie de fortes sommes à ses mandataires pour la surveillance administrative de cette ligne toujours en expectative.

En effet, le Maréchal Sou, qui a été nommé « directeur général », reçoit des appointements de 2.000 piastres par mois.

Une commission officielle chinoise est chargée de la conduite de cette affaire et se compose :

D'un président, M. Kung, académicien de Pékin ;

D'un vice président, M. Oue, sous-préfet de Long-Tchéou ;

D'un assesseur, M. Tchao, commandant de Long-Tchéou, beau frère du maréchal ;

D'un trésorier, d'un sous-trésorier, d'un interprète, M. Liéou, de trois dessinateurs chinois, d'une foule de délégués, de mandarins et de mandarinaux adjoints à la commission et qui reçoivent des appointements variant de 10 à 300 piastres par mois.

Bref, cette commission coûte au gouvernement chinois, environ 5.000 taëls par mois.

Pour quoi faire ?

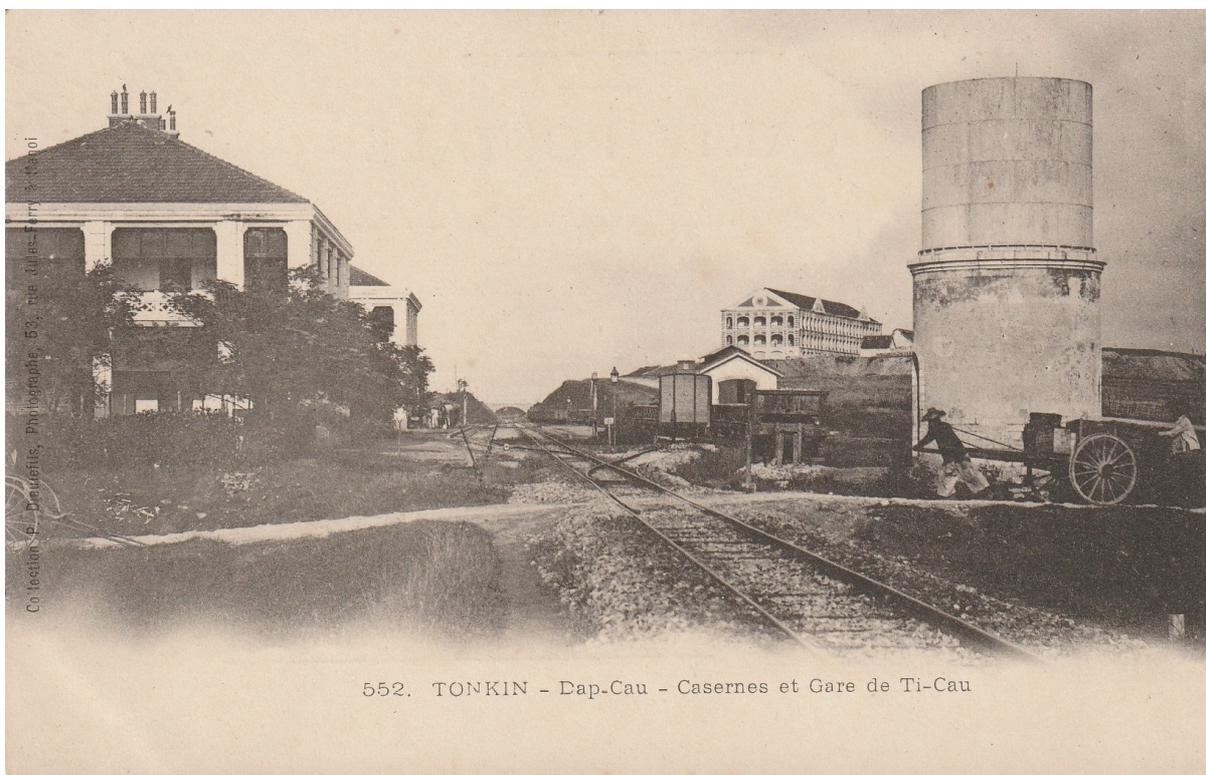
Il n'y a donc rien d'étonnant, étant donné ces détails, que la compagnie Fives-Lille éprouve des difficultés pour continuer ses travaux.

Plus les choses traînent en longueur, plus longtemps les membres de la commission toucheront leurs appointements.

Aussi, ai-je souri discrètement, quand M. Ha-Yao m'a parlé des exigences de la compagnie concessionnaire.



[Coll. Olivier Galand](#)
 BAC-NINH. La Gare (Coll. M^{me} Liot-Gorsse, Hanoi).



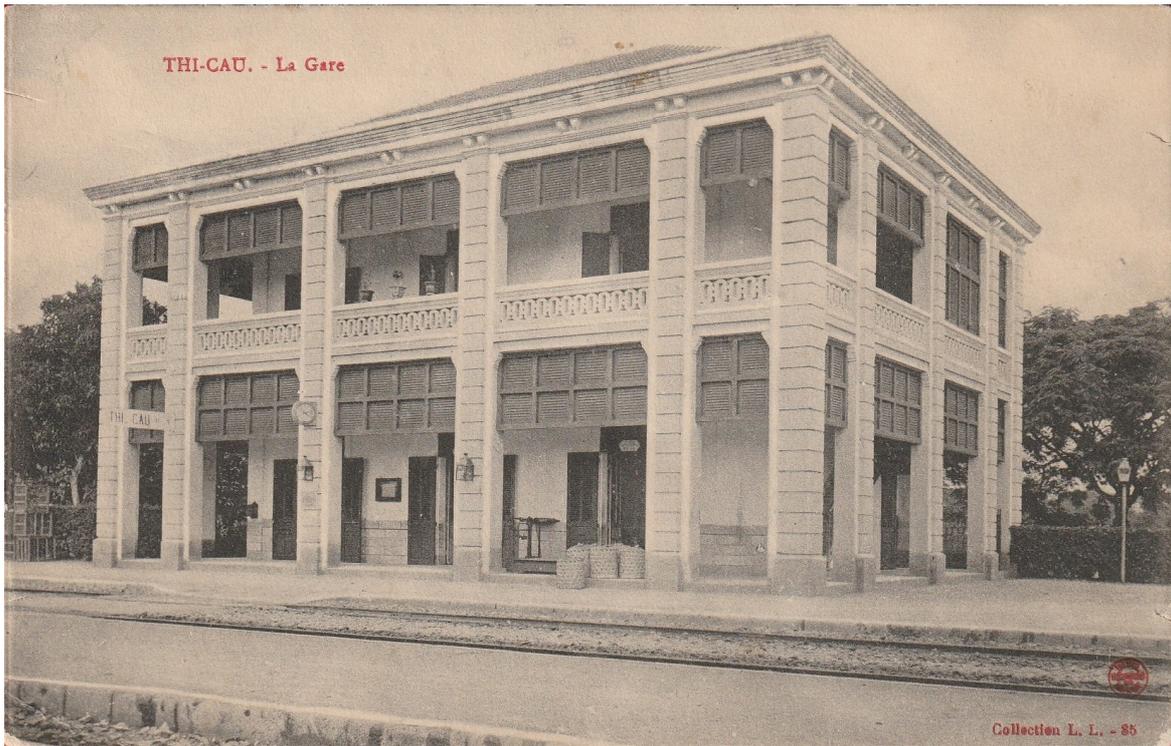
[Coll. Olivier Galand](#)
 TONKIN. — DAP-CAU. Casernes (à droite) et gare de « Ti-Cau » (Coll. Dieuefils).



Coll. Olivier Galand
THI-CAU. La Gare.



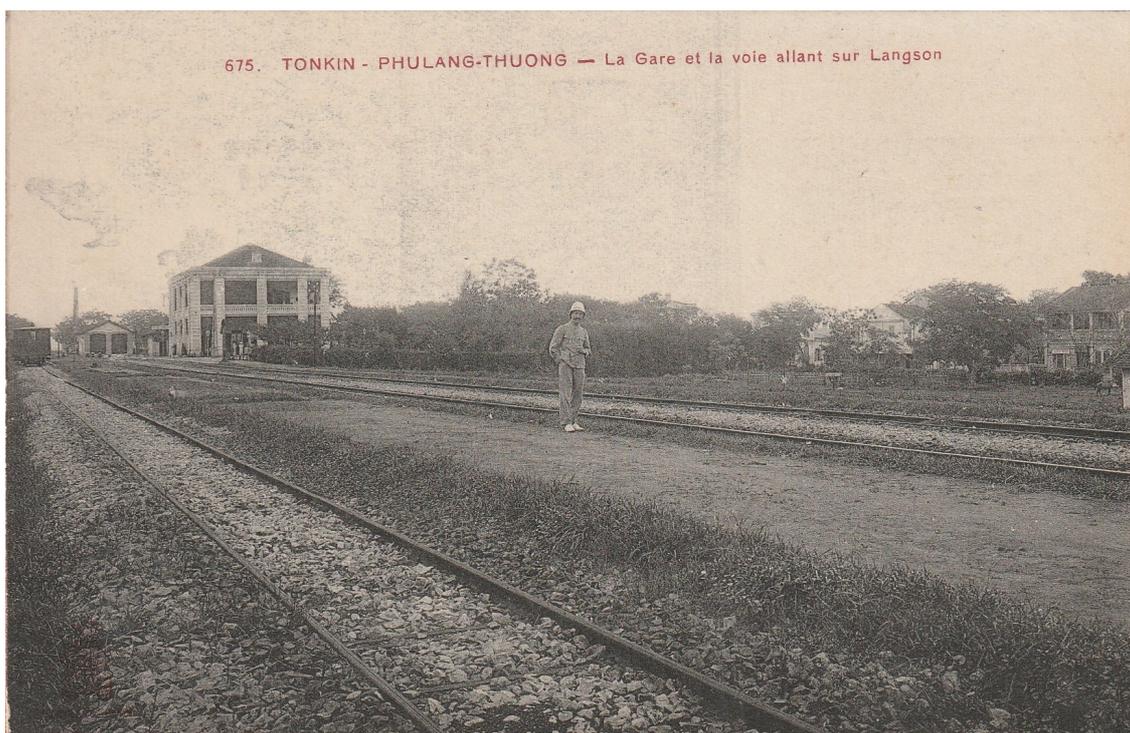
Coll. Olivier Galand
THI-CAU. La Gare. Passignat, Hanoï. (Carte faussement légendée Phu-Lang-Thuong).



[Coll. Olivier Galand](#)
THI-CAU. La Gare. Vue de face. (Coll. L.L.)



[Coll. Olivier Galand](#)
Gare de Thi-Cau (Coll. R. Moreau, Hanoï). Carte expédiée en mai 1905.



[Coll. Olivier Galand](#)

Cette fois, c'est bien PHU-LANG-THUONG.



[Coll. Olivier Galand](#)

Chemin de fer de l'Indochine (réseau Nord). Gare de Phu-Lang Thuong (Éd. PC Paris. Cliché Agence des colonies).

LE VOYAGE DE HANOÏ À LA FRONTIÈRE DE CHINE (*L'Avenir du Tonkin*, 6 mai 1901)

Après bientôt huit années de séjour, dont cinq ans passés dans la brousse, cette brousse sauvage qui a aussi son charme, et qui laisse dans le souvenir de ceux qui l'ont connue comme une vague nostalgie, j'ai probité de deux jours de fête pour m'offrir — était-ce un luxe ? — mon premier congé, une petite permission de trois journées.

J'aime la campagne tonkinoise, surtout la Haute-Région, qui dans son enchevêtrement de vallons, de montagnes et de forêts, me rappelle un peu les jolis contreforts des régions alpestres. À tel point, que l'autre jour, je me surprénais mélangeant des noms de ruisseau : j'appelai Guisanne, Clarée ou Durance, les arroyos de Phu-lang-Thuong ou de Lang-son.

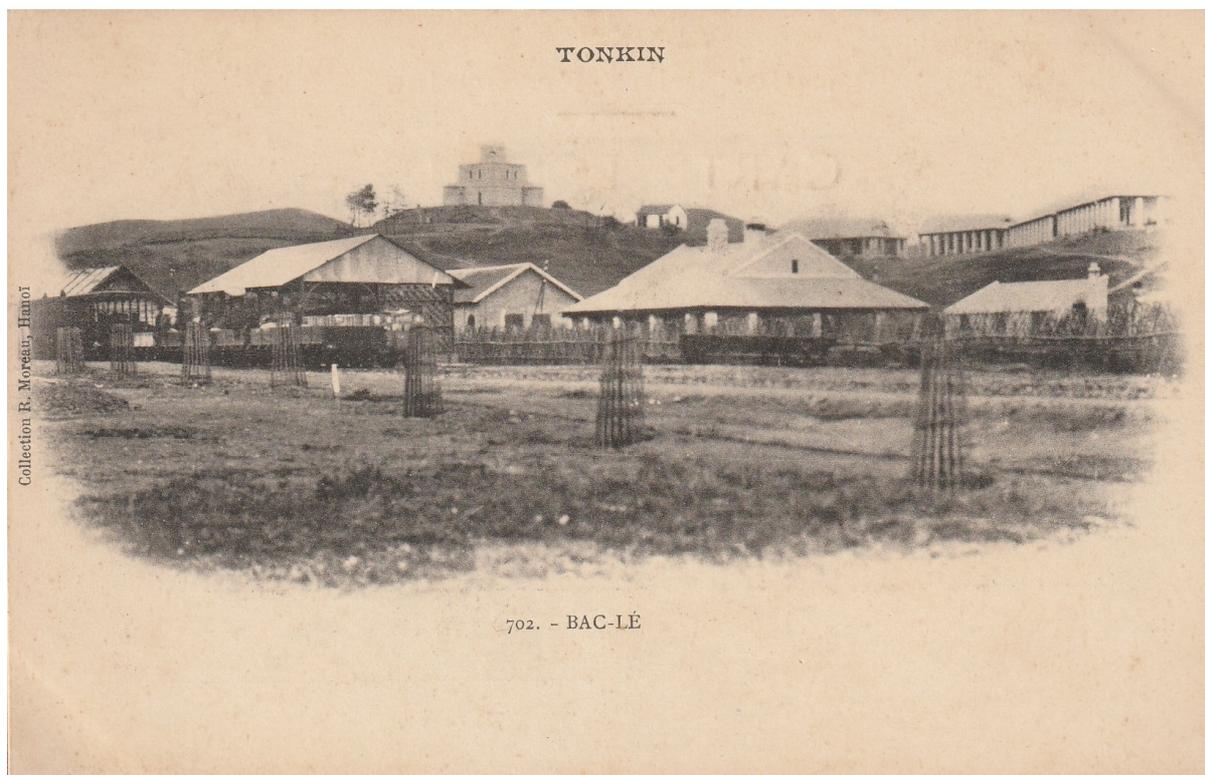
Ce trajet de Hanoï à Nam-Quan sera une jolie partie de plaisir pour ceux qui, de temps à autre, aiment à quitter le bruit de la ville et à prendre un bain de grand air.

Le départ de Hanoï se se fait assez confortablement ; quelques minutes de bac pour la traversée du fleuve et aussitôt, sur l'autre bord, tout près de la rive, on embarque à Lam-giao, la halte de Hanoï rive-gauche.

Très coquets et bien installés, les nouveaux wagons de la compagnie H. F. C. — c'est le monogramme qu'on lit sur les housses — avec, ma foi, tout le confort des grands express de France. Les personnes un peu... fortes me diront avec raison que les sièges des premières sont un peu étroits. Pour moi, ça n'avait aucun inconvénient.

À noter tout particulièrement le dîner qu'on prend dès le départ dans le wagon restaurant ; un dîner très mouvementé, c'est le mot, surtout dans la section récemment ouverte de Lam-giao à Gia-lam, où la voie n'est pas encore bien assise. Les bouteilles et les verres dansent sur la table ; il faut éviter de verser des rasades ; il arrive d'abord qu'on manque souvent le verre et que ce dernier se débarrasse de son trop plein sur la nappe. Enfin, tant bien que mal, le repas s'achève dans une illusion, en raccourci, de montagnes russes. Je ne parlerai pas de la campagne de Bac-ninh que j'avais vue déjà, si belle et si riche, avec son immense tapis de verdure d'où se détachent, douillettement blottis dans leur dentelles de bambous, les villages et les hameaux. Par moments, on croirait à une campagne de Beauce avec ses plaines de blés et de prairies, n'était, de temps à autre, l'apparition d'une pagode aux murs blancs, aux toits recourbés, qui vous ramène à la réalité du lieu.

Pourquoi le voyage ne s'achève-t-il pas dans ce doux confortable ? Voila, en effet, qu'à Bac-Lé, à notre grand désappointement, on nous transborde dans un affreux petit train, genre Decauville, tout sale, tout dépenaillé, aux tentures pisseuses qui flottent au vent comme de puantes loques. Rien ne manque au repoussant du spectacle, pas même la locomotive qui souffle péniblement au repos, comme une vieille mendiante, suintant la crasse, toute chassieuse.



[Coll. Olivier Galand](#)

Bac-Lé (carte postale en nuage R. Moreau, Hanoi)

Et le tram s'ébranle. Dans cet appareil, à une allure pénible de cinq kilomètres à peine à l'heure. On dirait un exode de malheureux, chassés de leur pays.

Bientôt, quelques voyageurs fatigués de voir la machine faire inutilement tant d'enfuis, descendent du convoi et suivent à pied le long de la voie, au pas, un pas de promenade qui leur fait encore devancer le tain.

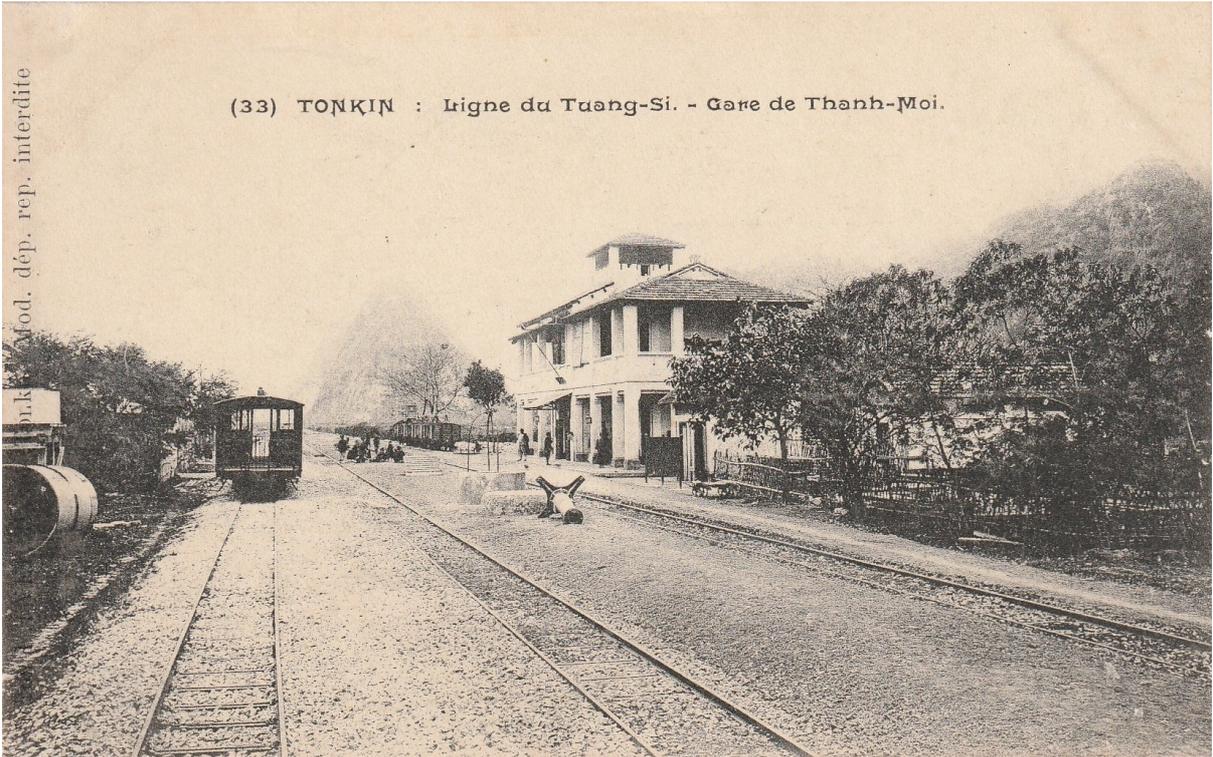
À quelque chose malheur est bon. Cette allure lente me permet de voir la campagne de cette partie de la haute région, très pittoresque et si riche en souvenirs.

C'est aujourd'hui « les Morts », et en parcourant ce pays où tant des nôtres sont glorieusement tombés aux jours de la conquête, il me semble faire comme un pèlerinage au cimetière ou dorment tant de mes chers disparus. Ceux qui reposent là, dans le creux des vallons, sous les tombes blanches pieusement entretenues par leurs frères d'armes qui veillent dans le poste perché sur le haut de la colline, sont aussi des miens : j'ai vécu comme eux le meilleur de mes années, le meilleur de ma vie. Chers camarades d'autrefois, chers amis toujours !...

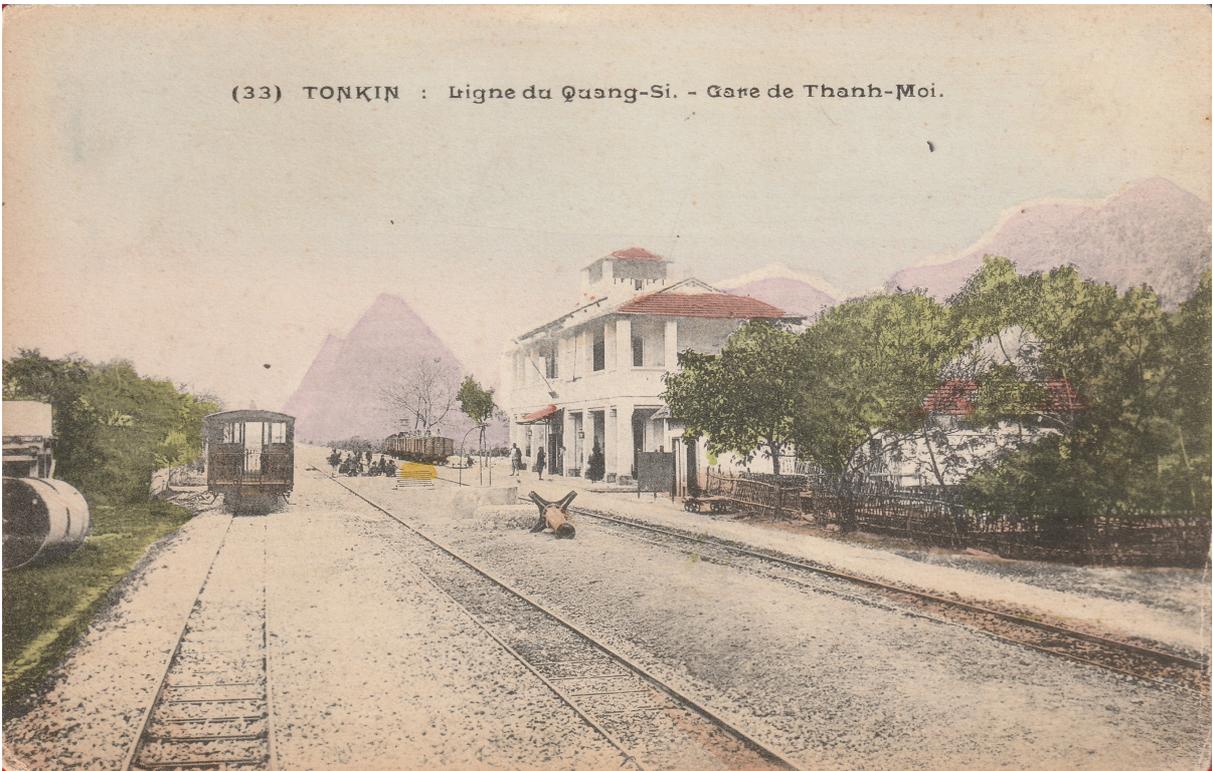
On ne les oublie pas eux, non plus, perdus dans la brousse, et pendant qu'aujourd'hui, au pied de la grande croix du petit cimetière du village, une mère ira avec les petits déposer quelques fleurs en souvenir du grand frère resté là-bas, ici, je vois nos petits soldais tresser des couronnes avec les fleurs champêtres ; les rouges hibiscus font comme de larges taches de sang dans les bottes de fleurs, ressemblant aux blessures béantes par où la vie de tous ces braves enfants de France s'est échappée...

Mod. dép. rep. interdite

(33) TONKIN : Ligne du Quang-Si. - Gare de Thanh-Moi.



(33) TONKIN : Ligne du Quang-Si. - Gare de Thanh-Moi.



Coll. Olivier Galand

Tonkin. —Ligne du Quang-Si. — Gare de Thanh-Moi (ou Than-Moi)
Coll. Victor Fiévet, Hanoi. Modèle déposé. Reproduction interdite

Je compte au passage les étapes glorieuses et sanglantes qu'ils ont marquées et où ils ont planté comme de fiers jalons nos trois couleurs que je vois flotter sur les donjons : Kep, Bac-Lé, Than-Moï, Langson !... Tout ça, c'était bien beau !... Et ce ressouvenir me retrempe un peu, me fait oublier un instant les banalités, les mesquineries de la vie ordinaire, habituelle.

L'allure de notre convoi va encore se ralentir; car on vient d'atteler à notre train tout un long train de marchandises. On ajoute aussi deux vieilles machines à notre longue traînée de wagons.

La compagnie semble en prendre à son aise avec les voyageurs ; car cette fantaisie nous fera arriver à Langson avec plus de trois heures de retard. Mais la compagnie a économisé... Quoi ? Je me le demande encore.

La nuit tombe. La longue série des pittoresques monts du Cai-kin, rochers à pic d'où surgit une végétation sombre d'arbres et d'arbustes, laissant saillir de ci de là une gorge étroite, des rocs aux aspects de fantômes, a passé. Les mamelons dénudés qui font suite le long de la voie, s'élèvent progressivement, à mesure qu'on approche de notre place frontière.

Dans les vallonnets et les gorges, les indigènes, dont la race change quand on quitte la région du Delta, cultivent le riz et les patates.

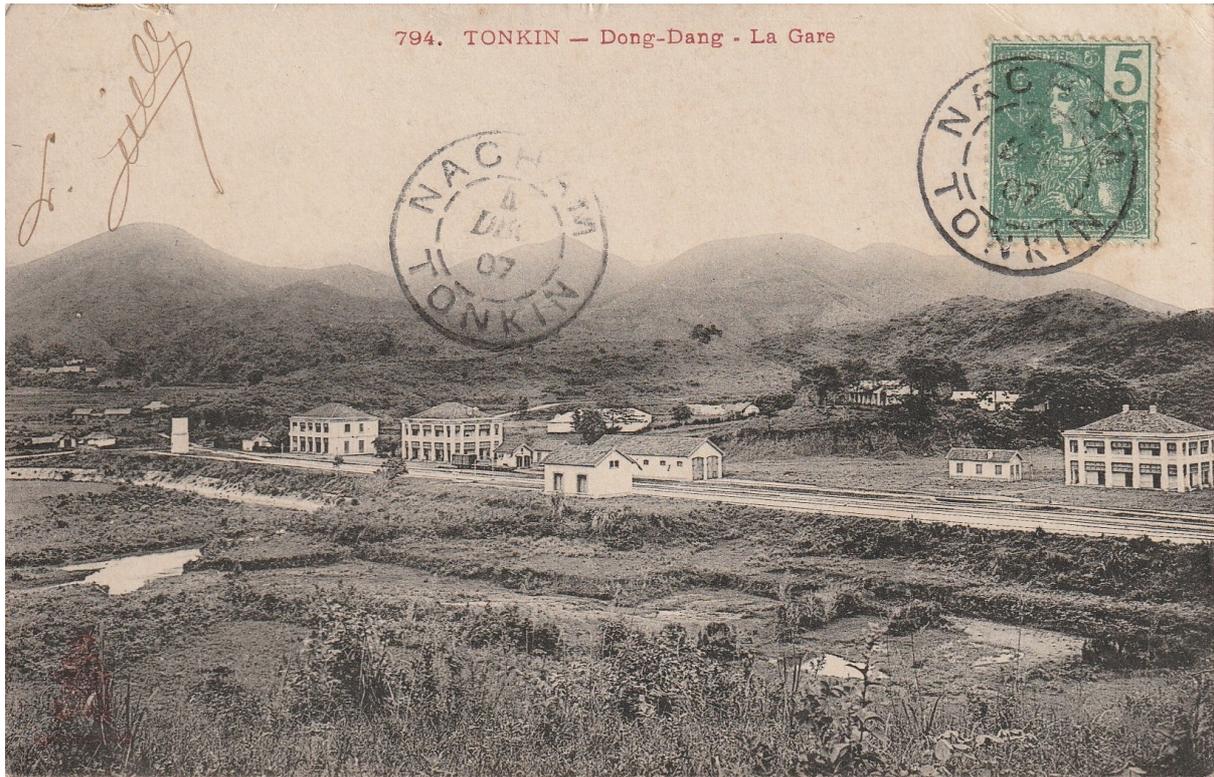
Sur les sommets, les Thôs débroussaillent et ensemencent les pentes des mamelons de riz de montagne et de maïs.

Lang-son ! Une nuit d'arrêt. Une bise froide souffle à travers cette haute plaine d'où la silhouette noire des montagnes de Chine se détache à l'horizon, sur le ciel tacheté d'étoiles.

Lang-son ! Que de souvenirs ce mot évoque. L'âpre et horrible lutte de nos soldats ; puis la retraite, la panique !

J'ai revu la rivière où l'on noya canons et trésor. Négrier, Herbinger ! Toute une époque douloureuse me revient en mémoire à la vue de cette jolie ville, maintenant calme.

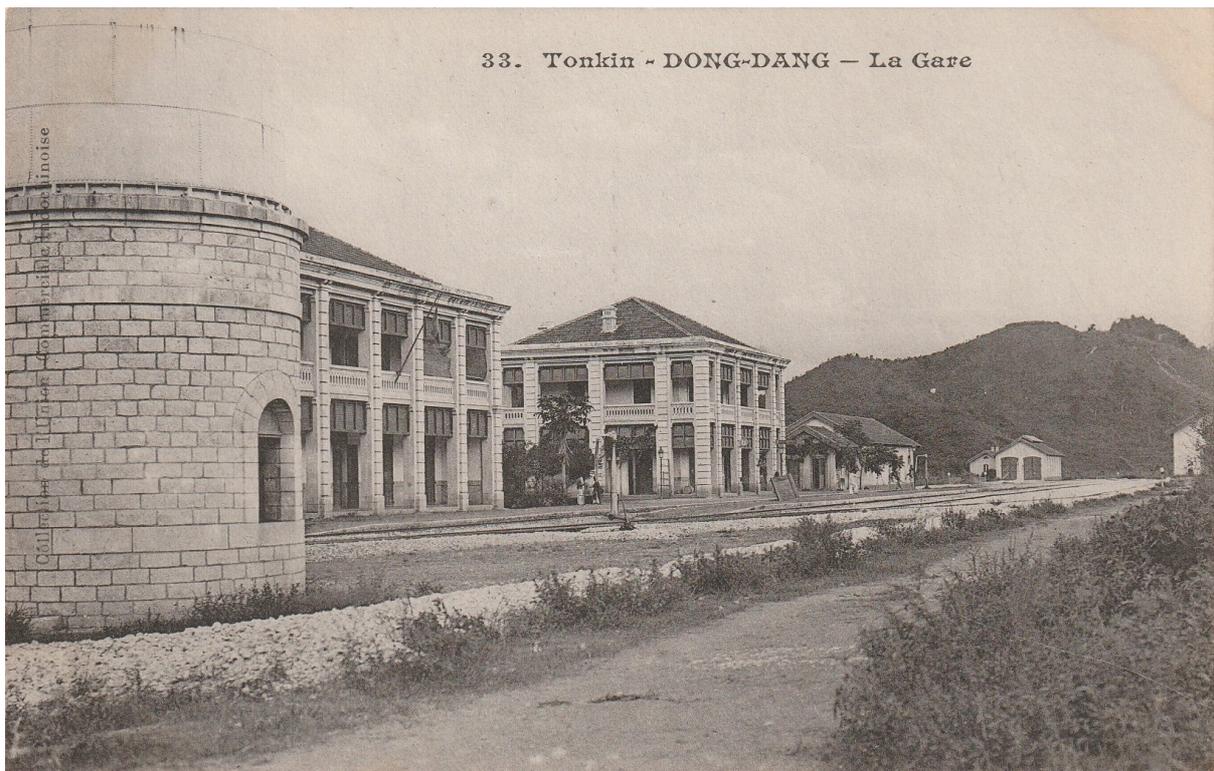
Le lendemain, le train nous emportait vers Dong-Dang. Nous reprenions encore la voie large de un mètre que nous avons retrouvée à Ban-ti, lors de notre troisième transbordement. La campagne que nous traversons est plus riche de cultures ; les villages qui nous apparaissent au passage, accolés au pied des mamelons, sont faits de briques ou de torchis et recouverts de petites tuiles concaves qui ressemblent un peu à nos anciennes tuiles de France. Partout, dans la plaine et dans les replis des gorges, des rizières s'étagent ; le riz mûr ploie sous le poids des épis et jette une belle teinte jaune clair qui fait tache gaie dans la verdure d'alentour. On sent l'aisance dans la région. Les Thôs, dans leur sombre vêtement gris bleu, nous regardent nonchalamment au passage. Sur les monts voisins, des forêts de badiane, la fortune du pays, s'étagent à l'horizon.



[Coll. Olivier Galand](#)
Tonkin. — DONG-DANG. — La Gare (Coll. Dieulefils)



[Coll. Olivier Galand](#)
Dong-Dang. — Quartier de la gare. Vue panoramique (Coll. M^{me} Liot-Gorsse, à Nui-deo).



[Coll. Olivier Galand](#)

Tonkin. — DONG-DANG. — La Gare (Coll. de l'Union commerciale indochinoise)



[Coll. Olivier Galand](#)

Tonkin. — Ligne du Quang-Si. — Près de la frontière de Chine(

Dong-Dang ! Pas d'hôtel et un féroce appétit. Que faire mais la providence du lieu est là, sous les auspices de M. Guigal que je me garderai bien de présenter à mes lecteurs ; car il est assez connu, et aussi son hospitalité large et proverbiale. Nous fîmes dans son charmant pied à terre le meilleur repas de notre excursion, un excellent déjeuner où, à la bonne chère, se mêlaient agréablement les fleurs et la musique. Grâce à notre aimable amphitryon, le train s'arrêtant à Dong-Dang, nous eûmes voitures et chevaux et pûmes continuer jusqu'à Nam-Quan. Un mauvais sentier mène à la frontière chinoise, tortueux, raide et étroit. Juste l'écartement des roues : à droite le ravin, à gauche le fossé d'écoulement des eaux, aussi dangereux par sa profondeur que l'éboulis d'à côté.

Quelques coups de pioche suffiraient pour rendre ce sentier carrossable.

Au passage, nous remarquons nos deux postes de Nam-Quan qui surveillent la frontière chinoise que nous indique bientôt la borne-limite, portant comme indication : « Frontière sino-annamite ». Un régulier est posté là, qui nous prend au passage et nous accompagne au poste. Il a comme arme un coupe-coupe, et une bonne tête de pouilleux. La porte de Chine qui donne ouverture dans la muraille crénelée s'ouvre sur une fondrière. Nous descendons à l'entrée. Quelques soldats chinois vêtus de dalmatiques rouges accourent à notre arrivée. Y aurait-il du renfort ? Je vois inscrits en noir sur le carré rouge qui orne leur cai-ao les noms de deux régiments. Or il n'y a normalement à Nam-Quan que des hommes appartenant au régiment du colonel Wen, commandant de la place, un bon officier chinois qui touche 276 piastres par mois pour fumer et avoir la fièvre. Il a un accès à l'occasion de notre arrivée et nous fait recevoir par son lieutenant interprète et sa famille, composée de plusieurs garçons. On nous offre des rafraîchissements ; nous acceptons le thé obligatoire. Pendant que les soldats nous regardent curieusement, la toute petite fillette de M. Wen se prosterne à terre devant nous et fait *chim-chim* ; je la relève et l'embrasse. « Vous embrassez un enfant chinois, me dit M. Ha-Yao, l'interprète, tout étonné. »

— Les enfants, qu'ils soient chinois ou fiançais, sont êtres très gentils, lui ai-je répondu.

Après une visite au village, ramassis de constructions sales où vivent en bonne intelligence, gens, poulets et cochons, nous retournions à Dong-Dang, sous l'œil paternel des forts chinois, juchés sur les hauteurs voisines et qui ont l'air de bons bouledogues pas méchants.

.....
Telles ont été mes premières vacances au Tonkin ; et ces trois jours, je ne les échangerais pas contre plusieurs semaines passées sur une plage mondaine...

PHU-LANG-THUONG
(L'Avenir du Tonkin, 27 novembre 1901)

Dans la matinée du 24 novembre, à 10 h. 30, le train régulier de Hanoï à Lang-son a subi un déraillement vers le kilomètre 67,800, à 7 kilomètres environ au delà de la gare de Kep. La locomotive a été renversée en travers de la voie. Le fourgon a été jeté hors de la voie et renversé sens dessus dessous. La première voiture de 4^e classe qui est venue buter contre la locomotive a eu sa toiture enlevée et ses panneaux démolis. La seconde voiture de 4^e classe a également déraillé, mais sans avaries graves. Les autres voitures sont restées sur les rails.

Cet accident n'a heureusement pas eu, sauf au point de vue des dommages matériels, les conséquences qu'on aurait pu craindre. Le chauffeur et le mécanicien et

les voyageurs annamites ont seuls reçu des blessures, sans que, d'ailleurs, le cas d'aucun d'eux paraisse grave. Ils ont été ramenés dès 4 heures de l'après midi à l'ambulance de Phu-lang-Thuong par le train de secours qui était parti dès une heure de l'après-midi, avec M. le résident de Bac-giang, M. le docteur Legendre ¹⁰, médecin de l'ambulance, et le personnel des Travaux publics. Quelques voyageurs ont reçu des blessures légères ou des contusions, mais ont continué leur voyage vers Langson en utilisant un train qui avait été formé à Lang-son et envoyé vers Kep dès la nouvelle de l'accident.

D'après les premières constatations faites sur les lieux, l'accident paraît attribuable à un déraillement de la rame gauche de l'un des essieux porteurs de la locomotive ; ce déraillement s'est produit dans une courbe de 125 mètres de rayon.

M. l'ingénieur de l'exploitation, resté sur les lieux, continue l'enquête.

Le service a été assuré par transbordement. Il en sera de même pendant les 3 jours qui seront nécessaires pour relever et ramener la locomotive et les voitures.

Le personnel du train a fait, dans l'accident, tout son devoir. Le mécanicien en particulier est revenu de suite à sa machine pour lâcher la vapeur.

Il convient également de signaler le concours qui a été immédiatement prêté par le résident de Bac-giang et par le personnel qui a été mis à la disposition du service de la voie dès la nouvelle de l'accident.

CHRONIQUE LOCALE (*L'Avenir du Tonkin*, 4 avril 1902)

M. le capitaine Duprat vient d'améliorer les wagons-restaurants.

Il a eu l'excellente idée de les faire peindre intérieurement en un vert très-clair qui leur donne un aspect moins... cantine que celui qui les caractérisait.

De plus, il a installé dans leurs parois des ventilateurs à ailettes munis d'un manche à air extérieur que l'on peut manœuvrier de l'intérieur, et qui contribuent notablement à l'action.

CHRONIQUE LOCALE (*L'Avenir du Tonkin*, 24 août 1902)

Avant-hier soir, un Européen est tombé du train venant de Phu-lang-Thuong, à l'entrée du pont, rive gauche. MM. le capitaine Duprat, chef de l'exploitation, le chef de gare et l'agent de service à la gare sont montés sur une locomotive et transportés sur les lieux. À leur arrivée, ils n'ont trouvé que le garde-voie qui leur a dit que l'Européen, qui n'avait que de légères contusions, avait regagné son domicile.

Nécrologie (*L'Avenir du Tonkin*, 13 novembre 1902)

¹⁰ Jean-Marie-François Le Gendre (fréquemment « Legendre ») : né à Saint-Quay Portrieux (Côtes du Nord), le 28 août 1870. Frère du Dr Aimé Le Gendre, chargé de missions en Chine. Médecin des troupes coloniales. Il se spécialise dans la lutte contre les moustiques au Tonkin, à Madagascar (1913), puis s'attaque aux moustiques maritimes à La Rochelle (*La Croix*, 7 juin 1938). Officier de la Légion d'honneur du 15 janvier 1920.

Nous apprenons avec un profond regret la mort du capitaine Duprat, chef de l'exploitation des chemins de fer du Tonkin.

Le capitaine Duprat, dont tout récemment nous annoncions l'entrée à l'hôpital, est mort des suites d'un abcès au foie.

L'opération qui avait été pratiquée avait pleinement réussi, mais une péritonite qui s'est déclarée, a accéléré rapidement la fin.

Le capitaine Duprat était le fils du célèbre publiciste Pierre Pascal Duprat qui fut représentant du peuple en 1870, plus tard ambassadeur de France à Santiago et qui mourut en 1885 à bord du *Niger*, et de Clémence Royer, morte tout récemment, laissant un nom universellement connu. Madame Clémence Royer, qui était chevalier de la Légion d'honneur, avait, en effet, publié du son vivant quantité d'ouvrages très appréciés sur les questions sociales, économiques et philosophiques ¹¹.

Le capitaine Duprat avait hérité de la belle intelligence de son père et de sa mère.

Sa mort laisse un grand vide dans l'administration des chemins de fer, où il remplissait avec une compétence indiscutable les lourdes fonctions de directeur de l'exploitation.

La direction et la rédaction de l'*Avenir du Tonkin* adresse aux membres de sa famille, à l'Administration des chemins de fer et aux officiers de la garnison de Hanoï leurs compliments de condoléance les plus sincères.

Les obsèques du capitaine Duprat seront célébrées ce matin à sept heures.

On se réunira à l'hôpital militaire.

CHRONIQUE LOCALE (*L'Avenir du Tonkin*, 27 novembre 1902)

M. Dussaix ¹², ingénieur de 3^e classe des Travaux publics, est chargé du service de l'exploitation des chemins de fer du Tonkin, en remplacement de M. Duprat, capitaine du génie, décédé.

Phu-Lang-Thuong (*L'Avenir du Tonkin*, 7 février 1904)

Dans son numéro du 28 janvier, l'*Avenir* annonçait le résultat d'essais d'une machine à trois roues couplées, provenant de la Société du Yunnan.

Ces essais, faits entre Phu-Lang-Thuong et Lang-Son, n'avaient pas donné tes résultats sur lesquels on comptait et ont été [mots illisibles].

¹¹ Augustine Clémence Royer (Nantes, 21 avril 1830-Neuilly, 5 février 1902) : chevalier de la Légion d'honneur du 16 août 1900. Son dossier mentionne les œuvres suivantes :

Théorie de l'impôt ou la dîme sociale. Ouvrage récompensé au concours du canton de Vaud (Suisse) (1860).

Traduction de *L'Origine des espèces*, de Ch. Darwin, avec notes et préface du traducteur (Paris, 1862).

Les jumeaux d'Hellas, roman philosophique (Bruxelles, 1864)

L'Origine de l'homme et des sociétés (Paris, 1870).

Le bien et la loi morale (Paris, 1882).

La Constitution du monde, nouveaux principes de Philosophie naturelle (Paris, Reinwald, Schleicher frères, 1900).

De nombreux articles, conférences, mémoires.

En outre, *Ce que doit être une église nationale dans une République*.

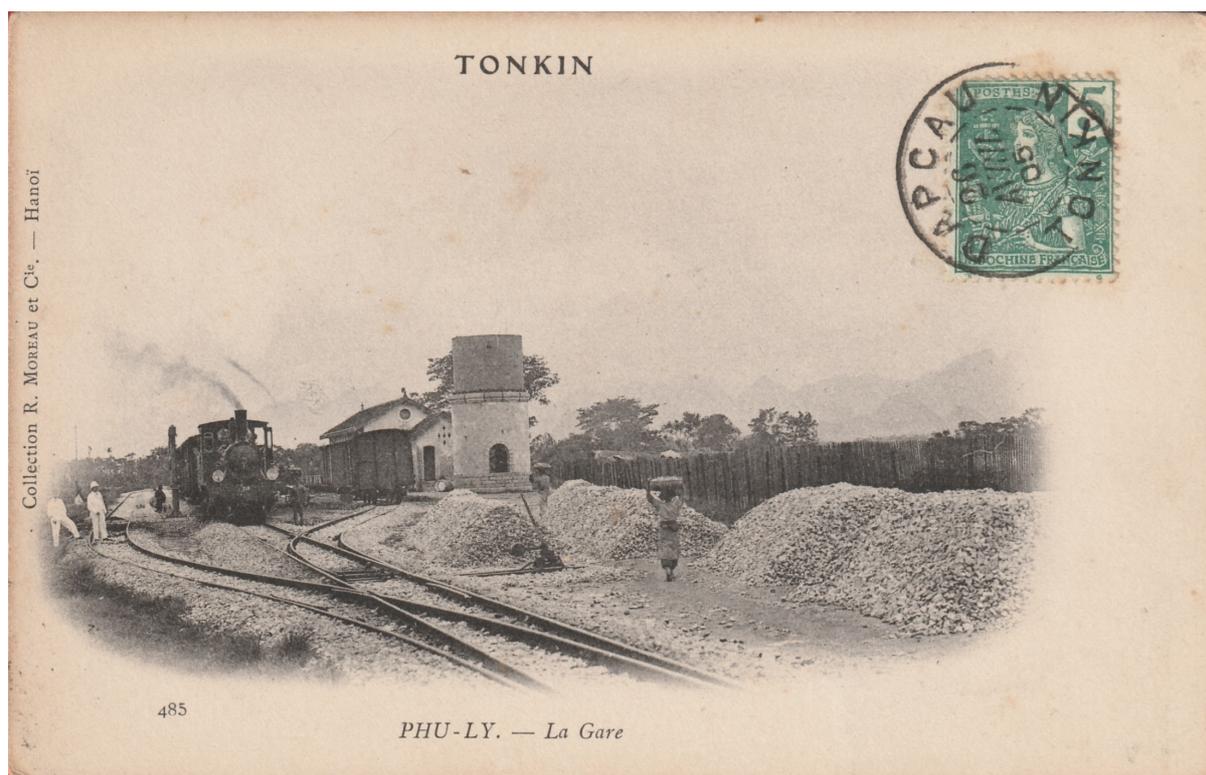
¹² Henri Dussaix (Servoz, Savoie, 26 août 1869-Paris XVI^e, 15 décembre 1930) : polytechnicien, en Indochine de 1901 à 1912. Chevalier de la Légion d'honneur (*JORF*, 4 décembre 1915).

Étaient présents messieurs Dussaix, Penabeng, Maigre, Arpage, etc. Partis le matin à cinq heures de Hanoï, ces messieurs étaient rendus à Lang-Son vers onze heures, sans accrocs et sans incidents. Après avoir déjeuné à Lang-Son, la commission est repartie dans l'après midi, toujours avec la même machine, pour Hanoï.

Les résultats de ces seconds essais ont été très satisfaisants.

Les premiers avaient donné un mauvais résultat par suite d'inexpérience et du manque de pratique, dans la conduite d'une machine aussi puissante dans les rampes entre Bac-lé et Lang-son.

Il nous reste à souhaiter longue vie et bonne chance à la première machine à trois roues couplées, mise en service au Tonkin.



Gare de Phu-Ly (Coll. R. Moreau, Hanoi). Carte expédiée en avril 1905

PHU-LANG-THUONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 8 juin 1905)

Ainsi que nous l'avons dit dans nos nouvelles télégraphiques d'hier, la petite ville de Phu-lang-thuong a été mise en émoi lundi soir, vers huit heures, par quatre détonations successives d'une arme à feu. Les gendarmes, prévenus aussitôt, se rendirent à la maison dans laquelle elle avaient été entendues. C'était l'habitation de M. Barthe, surveillant du chemin de fer, qu'il occupait avec une femme indigène originaire de Haiduong. Après avoir appelé plusieurs fois du dehors sans obtenir de réponse, ils entrèrent dans la salle à manger dont la porte était grande ouverte. Ils aperçurent alors près de la cheminée la femme indigène de M. Barthe affaissée, la face contre terre, les genoux reployés sous elle et la tête appuyée sur les deux bras baignant dans une mare de sang. Elle respirait encore, mais avait complètement perdu connaissance.

Il fut constaté qu'elle portait à la tête une blessure faite à l'aide d'une arme à feu. La balle était entrée par le côté droit à environ quatre centimètres au dessus de l'oreille et ressortie du côté gauche à peu près à la même hauteur. Une seconde balle était entrée un peu au dessus et à gauche du menton et ressortie par la bouche après avoir brisé les dents de la mâchoire inférieure. Enfin, une troisième bille avait traversé le coude gauche. Il devint y avoir eu lutte, car il fut trouvé près de la blessée une de ses boucles d'oreilles, et deux boutons en nacre provenant du vêtement de M. Barthe.

À la suite de ces constatations, le gendarme Renauf alla prévenir le président du tribunal provincial, lequel se rendit aussitôt sur les lieux.

Pendant ce temps, le gendarme Curtel, resté pour la garde de la maison, continuant ses recherches, découvrit dans la chambre à coucher la cadavre de Barthe étendu sur le dos, au pied de son lit, la tête traversée de la tempe droite à l'oreille gauche d'un coup

de revolver. À terre, entre ses jambes, fut trouvé un revolver Lebel du commerce, chargé de six cartouches dont cinq étaient tirées.

Un coolie pousse-pousse qui stationnait devant la porte fut interrogé. Il raconta que le même soir vers sept heures, se trouvant à la gare, M. Barthe monta dans son pousse-pousse et lui dit de le conduire chez lui. Une fois arrivé, il descendit et lui dit de l'attendre. Pendant une demi heure environ, le coolie-xé l'entendit causer doucement, puis, tout à coup, il entendit la femme crier : « Oh ciel ! Oh ciel ! » et dire à quelqu'un qui devait se trouver chez elle mais qu'il ne put voir, d'aller chercher les gendarmes.

C'est tout ce que l'indigène put comprendre. Aussitôt ensuite, il entendit trois détonations successives, puis, après un intervalle, une autre détonation. Ne sachant pas ce qui venait de se passer il attendait toujours M. Barthe quand les gendarmes arrivèrent.

Pendant l'interrogatoire de ce coolie pousse-pousse, la femme indigène de M. Barthe est décédée.

M. Legendre, médecin-chef de l'ambulance de Phu-lang-Thuong, arrivé sur ces entrefaites, constata les deux décès.

Le président du Tribunal provincial, étant arrivé à cet instant, ordonna le transport des deux cadavres à l'amphithéâtre de l'ambulance et procéda ensuite à la mise sous scellés de la maison.

Une lettre écrite par M. Barthe fut trouvée sur la table de la chambre.

Elle a été remise à M. le résident à qui elle était adressée.

M. Barthe était âgé de 28 ans seulement. Il était né à Mazamet, département du Tarn.

Phu-lang-Thuong
(*L'Avenir du Tonkin*, 11 juin 1905)

L'H. F. C. a enfin failli avoir avant-hier son accident sensationnel, accident que cette compagnie cherche avec une ténacité digne d'un meilleur sort : l'écrabouillement d'un Européen, en pleine rue de la ville.

Le sergent infirmier rentrant de la Résidence revenait en pousse-pousse, et regagnait l'ambulance, lorsqu'à la rue de la Mort, entre la Garde indigène et la Gendarmerie, il vit déboucher tout d'un coup, à quelques mètres, un train de service. Celui-ci filait à toute vitesse venant couper la route à angle droit. Le pousse-pousse était lancé aussi et allait arriver sur la voie, au passage à niveau, et au passage du train. Des immeubles, des arbres empêchent de voir venir celui-ci, lequel s'élançait toujours comme pour forcer un blocus, sans sifflet, sans signaux, sans avertissement, et à toute vapeur.

Le choc était inévitable. Le pousse-pousse ou la locomotive devaient rester sur le carreau. Ce fut le pousse-pousse.

Le sergent sauta hors du véhicule et, d'un vigoureux bond, se jeta de côté. Le coolie-xé, à cause de la vitesse acquise, franchit les rails devant la machine. À ce moment, celle-ci, furieuse, fonça sur le pousse-pousse, et, triomphalement, continua sa route, emportant comme trophées de guerre, des morceaux de roues et la capote du pousse. Du caisson et des lanternes, elle lit une salade. La secousse fut, comme bien on pense, légèrement ressentie par le coolie-xé. Il se retrouva quatre mètres plus loin, de l'autre côté, couché sur le dos, avec deux morceaux de brancards entre les mains,...

Mais que l'H. F. C. ne désespère pas. *Labor improbus omnia vincit*¹³. Si c'est raté pour cette fois-ci, ce n'est que partie remise.

¹³ Un travail acharné vient à bout de tout.

CHRONIQUE LOCALE
(*L'Avenir du Tonkin*, 26 juin 1905, p. 2, col. 2-3)

Obsèques. — Dimanche soir, ont eu lieu les obsèques de M. Verdereau, contrôleur de 3^e classe des chemins de fer, agent de paiement général, qui fut l'objet d'une tentative d'assassinat entre Pho-vi et Bac-Lé.

Ramené à Hanoï, à l'hôpital de Lanessan, ce sympathique fonctionnaire y recevait tous les soins que nécessitaient ses blessures, mais rien ne faisait prévoir l'issue fatale.

Il était en train de lire le journal samedi soir quand subitement il s'affaissa, il avait cessé de vivre.

Un nombre considérable d'Européens, appartenant aux divers services au commerce et à l'industrie, ont voulu accompagner à sa dernière demeure cette victime de la piraterie qui existe, malheureusement, encore dans certaines de nos provinces. Au cimetière, l'ingénieur chef du service de l'Exploitation des chemins de fer a retracé l'existence utile de ce bon serviteur, et exprimé les regrets de son administration.

Verdereau laisse deux petits enfants. Exprimons l'espoir que l'administration saura faire son devoir à leur égard.

Voici, d'ailleurs, les paroles qu'a prononcées sur la tombe, M. Dussaix.

Messieurs,

Il est toujours infiniment douloureux de parler sur une tombe ouverte ; il l'est encore, croyez-moi, plus encore pour un chef de dire un éternel adieu à l'agent qui, après avoir servi sous ses ordres, est mort en exécutant un ordre reçu.

C'est le cas de Verdereau. Longtemps, il fut à la peine parmi nous ; il y mourut.

Il n'était pas de ceux qui craignent toujours de donner plus qu'ils ne reçoivent, lui ne comptait pas. Il s'était donné tout entier à l'administration à laquelle il appartenait, la nôtre, et à l'oeuvre que poursuit cette administration.

Il y a chez nous comme à l'armée des tâches dangereuses et c'est trop souvent à qui les éloignera de soi.

Ces tâches, il les assumait non sans une certaine crânerie et c'est en exécutant l'une d'elles qu'il est mort sur ce qui, pour nous, constitue, et à juste titre, le champ d'honneur. Verdereau, je te salue.

Remarqués parmi les assistants MM. Guillemoto, Fourès, Gautret, Brou, Borreil, Dussaix, Desbos, Chemin-Dupontès, Gayet-Laroche, Boisson, Pretceille, Galuski, etc.

Phu-lang-Thuong
(*L'Avenir du Tonkin*, 26 juin 1905, p. 3, col. 3)

L' H. F. C. avait déjà déchiqueté les mulets de l'artillerie à Dap-cau, et écrasé un pousse-pousse ici. Il s'agissait de savoir si le pied d'un de ses agents pouvait faire dérailler une locomotive. Ces intéressantes expériences ont eu lieu la semaine dernière. Le pied a été coupé en deux, et ce qui reste du cai a été envoyé à l'ambulance.

*
* *
*

On nous prie de demander à monsieur Qui-de-droit comment il se fait que deux colis expédiés le 24 courant d'ici, par voie ferrée, l'un pesant dix kilos (14 limonade) et l'autre

vingt six kilos (14 vin) aient coûté de transport le premier, parce que léger, trente cents, et le second, parce que plus de deux fois plus lourd : vingt cents.

C'est l'application de la théorie : plus le colis est petit, plus il paie :
Pour 10 kilos 0 p. 30 ; pour 26 kilos 0 p. 20. Bizarre ! Bizarre !

SUR L'H. F. C.

(*L'Avenir du Tonkin*, 27 septembre 1905, p. 2)

Il y a quelques jours, un appareil autoclave de la machine remorquant le train de sept heures, Hanoï-Phu-lang-thuong, sautait comme un vulgaire dessus de casserole. On dut demander une machine de secours à Hanoï, et le train arriva avec une heure de retard.

Le mardi 19 courant, les manœuvres exécutées à Thi-Cau par la machine de ce même train ont mis, une fois de plus, en relief la pénurie de locomotives, la défectuosité des installations, le hautain mépris apporté par le chef de l'exploitation dans la pratique du service.

Tout d'abord, au lieu d'avoir à demeure, à Thi-Cau, une machine de service, fut-ce un vulgaire coucou, l'H. F. C. n'a rien. C'est la locomotive d'un train de voyageurs de Hanoï qui fait les mouvements. D'où retards multiples, désorganisation de l'horaire, retard du train descendant le matin de Lang-Son, et qui croise à Phu-lang-thuong, gâchis, bouillabaisse et Cie.

Donc le 19 courant, cette machine du train de Hanoï avait à faire la manœuvre suivante : aller chercher trois wagons chargés sur la voie fluviale, remonter ces wagons en gare de Thi-Cau et en descendre deux vides en remplacement.

Ça n'a l'air de rien cela. Eh bien ! je vous affirme qu'il a fallu une heure trois minutes. et que l'opération a été faite dans le minimum de temps possible.

Une grue est mêlée à cette histoire. Une grue de chargement, s'entend. Et maintenant, suivez bien, si vous voulez comprendre.

A — La locomotive est détachée du train et file, seule, sur la voie fluviale. Mais la grue est entre les trois wagons chargés. Elle en a un en avant et un en derrière. Comme il n'y a pas de voie d'évitement, impossible de prendre les wagons sans la grue. On amène le tout, on attelle, et : En avant !

B — Mais le bras de la grue est plus élevé que les fils télégraphiques, sans lesquels elle doit passer pour venir en gare. Sans les fils, la machine stoppe, un coolie monte au sommet de la grue, soulève les fils, et, tout doucement, le convoi passe.

C — Le convoi est amené en avant de tous les aiguillages, et l'on exécute alors 1° le refoulement des deux wagons chargés en arrière de la grue, sur une voie de garage ; 2° machine en avant puis refoulement de la grue sur une autre voie de garage ; 3° machine en avant, puis refoulement du wagon chargé, en avant de la grue, sur la première voie de garage.

Les positions respectives sont alors les suivantes : une machine seule, une grue seule, deux wagons vides attelés l'un à l'autre, sur une troisième voie de garage.

Le problème à résoudre est le suivant : Placer la grue entre les deux wagons vides et remorquer le tout voie fluviale. Nous avons alors :

D. — La machine vient en avant de l'aiguille, et recule sur la voie où vont les deux wagons vides. On en attèle un à la machine.

Celle-ci vient en avant de l'aiguille, recule sur la voie où est la grue. La grue est attelée derrière le wagon vide. La machine revient en avant de l'aiguille, refoule sur la voie où est le second wagon vide. Celui-ci est attelé derrière la grue. Le convoi est complet et dans l'ordre : machine, wagon, grue, wagon.

Je ne sais si je me fais bien comprendre mais que le lecteur se console, même en assistant à ces manœuvres, on n'y comprend rien. Et je continue :

E — La machine remorquant ce formidable convoi de trois unités file en avant pour changer de voie. Puis recule, et la voilà partie à toute vitesse vers la voie fluviale, à deux kilomètres de là. Mais à mi-route, stop ! Man-man titi ! Un coolie remonte au sommet de la branche de la grue, soulève les fils télégraphiques, afin qu'ils ne soient pas rompus au passage, et le convoi s'en va vers le fleuve auprès duquel les trois uni-

.....
Thi-Cau, s'atteler au train régulier, auquel personne ne pensait plus, et après avoir donné son soixante-dix septième coup de sifflet (voir mouvements C et D), file sur Phu-lang-thuong, où elle arrive avec une heure dix de retard.

Le train descendant de Lang-Son attendait que la voie fut libre, pour continuer sur Hanoï. Naturellement, cet autre *régulier* part avec du retard également.

La machine en service le 19 était le « Bricka », type ancien modèle, au lieu d'être du type lourd, en usage entre Hanoï et Phu-lang-thuong habituellement. Pourquoi ? Encore de la casse ou une grille brûlée ?

Nous recauserons du service rocambolesque de l'Exploitation... on ne se fiche pas du monde de cette façon, lorsqu'on touche trente mille francs par an.

L'Indiscret

N. B. Comme par hasard, la machine du régulier descendant de Lang-Son est en détresse à Phovi — 20 août 11 h. soir. — Ce train devrait arriver à Phu-lang-thuong à 8 h. 14 !

L'I.

OPINIONS

LES TRAVAUX PUBLICS et les entrepreneurs français au Tonkin (*L'Avenir du Tonkin*, 29 avril 1906)

On nous écrit :

.....
Les Chinois, nos doux protégés ne sont pas exempts, non plus, de la sollicitude des T. P. Il n'y a, pour s'en convaincre, qu'à jeter un coup d'œil sur les travaux métalliques qui s'exécutent en ce moment en gare de Hanoï et destinés aux nouveaux ateliers du chemin de fer de Vinh.

Ces charpentes, faites sur un même type et, par conséquent, ne nécessitant pas de grandes connaissances pratiques, furent d'abord commencées en régie directe par la direction de l'H. F. C. qui, probablement, trouvant qu'elles occupaient trop leurs hautes capacités, ne trouvèrent rien de plus naturel que de traiter ce travail à un caï chinois au prix moyen de 5 p. 100 les cent kilogrammes, fournissant elle-même tous les matériaux, force motrice, machines, outils, ateliers, etc.

Et ici encore se place encore l'évincement d'un Français qui offrait de faire ce travail dans les mêmes conditions au prix de 3 p. 00 les cent kg.

Mais qu'importe à nos prébendés qu'un Français sans ressources demande à travailler, même pour 1 p. 00 par jour ?

.....
DERFLA

(*L'Avenir du Tonkin*, 1^{er} novembre 1906)

La nouvel horaire de l'H. F. C. est sur le point d'être signé. Avant de donner son approbation, l'ingénieur en chef a voulu se rendre par train spécial d'expérience à Dong-Dang. Le 28 octobre donc, le train AAA, formé de la machine « Étienne », du wagon fourgon ABC 54 et de la voiture DE 85, emportait vers Lang Son, messieurs Jullidière ¹⁴, Blondell et Gilbert. À 8 h 11 matin, il quittait Phu-Lang-Thuong, précédant de quelques minutes l'irrégulier des voyageurs n° 11, appelé mixte, parce qu'il n'arrive jamais à la même heure. Le fourgon de ces messieurs contenait pour toutes marchandises une serviette bourrée de plans, de projets, d'horaires, de paperasses. Pour la circonstance, on avait choisi des voitures à roues rondes, les roues carrées restant toujours à la disposition des trains quelconques. Le voyage s'est effectué sans encombre et les explorateurs sont rentrés à Hanoï le soir même, après avoir découvert que Lang Son était à une altitude plus élevée que Gia-Lam.

Au retour, ces messieurs ont poussé jusqu'au barrage de Cao-Son, lequel fait comme le café de Louis XV : il f... le camp. Nous en recauserons.

Et maintenant, il ne nous reste plus qu'à souhaiter que les trains du futur horaire soient en concordance d'heures et de jour avec celui-ci, et qu'on ne colle pas sur l'horaire, comme cela se fait actuellement, des trains qui n'existent pas. (Train n° 13 par exemple.

Kep

Le 29, des trains spéciaux d'expérience A. et A. A. ont été mis en circulation entre Phu-lang Thuong et Dong-dang. M. Jullidière, ingénieur en chef, directeur général p.i. de T. P. avait pris passage.

Avant des signer le projet d'horaire qui lui a été soumis par le service de l'Exploitation du Tramway et qui comporte un ou des trains express, M. le directeur général a voulu se rendre compte personnellement de la possibilité de la mise en vigueur.

À son retour M. Jullidière doit visiter le barrage de Cao-Son qui *décidément bouge*

(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 ¹⁵, 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 court passage à la tête du service des railways aura peut-être passé inaperçu pour nos entrepreneurs et nos industriels, mais il aura été fécond en enseignements et aura fait ressortir jusqu'à l'évidence l'intérêt et la bienveillance qu'il leur portait tout en mettant en lumière les ressources... jusqu'alors inconnues des ateliers de Hanoï et de Phu-lang-Thuong. — Nous en recauserons.

Avant de quitter M. Blondel, nous devons aux entrepreneurs de leur faire connaître que 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. — Ce mobilier qui se compose de buffets, placards, tables avec ou sans tapis, casiers à billets, établis

¹⁴ René Jullidière (1861-1941) : polytechnicien, directeur général des travaux publics de l'Indochine (1906-1909). Voir [encadré](#).

¹⁵ Maurice Blondel : fondateur de la [Biênhoà industrielle et forestière](#) (1908).

d'ajusteur et de menuisier, tables à six pieds pour salles d'attente, chaises, tabouret, bancs, etc., etc., dont le prix de revient comprend naturellement les frais généraux occasionnés par l'emploi de 350 à 400 ouvriers, majoré de l'abondement administratif, légal de 25 %, des déplacements du contremaître, tant à Haiphong, une première fois pour réemballer ce mobilier que les Chargeurs refusaient de recevoir *en vrac*, qu'à Tourane, où il est parvenu endommagé (le mobilier, confondons pas) ; ce mobilier, disons-nous, élégant et de bon goût, solide et confortable, entre pour un joli chiffre dans les dépenses d'installation des gares et du personnel, comme vous pouvez vous en douter. Peut-être penserez-vous, avec nous, qu'il auraient pu, sans inconvénient, être confectionné à Tourane même et que l'adjudicataire se serait contenté comme *bénéfice annuel* des frais généraux personnel indigène et européen et de transport (oh ! ce transport...) dont *bénéficient* les Ateliers de Phu-Lang-Thuong.

Nous devons être des naïfs et nous n'entendons sûrement rien aux affaires. Demandez plutôt à la Direction.

Entrepreneurs qui protestez contre les marchés de gré à gré, allez voir aux ateliers de Phu-Lang-Thuong, vous ne perdrez pas votre temps. — Si vous habitez Hanoi, faites un tour à ceux de la capitale..., et en passant, arrêtez-vous devant la « toiture » du puits.... Pour 300 kg, vous avez 300 piastres de main-d'œuvre. Vous constaterez que c'est pour rien, et que, dans ces conditions, la lutte devient impossible.

Bac-Giang

(*L'Avenir du Tonkin*, 17 janvier 1907, p. 1, col. 5)

On nous signale un grand remue-ménage aux ateliers de Phu-Lang-Thuong et le déplacement de quelques agents, pauvres diables qui ne sont pour rien dans les révélations dont nous entretenons les lecteurs de *L'Avenir*.

Nous n'avons pas parlé de l'enquête faite il y a quelques jours, par M. Blondel lui-même, nous réservant d'en faire connaître les dessous et les résultats escomptés. — En attendant, qu'il soit bien persuadé que le chef des Ateliers et son frère resteraient-ils *seuls* aux ateliers, et quels que soient les menaces ou les moyens mis en œuvre pour étouffer la vérité sur les ateliers de Phu-Lang-Thuong, nous n'en continuerons pas moins à signaler les abus et les vexations en étayant nos dires sur des données scrupuleusement exactes.

À qui le tour ?

Bac Giang

(*L'Avenir du Tonkin*, 6 mars 1907, p. 2, col. 1)

On nous écrit :

Après réflexion, la rébellion des agents de police indiens à Saïgon ne saurait nous surprendre, habitués que sont Indiens et Chinois, à se partager les emplois de confiance et, partant, les mieux rétribués. Compradores, gardiens de caisse, de magasins, d'ateliers où, d'ailleurs, ils représentaient autrefois l'honnêteté, l'intelligence personnifiées. Cependant que la Banque de l'Indo-Chine, l'Omnium, la China, etc., j'en passe et des meilleurs, n'ont pas toujours eu à s'en féliciter.

Je disais donc qu'ils doivent trouver surprenant et vexatoire ce revirement subit de l'administration, mais si cette manifestation de leur... indignation est inadmissible, elle est du moins explicable.

Le temps n'est plus où, parmi les Tonkinois, il était difficile de trouver des sujets au courant de notre langue, de nos habitudes commerciales et de nos mœurs, en qui nous puissions placer une parcelle de confiance parce que la perspective d'une situation aisée, dans un temps relativement court, pour eux et leur famille faisait naître immédiatement des désirs immodérés.

Nombreuses sont les maisons de commerce et les administrations qui réservent aujourd'hui à nos protégés les emplois de confiance et s'en trouvent fort bien.

Il y a encore des retardataires, médusés par la stature et la couleur des Indiens, en qui ils voient des gardiens décoratifs, honnêtes, vigilants et redoutés, rappelant les terribles « bico^ts » d'antan. Si, encore le choix s'était porté sur des sujets de l'Inde Française mais, bast.

Aussi peut-on trouver, pour le moins, extraordinaire, de voir maintenir aux ateliers de Phu-lang-Thuong, dans des emplois inutiles, trois Indiens *sujets anglais*, alors les ouvriers indigènes, à notre avis plus intéressants et en tous cas plus dignes de la sollicitude administrative, sont licenciés.

Ces trois Indiens anglais ont ensemble la solde d'un ouvrier européen.

Si le balai de M. Jullidière est aussi bien emmanché qu'il s'est plu à le proclamer, il a là une belle occasion de le prouver.

AU CONSEIL SUPÉRIEUR
Séance du 23 février
(*L'Avenir du Tonkin*, 25 février 1907, p. 2, col. 3)

.....
M. Lafeuille présente quelques observations sur le chapitre des chemins de fer, au sujet des ateliers de Phu-lang-Thuong. Ces ateliers coûtent très cher, une économie de 50 000 \$ sur la main d'œuvre chinoise pourrait être réalisée.

M. Jullidière répond qu'il est difficile d'évaluer le prix de revient des travaux exécutés à Phu-lang-Thuong. Certains ouvrages sont exécutés, en effet, à titre remboursable. Le Directeur des Travaux publics ajoute qu'il estime qu'aucun travail en dehors des travaux concernant le service des chemins de fer ne doit être exécuté dans ces ateliers.

M. Lafeuille dit qu'une réduction de personnel indigène a été déjà faite et qu'une nouvelle réduction doit être possible.

M. Jullidière explique que les licenciements effectués ont coïncidé avec une réduction du travail dans les ateliers et que d'autres licenciements ne sont pas possibles. Il affirme qu'il est décidé à rechercher dans le service des chemins de fer qui est, il le reconnaît, actuellement trop onéreux, toutes les économies possibles.

M. Rodier remercie le directeur général des Travaux publics des explications intéressantes qu'il a fournies et prend acte des désirs de réformes qu'il a formulées.

COURRIER DE HANOÏ
(*L'Avenir du Tonkin*, 16 mars 1907, p. 1, col. 3 et 4)

Dans l'*Opinion*, de Saïgon, notre confrère P. Jeantet constate que l'Administration des Travaux publics s'adresse volontiers aux étrangers pour ses fournitures et travaux. Comme preuve irréfutable, ce rédacteur nous donne la teneur de la plaque fixée sur la locomotive d'un train faisant le service de Saïgon-Govap : « A Borsig Berlin 1902 — Kessel N° 5.152, etc. »

Notre confrère ajoute : L'Administration des Travaux Publics a toujours favorisé les Chinois au détriment des Européens, mais ici éclate le mépris de l'industrie nationale, de même que, dans les grands travaux, d'autres étrangers ont pu émigrer chez nous en masse et, sans posséder le moindre capital, ont accaparé, tous les travaux grâce à la préférence et aux avances accordées par les chefs de Service. De telle sorte que nous avons le spectacle d'un pays français où seuls les étrangers, Chinois, Allemands et Italiens, jouissent de la protection de l'Administration. »

— C'est malheureusement exact ; mais que faire contre une administration toute puissante, non soumise à un contrôle quelconque, libre de gaspiller à son aise l'argent si péniblement gagné par le contribuable.

En ce moment même, alors qu'une crise commerciale et industrielle sévit, que les entrepreneurs français attendent le moyen d'employer leur activité, en ce moment, dis-je, une maison chinoise, avec laquelle les travaux publics ont traité de gré à gré, est chargée du montage de deux cents wagons. Auparavant, elle avait été choisie, toujours à l'amiable, pour construire les charpentes en fer destinées aux ateliers de Vinh.

Ces travaux sont exécutés dans les ateliers du chemin de fer de Hanoi, avec les machines et les outils de l'Administration. Cette fois encore, les ingénieurs des Travaux publics ont montré leur mépris pour les entrepreneurs de leur race.

Dans mon rapport au Conseil supérieur, rapport concernant les chemins de fer, j'ai signalé ces abus, de même que ceux des ateliers de Phu-Lang-Thuong, dans lesquels on a forgé des tabliers de pont et des portes d'écluse ; sans compter les menus travaux.

Un semblant d'enquête a été ordonné et celui qui fut chargé de cette pasquinade fut celui là même qui était le moins qualifié pour vérifier mes dires puisque ce fut le directeur p. i. des chemins de fer lui même, l'ineffable M. Blondel.

Ce puits de science reconnut la véracité de mes dires sur certains points, ce qui ne l'empêcha nullement, à la fin de son rapport, de déclarer mes assertions erronées.

Mensonge ou niaiserie, je ne veux pas approfondir, mais j'ai le droit de m'étonner qu'on inflige un blâme au directeur des ateliers s'il n'y a rien à lui reprocher.

D'ailleurs, ce directeur des ateliers, venu à Phu-lang-Thuong depuis peu, je crois, n'est sans doute pas le plus coupable en cette histoire. Si une surveillance utile avait été exercée, les abus que M. Blondel veut bien reconnaître ne se seraient pas produits. Celui qui méritait un blâme est donc le directeur de l'Exploitation en personne.

Mais M. Blondel a pour lui même des trésors d'indulgence et estime ses peccadilles sans importance, étant donné les sommes énormes gaspillées annuellement par la maison du coin du quai.

D'ailleurs, le directeur p. i. des chemins de fer est habitué à ces procédés, car, si nos renseignements sont exacts, il a dû connaître, jadis, en Cochinchine, un ingénieur-colon, lequel n'avait trouvé rien de mieux que de faire adopter le chauffage au bois pour les locomotives ; ceci tout simplement dans le but de fournir lui même le bois nécessaire à son service.

Il est certain que si ce point est exact, les faits relevés à l'encontre des fonctionnaires des ateliers de Phu-lang-Thuong, sont on ne peut plus anodins.

En attendant, force nous est de constater les sérieuses améliorations et les réductions de personnel apportées aux susdits ateliers.

Tout cela ne corrobore en rien les hautaines affirmations de M. l'ingénieur, chef du service des chemins de fer, lequel déclare dans sa superbe que les allégations du rapporteur sont erronées.

Pourquoi donc un blâme, et tout ce remue-ménage alors ? La raison est plus simple. M. Blondel a voulu nous démontrer, une fois de plus, l'infailibilité de l'Administration. Eh bien, il n'y a aucunement réussi, et son geste est celui d'un accusé se défendant par tous les moyens.

Nous n'avons jamais eu la prétention de croire à une prise en considération de nos observations ; aussi eut-il mieux valu ne pas ordonner d'enquête si on devait la laisser conduire par le principal intéressé, c'est-à-dire par le chef du service incriminé.

D ailleurs, bien naïfs sont ceux croyant à l'efficacité des enquêtes administratives.

En temps et lieu, j'ai signalé le marché de gré à gré passé avec la maison chinoise citée plus haut. Qui donc s'est occupé de cela ? Personne, et on continue les mêmes errements en donnant aux mêmes Célestes le montage de 200 wagons, en plus des travaux prévus au début.

On ne se paie nulle part la tête des contribuables comme en cette terre d'Indo-Chine !

Henri Laumônier.

COURRIER DE HANOÏ
(*L'Avenir du Tonkin*, 7 avril 1907, p. 1)

On sait que, contrairement aux assertions du rapporteur du budget des chemins de fer, l'Administration responsable déclara hautement que le service technique dont il s'agit est un modèle du genre.

Le directeur p. i., M. Blondel, ne ménagea pas son adversaire et, avec une indignation comique, cria à la calomnie.

Fort heureusement, les faits parlent haut et aucun démenti ne saurait cumuler des constatations indéniables ; c'est ce qui se produit chaque jour.

D'abord, on licencia de nombreux ouvriers indigènes appartenant à l'atelier de Phu-lang-Thuong, sans compter quelques agents européens qui furent appelés à d'autres fonctions.

Aujourd'hui, on parle de supprimer les ateliers de Phu-lang-Thuong et ceux de Vinh, encore inachevés, bien qu'ils aient coûté, ceux-là, plusieurs millions.

Seuls les ateliers de Hanoï seraient conservés, mais alors !

Après les discussions du Conseil supérieur, le service des chemins de fer déclara hautainement que les voies ferrées et le matériel se trouvaient en parfait état.

On ne pouvait, plus aristocratiquement, déclarer au rapporteur qu'il ne savait ce qu'il racontait, ou qu'il disait des inexactitudes. Voyons donc comment se comporte le matériel en service, et en parfait état aux dires des intéressés.

Presque journellement, des convois restent en panne, les locomotives se montrant aussi rétives qu'un mulet d'Andalousie, à moins qu'elles ne soient atteintes par une consommation profonde, ce qui est encore dans les choses possibles.

Toujours est-il que le voyageur, forcé d'employer les trains roulait sur l'H. F. C., n'est jamais certain d'arriver à destination.

Il y a même, en gare de Dong-Dang, une ardoise qui sert à annoncer les retards des trains. Or, ou nous assure qu'elle devra être remplacée sous peu car elles usée par un usage fréquent.

Ces jours derniers, encore, la dite ardoise annonçait aux infortunés voyageurs que le train venant de Hanoï avait près de deux heures de retard.

Malgré tout, le convoi à destination de Hanoï fut mis en marche à l'heure fixée sur l'horaire ; puis s'arrêta à la première station.

Sur ce point, les voyageurs se morfondirent pendant plusieurs heures, sans pouvoir obtenir le moindre renseignement du chef de gare annamite, lequel, à toutes les questions posées, répondait avec cet accent qui horripile les plus patients : « Je ne sais pas ! »

Les voyageurs des deux trains, l'estomac vide, la tête lourde, sentaient l'horrible migraine approcher, en même temps que grandissait l'exaspération.

Le train montant était en détresse on ne savait où et les agents annamites attendaient, avec leur flegme habituel, que la marche fut reprise par le train, sans se préoccuper d'obtenir des nouvelles.

Le service des chemins de fer du protectorat, si riche en inspecteurs (ils sont plus de quarante) n'avait aucun agent européen sur place.

Ce cadre ressemble à ceux des armées des républiques du sud américain, il y a plus de gradés que de soldats. Tout le monde commande mais personne n'agit.

Enfin, après une attente longue comme une fiche maçonnique, une locomotive cacochyme, si on peut dire, fit son apparition, traînant derrière elle la *moitié* du train rebelle. Haletante, la machine paraissait à bout de forces. Il fallut lui donner à boire et, pour cela, aller chercher de l'eau avec des torques à pétrole ; on se serait cru chez les Caraïbes. Réconfortée enfin, la locomotive poussive repartit à une allure de vieux cheval de fiacre pour remorquer le reste du convoi.

Les voyageurs affamés, exaspérés, vouaient aux gémonies personnel et matériel, sentaient des instincts de cannibales les animer.

Pendant ce temps, les employés jaunes, habitués à ces avatars *se rigolaient*, se payaient la tête des voyageurs, ou risquaient leurs sapèques au baquan.

Sur quarante inspecteurs, sans compter les ingénieurs et autres notabilités de la grande et petite vitesse, recette dernière surtout, il y a encore des contrôleurs, des chefs de districts ! etc.

Où se tient donc tout ce monde, dans quels jardins d'Armide, ces Messieurs du chemin de fer passent-ils leurs journées, que jamais on n'en voit un sur la ligne ?

Leur présence serait utile, car les employés indigènes n'ont plus aucune retenue, tant ils sont sûrs de l'impunité.

Des voyageurs asiatiques voyagent sans billets, d'autres se prélassent en deuxième et en troisième classe, bien que leur tickets soient pour la quatrième classe.

Tout cela, nous l'avons dit, écrit, crié sur tous les tons, mais qui donc s'inquiète ?

Une enquête s'imposait, on l'a confiée à l'enquête, à l'ineffable M. Blondel, lequel s'est empressé de déclarer que les assertions du rapporteur sont erronées.

Parbleu ! Voyez-vous un juge d'instruction disant à un criminel : « Mon ami, on vous accuse d'avoir étranglé une vieille rentière, pour lui dérober son argent. Je suis chargé de relever les charges à votre actif, de contrôler les divers chefs d'accusation, mais comme je n'ai pas le temps de m'occuper de cette besogne, je vous confie le soin d'instruire l'affaire et de me rendre compte. »

Il est incontestable qu'à moins d'être le dernier des crétins, l'accusé, ainsi transformé en magistrat, prouvera clair comme le jour, que l'enfant qui vient de naître n'est pas plus innocent que lui.

Ce serait grotesque au suprême degré, n'est- j il pas vrai ?

C'est cependant ainsi qu'on a opéré aux Travaux publics.

Je maintiens tous les termes de mon rapport, le gaspillage le plus éhonté, l'incurie la plus invraisemblable président aux destinées des chemins de fer tonkinois, et il est urgent d'y porter remède.

Si M. Jullidière en doute, qu'il interroge des témoins impartiaux, qu'il se renseigne auprès des hauts fonctionnaires que leur service a appelés à Lang-Son, il sera édifié.

Henri Laumônier

NOTES D'UN TONKINOIS
(*L'Avenir du Tonkin*, 15 avril 1912, p. 1, col. 5)

Les lecteurs qui suivent mes *Notes* dans *l'Avenir*, depuis une dizaine d'années, doivent se souvenir qu'aux environs de 1902 (l'amnésie coloniale m'empêche de

préciser davantage), je les entretenais de ruines greco-turco-arabes que les T P. achevaient d'installer à Phu-lang-Thuong.

Eh bien ! ces ruines, c'est un restaurateur qui va les démolir. Ces jours-ci, le patron du Grand Hôtel de l'endroit, va les raser suivant les règles de l'art. Et l'art de raser ces ruines fait évoquer l'époque où elles furent lancées dans le monde.

Alors, le vent était aux dépenses. Il fallait dépenser le plus possible afin de lancer des emprunts dans la Métropole. Pourquoi lançait-on des emprunts ? Parce que cela rapportait une « bedide commission ». Et quand la commission va, tout va.

Et l'idée vint à un haut mandarin des T.P. d'installer à Phu-lang-Thuong un fastueux labyrinthe en briques et ciment, avec pylônes en fer, colonnes en fonte, traverses à croisillons, boulonnages souterrains, fondations en béton armé, toute la lyre, quoi ! Il y avait même une cheminée de plus de trente mètres de hauteur et quatre mètres de tour. N'importe quel chargé de mission, à la vue de cette série de murs, de ronds, d'arcs, de traverses, de poteaux et de feuilles de zinc, aurait eu l'intuition que tout cela était destiné à quelque chose. Ce en quoi il se serait fourré le doigt dans l'œil, d'ailleurs.

Lorsque tout fut achevé, on mit de ci, de là, dans un savant désordre, des machines, des poulies, des outils, avec des ingénieurs et des ouvriers autour. À la surprise générale, le tout s'amalgama de telle façon qu'on parvint à raboter des planches, confectionner des caisses, enfoncer des clous, comme dans une vraie usine. Douze cents ouvriers chinois et annamites y volaient des serrures, du fil de cuivre et des coussinets en bronze ; tandis que cent petites congaïes, dans des voitures de première classe, opéraient sur les cousins et la tapisserie. C'était parfait, que dis-je ! plus que parfait, puisque les T.P. en étaient à leur deuxième million.

L'heure était donc venue de tout détruire. Le personnel fut licencié, les machines démontées, les hangars jetés à bas, et voici que dans quelques jours, les briques elles-mêmes seront dispersées. Les ateliers de Phu-lang-Thuong ne vont plus être qu'un souvenir.

Mais rien n'est perdu, puisque l'Indochine vient de lancer un autre emprunt....
Le Nhaqué.

TÉLÉGRAMMES PARTICULIERS

LE VOYAGE DU GOUVERNEUR

Par télégramme. — Lang-Son, le 24 avril 1913

En route

(*L'Avenir du Tonkin*, 26 avril 1912, p. 2)

Au départ, le gouverneur est en blanc avec boutons en or, parements et broderies en or ; il porte la plaque du Kim-Bai, insigne des hauts dignitaires de la cour d'Annam.

À Yen-Vien, des étendards ont été déployés, les satellites en dalmatique rouge forment la haie ; les mandarins revêtus de leur tunique bleue de cérémonie montent dans le train pour saluer M. Sarraut, faisant preuve d'une inexpérience complète à sauter du train qui s'est remis en marche sans qu'ils s'en aperçoivent.

À Bac-Ninh, M. Sarraut descend, salué par de nombreux Européens en smoking blanc et gante noirs. Le général Colonna est absent. L'arrêt est assez long.

À Phu-lang-Thuong, réception également des autorités du lieu. M. Bouchet ¹⁶ monte dans le train, suivi de mandarins en tunique bleue, au visage fin et fermé, présentant des produits du sol. Les clairons de la milice s'époumonent à souffler dans leurs instruments. Partout se montrent des partisans affairés Craindrait-on une tentative d'enlèvement de la part du Dê-Tham (virtuellement disparu cependant) ?

À Lang-Son, M. Conrandy reçoit le gouverneur, entouré des fonctionnaires, des colons, des mandarins et autres personnages influents.

Le gouverneur laisse au résident le soin de lancer les invitations pour le déjeuner officiel ; le résident attend les ordres du gouverneur : aussi, oublie-t-on d'inviter le commandant Bonnelet, le brave officier qui, jadis, sauva à Figui M. Jonnard. alors gouverneur général de l'Algérie.

À 3 heures et demie eut lieu à la résidence une présentation incomplète des habitants de Lang Son. Tenue en smoking blanc. À 4 heures et demie, dans la grotte de Ky-Lua, divertissements chinois, féerie de couleurs, et étincellements dans l'ombre.

Au fond de la crique de l'Aiguilleur, un buffet avait été préparé, c'est-à-dire qu'une nappe avait été étendue sur des nattes, près de la grotte. Après le goûter, les dames

...

il y avait 22 ménages.

De nombreuses lanternes éclairaient cette scène champêtre préparée par les soins de la Résidence.

NACHAM

De notre correspondant particulier, le 25 avril 1912.

Le gouverneur général est arrivé à Nacham ce matin à 10 heures. Il en est reparti pour That-Khé à dix heures trente.

BAC-GIANG

(*L'Avenir du Tonkin*, 1^{er} mai 1912, p. 4)

On nous écrit :

Information indigène. — Le passage du gouverneur fut à peine remarqué de la masse. À Kep, aucune démonstration des autorités indigènes. M. Bouchet, délégué du Yen-Thê, descend, suivi des mandarins ; la train repart et chacun regagne son logis.

Sur l'itinéraire des mandarins, le bruit circule que : 1° l'an prochain, la fabrication de l'alcool sera libre ; 2° que cette année, au 10^e mois, l'examen des lettrés qui se tient habituellement à Nam-Dinh, aura lieu à Hanoi : M. Sarraut en aurait donné l'assurance formelle à S. E. le comte Lê-Hoan en passant à Haiduong.

Information officielle. — M. Bouchet aurait déclaré qu'il était tenu au courant jour par jour des faits et gestes du Dê-Tham. Le vieux bandit serait toujours aux abois ; il erre de Thê-Loc à Cho-Go à Mo-Trang, dans le Rung-Phê, descend vers Phu-Lo, Vê-Linh où il resta cinq jours en dévotion.

Malheureusement, malgré les progrès du loyalisme, les renseignements parviennent avec une semaine de retard à M. Bouchet. De sorte que lorsque les poursuivants tombent sur un repaire, les cendres du foyer sont froides et il n'y a plus ni marmites ni provisions.

¹⁶ Alfred-Léon Bouchet (11 septembre 1877-Amiens, 19 juillet 1952) : fils d'Alexandre Pierre Bouchet (1844-1924), officier de l'infanterie de marine, puis secrétaire général des [Messageries fluviales du Tonkin](#). Administrateur des Services civils, professeur d'annamite et de chinois, résident de Yen-Thê et Son-la (1912-1914), Lao-Kay (1921), Haiduong (1923), Langson (1927) et Haiphong (1928-1934). Auteur d'un *Cours d'annamite* et de *Au Tonkin* (1939).

NOTES D'UN TONKINOIS
(*L'Avenir du Tonkin*, 5 juin 1912, p. 1, col. 5)

.....
De nos jours, le voyageur, égaré dans les ruines assyriennes des ex-ateliers de Phu-Lang-Thuong ne manque pas de sentir le chien mouillé ou la viande à l'étouffée. Cela vient d'une ancienne chambre des chaudières, transformée en dortoir. Il y a là un lit de camp où dorment en quinconces verticaux des piles de fonctionnaires. Cela fait bloc, et le crésyl n'arrive pas à passer entre les piles. Le pou qui s'y risquerait serait certainement asphyxié par les relents de nos protégés.

Si c'est là le modèle de dortoir d'État des temps futurs... merci !

Le Nhaqué.



HANOI (Tonkin) — La Gare

[Coll. Olivier Galand](#)

Hanoï (Tonkin) : la gare (Édition du Réseau Nord)

NOTES D'UN TONKINOIS
(*L'Avenir du Tonkin*, 14 juin 1912, p. 1)

L'administration de l'H. F. C., qui a bien voulu faire placer une serviette éponge dans les W.C. et de l'eau rouilleuse pour faire couler dans les lavabos, devrait, par ces temps de chaleur, compléter ces mesures d'hygiène en obtenant de messieurs les agents indigènes de la maison un respect relatif du matériel et du linge de l'État.

Ce sera difficile, je le crains, parce que la plupart de ces fonctionnaires, n'ayant pas, chez eux, de cabinet de toilette, passent dans le compartiment de la voiture de première classe où l'on a eu la sage précaution de placer une serviette propre et de la poudre de savon parfumée.

Avant le départ, ces messieurs font leur toilette, et c'est ce qui explique pourquoi celui qui pointe les billets sent le musc et pourquoi celui qui démonte les bicyclettes, dans le fourgon, pour voir comment cela tourne, sent le patchouli.

Lorsque le voyageur, qui s'est noirci les mains en ouvrant une fenêtre, veut aller se laver, il n'y a plus de savon.

Ne vous semble-t-il pas, par ces temps d'épidémie, que des gants blancs aux contrôleurs et un lavabo à crésyl (vulgaire style : touque à pétrole) pour le personnel qui se promène de la machine au fourgon de queue, seraient tout indiqués ? La dépense ne serait pas considérable.

Puis, à l'État, surtout au Tonkin, nous n'en sommes pas à quelques centaines de francs près. Un exemple: Il y a deux mois environ, le gouverneur général alla du côté de Cao-Bang et revint par Bac-Kan. Comme il s'était absenté près de dix jours de Hanoï, ce

fut, chez ses alliés et fidèles, une explosion de joie lorsqu'ils apprirent que M. Sarraut, au complet. était arrivé à Bac-Kan et faisait route sur Hanoï. Afin de contempler vingt-quatre heures plus tôt, peut-être bien, disent les mauvaises langues, afin d'excursionner à l'œil en groupe sélect, on fréta l'auto du secrétaire général, lequel, on le sait, dispose aussi d'un chauffeur et d'un aide à cinquante dollars par mois.

Comment M. Malan, ses dames et les chauffeurs s'y prirent-ils pour ne point voir l'iceberg ou le cheveu ? Je l'ignore, mais je sais que ce petit voyage d'agrément nous coûte trois cents dollars de réparations à l'auto. Sept cent cinquante francs !

Si encore le protagoniste des économies en Indo-Chine avait mis la main à la poche pour régler la petite note... Mais pas du tout. C'est toujours nous qui payons les violons...

Le Nhaqué.

BAC-GIANG
(*L'Avenir du Tonkin*, 4 juillet 1912, p. 1, col. 3)

On nous écrit :

On démolit. — C'est M. Guerrier, restaurateur à Phu-lang-Thuong, qui est chargé de la démolition des ateliers de Phu-lang-Thuong. La toiture est enlevée, la pioche attaque les murs et, pour donner raison à l'accusation de gaspillage éhonté qui amena la condamnation des ateliers de Phu-lang-Thuong, tous les matériaux et toutes les machines ont été ou seront transportés à Vinh.

Qu'un délégué au libre jugement reprenne au Conseil supérieur les arguments développés à propos de Phu-lang-Thuong, et ce sera la condamnation partielle de la « colossale » installation de Vinh.

Je me permets d'appeler l'attention des délégués au Conseil supérieur sur la nécessité qui résultera pour la Compagnie d'installer, à la frontière ou en Chine, des ateliers et des magasins, si le projet Métin, admis par la Chambre, de prolonger l'H.F.C. jusqu'à Long-Tchéou, est voté.

Ne vaudrait-il pas mieux, dans ce cas, à tous points de vue, utiliser des charpentes, des matériaux et des outils existant et qui peuvent être transportés sur les lieux de l'installation à peu de frais ?

Frédéric BARON, ingénieur des Travaux publics

Né à Vienne (Isère), le 26 décembre 1872.

Fils de Charles Baron, tisseur, et de Maria Marie (1844-1896).

Marié à Hanoï, le 14 avril 1904, avec Maria Magdeleine Marcelle Pellissier (Saïgon, 23 février 1885-Lyon-VI^e, 3 avril 1949), fille de Jean Marius Pellissier, commerçant à Saïgon, puis entrepreneur à Hanoï, et de Maria Magdeleine Vacher. Dont :

— Germaine Maria Madeleine (Hanoï, 5 juillet 1905-Lyon, 17 octobre 1923) ;

— Louise Jeanne Marcelle (Hanoï, 18 septembre 1906-Paris-V^e, 28 avril 1953)

(M^{me} Lucien Émile Lecoq) ;

— Jacques Frédéric Marcel (Hanoï, 4 décembre 1908-Saint-Pierre de la Réunion, 2 décembre 1973), H.E.C., attaché aux [Établissements J. Comte](#) à Saïgon :

marié à Dalat, en 1939, avec Maryse Piessens, belle-fille de [Johanny Michaud](#), boucher-charcutier à Hanoï :

— et Maria Lucette (Hanoï, 15 janvier 1910- Hanoï, 15 mai 1928) ;

De sa liaison avec Thi T'y Nguyễn (1879-1945) :

— Lucienne (1907-1912)

— et Albert (1913-1965).

Successivement commis des Travaux publics de l'Indochine (16 oct. 1898), conducteur, sous-ingénieur, ingénieur.

Membre de la [commission des grands travaux hydrauliques du Tonkin](#) (avril 1925).

Décédé à Miribel-Lanchâtre (Isère), le 18 décembre 1939.

• Toute la famille est restée proche du Viêtnam et parle vietnamien, nous assure un descendant (17 juin 2022).

(*L'Avenir du Tonkin*, 4 août 1922)

Arrondissement des Chemine de fer du Nord. — M. Silvestre, ingénieur de 1^{re} classe des Travaux publics, est désigné pour remplir par intérim les fonctions de chef de la section de la Voie et des Bâtiments à l'arrondissement des Chemine de fer du Nord, en remplacement de M. Baron, ingénieur de 1^{re} cl. en instance de départ en congé.

Hanoï

(*L'Avenir du Tonkin*, 9 août 1922)

Ceux qui nous quittent. — Les départs vont être nombreux sur l'*André-Lebon*.

Ce soir mardi à 8 h. 10 quittent Hanoï M. et M^{me} Capel. Quitte également notre ville par le même train M. Baron, des Chemins de fer, M^{me} Baron et leurs cinq enfants. Qui ne connaît M. Baron ! Toujours souriant, toujours affable, gros travailleur entièrement dévoué à sa tâche, M. Baron aimait à se délasser en chassant et les voyageurs de la ligne Hanoï-Langson le retrouvaient avec plaisir en cours de route.

C'est une famille bien sympathique et très estimée que la famille Baron et nous lui adressons nos souhaits d'heureux congé.

M. Lallemand, ingénieur des Chemins de fer, prendra aussi passage sur l'*André-Lebon* : c'est une physionomie bien connue qui disparaît... mais momentanément seulement — la durée d'un congé seulement. M. et M^{me} Valorie ont déjà quitté Hanoi mardi matin.

À tous vous adressons nos meilleurs souhaits de bonne traversée et de bon séjour dans la Métropole.

PHU-LANG-THUONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 20 mars 1926)

L'éclairage électrique. — M. le résident Fournier vient de réaliser enfin l'éclairage électrique de la ville, et de fêter cette transformation de notre centre par une soirée que l'on pourrait qualifier de familiale.

Mesdames Sennelier, Collignon, Picard, Delbosc, Castex, Sircoulomb, Londuyo, Michelot, Battesti, Lachambre, Suard, Mattéi, Passsatier, M^{lle} Laure, tous les officiers et sous-officiers de la garnison, ainsi que tous les Européens de notre centre, avaient répondu à l'aimable invitation du chef de la province. On a dansé, on a joué, on a ri, et l'on ne s'est séparé qu'à trois heures, après de multiples visites au buffet.

La fête avait lieu en l'honneur de la fée Électricité : celle-ci avait été amplement mise à contribution et des guirlandes d'ampoules électriques couraient à l'extérieur, et se croisaient dans les salons et la salle à manger de la Résidence déversant leurs flots de lumière sur de charmantes épaules, de délicieuses toilettes, et des crânes plus ou moins dégarnis.

Une usine spacieuse, bien éclairée, très moderne a été édifiée sur la rive gauche du Song-Thuong, en plein quai du Commerce, par M. l'ingénieur des T. P. Picard, et l'exploitation faite en régie par l'administration locale, permet de donner le kilowatt à un prix relativement peu élevé.

M. Pelletier, l'actif et compétent directeur général de la [Société indochinoise d'électricité](#), est venu lui même procéder aux essais et mettre en mouvement les machines, qui ont donné immédiatement tout ce que l'on attendait d'elles. Ses sous-ordres, d'ailleurs, avaient fait preuve d'une grande rapidité dans le montage de cette petite centrale.

Les deux moteurs à gaz pauvre, type S. M. I. M. de 60 à 65 chevaux chacun actionnent deux alternateurs type Gramme de cent dix deux cent vingt volts, à 50 périodes et 125 ampères.

Deux pompes centrifuges aspirent l'eau dans le fleuve, et la refoulent dans un coquet château d'eau, d'une capacité de 25 m. cubes.

La salle des machines comprend six panneaux en marbre avec tous les appareils enregistreurs, distribution et de manœuvre. C'est propre, élégant, et les gros volants, comme l'échappement les gazogènes, fonctionnent sans bruit.

La longueur totale du réseau est de sept kilomètres environ avec soixante six kilomètres assurant l'éclairage parfait de trois cents lampes dans les bâtiments administratifs, trois cent cinquante chez les particuliers, cent soixante en ville et cent chez les militaires. La majeure partie du courant reste encore disponible.

Est-il bien nécessaire d'ajouter que, dans cette étape vers la lumière, l'H. F. C., en matière de progrès, en est encore au pétrole de troisième zone ? Alors que Chinois et Annamites accueillent le nouvel éclairage avec enthousiasme et que des demandes de courant industriel se produisent quotidiennement, la célèbre firme à retardement général laisse la gare plongée dans une obscurité adéquate à son esprit rétrograde.

Avec son maigre fanal et ses maigres voyageurs, le train du soir, arrive dans du noir. On pense à l'ombre de ce cocher qui frottait avec l'ombre d'une brosse l'ombre d'un carrosse. Lamentable !

Heureusement que si tout le monde s'en f... à l'H. F. C. il n'en est pas de même ailleurs, et que la force électrique mise à la disposition des industries locales, va contribuer au développement économique de la province de Bac-Giang.

Pour une fois, félicitons l'Administration de son heureuse initiative.

L. B.

Accident mortel de chemin de fer
(*L'Avenir du Tonkin*, 28 février 1927)

La gendarmerie ayant été informée télégraphiquement le 23 février à 13 h. par le chef de gare de Yên-Viên qu'une femme indigène inconnue avait été écrasée par le train 10, allant de Na-Cham à Hanoï en passant au Km. 12 + 500 se rendit aussitôt sur les lieux et y découvrit, à hauteur du village de La-Côi, le corps d'une vieille femme paraissant âgée de 55 à 60 ans, à côté duquel furent trouvés deux bâtons. La victime avait perdu du sang en abondance par le nez et la bouche, indiquant que le choc avait dû se produire à la poitrine où se remarquait une longue écorchure allant de l'épaule au milieu du thorax, plusieurs doigts de la main droite étaient également écrasés. L'enquête faite pour découvrir l'identité de la victime est restée sans résultat, mais les déclarations recueillies permettent d'affirmer qu'elle se livrait à la mendicité, et était atteinte de cécité : le permis d'inhumer a été délivré aux autorités communales de La-Côi.

(*Bulletin administratif du Tonkin*, 1927)

Par arrêté du résident supérieur p. i. au Tonkin du 28 novembre 1927.

Un congé administratif de huit mois à solde entière de présence est accordé à M. Baron, Frédéric, ingénieur hors classe des Travaux publics, pour en jouir à Lyon (Rhône).

Ce fonctionnaire classé à la première catégorie B du tableau annexé à l'arrêté du 4 septembre 1926, prendra passage, si rien ne s'y oppose, du compte du Budget local du Tonkin, sur un des paquebots quittant Haïphong dans la deuxième quinzaine de mars 1928.

M. Baron voyage accompagné de sa femme, de ses deux filles âgées de 18 et 21 ans et d'un fils âgé de 19 ans.

M. Baron sera, à l'expiration de son congé, admis au bénéfice d'une pension de retraite pour ancienneté de service.

NA-CHAM
(*L'Avenir du Tonkin*, 5 mai 1930)

Un buffle fait dérailler un train. — Le train 215 a déraillé le 2 mai au kilomètre 102+500 de la ligne de Na-cham, à la suite de l'écrasement d'un buffle.

(Bulletin administratif du Tonkin, 1931)

Par arrêté du Gouverneur des Colonies, résident supérieur p. i. au Tonkin du 16 mars 1931,

Un congé de convalescence de six mois à solde entière de présence est accordé à M. Baron, Frédéric, ingénieur principal de 3^e classe des Travaux publics pour en jouir à Paris.

Ce fonctionnaire, classé à la première catégorie B du tableau compris dans l'arrêté du 4 septembre 1926, prendra passage, si rien ne s'y oppose, au compte du Budget local du Tonkin, sur l'un des paquebots quittant Haïphong dans le courant du mois de mars 1931.

M. Baron voyagera accompagné de sa femme et de sa fille âgée de 24 ans.

M. Baron Frédéric, ingénieur principal de 3^e classe des Travaux publics, qui a demandé son admission à la retraite, sera maintenu par ordre en France si, à l'expiration de son congé, ses droits à pensions ne sont pas encore reconnus.

(L'Avenir du Tonkin, 1^{er} mars 1932)

À la retraite. — M. Frédéric Baron, le sympathique ingénieur principal des T. P. qui jouissait en France d'un congé bien mérité, vient d'être mis à la retraite après avoir passé trente huit années de son existence à la colonie.

Nous ne reverrons plus parmi nous, ce vieil ami des premières heures, qui participa à la construction du pont Doumer* et qui était bien connu sur le chemin de fer du Nord : M. Baron était un fonctionnaire d'une haute conscience, aimant par-dessus tout son métier ; on rencontrait en lui le meilleur des hommes, le plus gai des compagnons, l'heure de la retraite ayant sonné, il se fixe à Lyon.

Nous lui adressons ainsi qu'à madame Baron nos meilleurs souhaits de réinstallation en France.

Un des plus beaux coins du Tonkin
QUANG-UYEN-TRUNG-KHANH-PHU
par Clodion [Henri Cucherousset]
(L'Éveil économique de l'Indochine, 26 juin 1932)

.....
Nous prenions le train, c'est une manière de parler ; en fait, nous le manquions, car la gare donne trop facilement le brassard de porteur à des coolies qui ne connaissent pas les trains et celui qui s'occupait de nos bagages nous avait installé dans une rame à la place habituelle du train de Langson et nous nous y étions assis de confiance, ayant vu affiché juste derrière le dernier wagon le mot « Langson » en belles lettres rouges sur fond noir. Nous ne nous doutions de rien et causions gaiement avec un ami très bavard, qui attendait un autre train, lorsqu'un coup de sifflet retentit juste à l'heure où

nous devons partir, puis un bruit de roues, mais ce n'étaient pas celles de notre voiture : nous nous étions trompé de train.

— Quel étourdi ce Clodion ! va-t-on dire !

Non, l'étourneau c'est l'employé qui suspend sa réserve d'écriteaux à un panneau placé juste près du dernier wagon ; et ce jour-là, c'était le panneau de Langson. D'ailleurs, il n'y a pas qu'à Hanoï qu'on fiche n'importe quel panneau n'importe où. À Langson, à notre retour, nous avons failli manquer de même notre train, bien qu'arrivé une demi-heure à l'avance, parce qu'au train à destination de Nacham on avait mis la pancarte : Phu-Lang-Thuong — Bac-Ninh. Nous nous en sommes aperçu à temps pour changer de train et faire remarquer l'erreur au chef de gare. Et savez-vous ce qu'il nous a répondu ? « Mais cet après-midi ce train reviendra de Nacham et repartira pour Phu-Lang-Thuong et Hanoï ». Et il laissât la pancarte où elle était.

Manquer son train à Hanoï n'est pas une catastrophe, surtout si c'est un train qui passe par Gialâm. Tout près de la gare, la rue du Coton compte toutes les deux boutiques un loueur d'autos.

Un quart d'heure après, nous roulions sur la grand route, et une demi-heure plus tard rattrapions le train à Phu-tu-Son.

Faut-il raconter ce qu'est ce voyage, que n'importe qui, depuis trente ans, a deux fois par jour la possibilité de faire ?

Tout de même un observateur à peine attentif, qui a la manie de regarder par la fenêtre, a toujours quelque chose à remarquer.

La construction de la première ligne de transport d'énergie électrique du réseau d'électrification du Delta est la première chose qui nous frappe. Les poteaux approchent rapidement de Bac-Ninh et, bientôt, cette petite ville ainsi que Thi-Cau, avec ses casernes, et Dap-Cau avec ses industries et son port fluvial, recevront de Hanoï un courant un peu meilleur et un peu moins cher. Le chemin de fer en profitera-t-il pour électrifier sa ligne ? Il faudrait pour cela un Bonnevey à sa tête, et des Bonnevey il n'en pleut pas ¹⁷. En tout cas, si la Compagnie d'Electricité doit faire son deuil de ce gros client, elle a bien des chances d'obtenir la fourniture du courant à Gialâm et à ses ateliers, puis à l'important centre de Phu-tu-Son.

À Thi-Cau, nous avons aperçu les bâtiments de la nouvelle Pyrotechnie, destinée, si jamais on en achève la construction, à remplacer celle de Hanoï. Pas mal de parents de jeunes gens et de jeunes filles des deux Lycées qui encadrent ce dangereux bâtiment seront heureux de voir à sa place une extension du jardin botanique, en attendant le futur gouvernement général.

À Phu-Lang-Thuong, arrêt assez long ; le journaliste fouineur en profite pour passer une indiscrete inspection.

Lors de précédents voyages sur ce réseau de l'État, nous avons déjà remarqué le mauvais entretien des wagons de marchandises ; nous avons, par ailleurs, ouï dire qu'on faisait des économies de ce côté. Ce que nous vîmes à Phu-Lang-Thuong, à Langson et autres gares, vint confirmer nos soupçons : par économie, on n'entretient plus le matériel ; les malheureux wagons ont leur ferraille complètement rouillée, tandis qu'il ne reste presque plus de couleur pour garantir les bois. Singulière notion de l'économie que celle-là !

Et quel exemple de négligence pour le personnel ! Et quelle honte pour qui voyage avec des étrangers ! « On se croirait en Chine sur une ligne chinoise ».

Qu'avons-nous vu encore ? À Voiï, une ville neuve sur des collines rasées et des vallons remblayés, toute une pimpante petite ville. C'est la cité des fous, ainsi nommée non pas par allusion à ceux qui l'ont fait construire, comme on pourrait le supposer, mais à ceux qui, beaucoup plus sains d'esprit, sont destinés à y être soignés. Une

¹⁷ Marcel Bonnevey (1888-1941) : polytechnicien, ingénieur en chef des chemins de fer, devenu en 1929 directeur technique des Charbonnages du Tonkin.

centrale électrique en éclairera les rues et les places et l'intérieur des innombrables pavillons ; un canal a été creusé pour y amener de l'eau, pour cent mille habitants, bref des sommes énormes y ont été englouties et, au dernier moment, on s'est avisé qu'en ce pays régnait le paludisme.

Alors, on a commencé la lutte contre le paludisme : nouveaux et importants travaux en perspective.

Pauvre budget ! Pauvres contribuables !!

Spectacle plus réconfortant : dans ces plaines irriguées par le canal de Kep des centaines de paysans sont en train de faire une moisson qui a une bien belle apparence : nul ne mourra de faim cette année au Tonkin ; c'est déjà quelque chose.

Puis c'est la forêt, exploitée pour le bois de chauffage : témoins ces gares et ces haltes où d'interminables piles de bois attendent les rames de wagons qui les amèneront à Hanoï. Puis c'est la haute vallée du song Thuong, riante, bien cultivée, peuplée de Thos, dont les maisons ont des toits de tuiles, ce qui fait riche dans le paysage. Aux gares, le bois d'œuvre et les traverses ont remplacé le bois de chauffage près des voies de garage.

Puis c'est l'escalade du plateau de Langson. Deux locomotives : une devant, une derrière ; le train n'en va pas plus vite pour cela : une heure et demie pour les trente derniers kilomètres. Ce qu'il y a de curieux c'est qu'à la descente, c'est exactement la même vitesse. Quand adoptera-t-on enfin les locomotives Garrat, qui feront à la montée comme à la descente et dans les endroits les plus sinueux du 40 à l'heure, et ce trajet de 30 km. en cinquante minutes ? Car attention ! la route neuve qui, à Lang-Nac, cesse de longer la voie pour gagner Langson par un autre tracé, est en voie d'empierrement et de goudronnage, et alors, ô chemin de fer hostile à tout progrès, gare à la concurrence des autobus et des camions ! Concurrence qui ne devrait pas être possible. [...]

[Poursuit par la route vers Na-cham et That-Khê.]

22-26 septembre 1940 : défaite française à Langson face aux Japonais alliés à des nationalistes vietnamiens.

Les trains atteignent Langson (*L'Avenir du Tonkin*, 29 octobre 1940)

L'administration des Chemins de fer a avisé hier le public que les trains à partir du 27 octobre, atteignent Langson. Mais elle décline toutes responsabilités en ce qui concerne les voyages et les envois de marchandises à partir de la gare de Dong Mo. Les personnes qui désirent se rendre à Langson doivent en demander l'autorisation à M. Chauvet, résident à Langson, actuellement à Hanoï.

*
* * *

Les relations télégraphiques et téléphoniques sont également rétablies entre Hanoï et Langson.

DANS LA GRANDE FAMILLE DES CHEMINOTS (R.N.C.18)

¹⁸ Réseaux non concédés.

Réunion en l'honneur
de M. TRAN-VAN-SINH,
chef de gare de Phu-lang-thuong,
chevalier de la Légion d'honneur*
(*La Volonté indochinoise*, 10 décembre 1943)

La réunion s'est déroulée dans le bureau du directeur de l'exploitation, en présence du Sous Directeur, M. Meriaux, des Ingénieurs en Chef, des Ingénieurs principaux ainsi que d'une délégation du personnel Français et Indochinois dans la quelle on notait la présence de M. Vanderhasselt, Inspecteur des Chemins de fer, décoré de la Légion d'Honneur à la suite du bombardement de Battambang au cours duquel il est grièvement blessé dans l'exercice de ses fonctions.

M. Harter, Ingénieur principal, chef du 1^{er} Arrondissement, a présenté M. Sinh et, après avoir rappelé les différentes étapes de sa carrière, a fait son éloge en ces termes :

« Vous êtes, Mon cher Sinh, un vivant exemple pour les Cheminots Indochinois qui vous ont toujours tenu en haute estime et qui, j'en suis sûr, trouveront dans la Croix qui vous honore, un réconfort à leur tâche parfois pénible et un encouragement à se maintenir à la hauteur de cette tâche en dépit des difficultés de toutes sortes qui pourront naître des circonstances. »

M. Harter a profité de l'occasion pour exprimer à nouveau les sentiments d'affectueuses et de déférente estime qui unissent les cheminots à leur Directeur, M. Alfano, et a assuré ce dernier du dévouement absolu des agents de tous grades.

« Soyez assuré que les Cheminots Français et Indochinois des réseaux non-concédés sauront, en toutes occasions, se montrer dignes de leurs frères de France dont les derniers communiqués viennent de nous rappeler l'esprit de dévouement, d'abnégation et de sacrifice. Nul doute [que] cet esprit ne peut ici que grandir à la suite de l'honneur insigne dont u ndes nôtres vient d'être l'objet. »

À m'occasion de la remise solennelle par l'Amiral Decoux, Haut Commissaire de la France dans le Pacifique, Gouverneur Général de l'Indochine, de la Croix de la Légion d'Honneur à M. Tran Van Sinh, Chef de gare de Phu lang Thuong, le Directeur Général des Réseaux non concédés, M. Alfano, a tenu à manifester publiquement au nouveau décoré ses sentiments de grande estime et à marquer toute l'importance qui doit s'attacher à cette éclatante distinction qui honore non seulement M. Sinh mais encore tout le corps des Cheminots des Réseaux non concédés.

Le Directeur de l'Exploitation, M. Alfano, a pris à son tour la parole:

Mon cher Sinh,

.....
Rappelons que les Cheminots des Réseaux non concédés ont déjà été cités à l'Ordre des Troupes du Groupe de l'Indochine pour leur belle conduite à l'occasion des transports massifs qui ont eu lieu lors des événements de 1940-1941. On voit donc qu'ils continuent en Indochine les nobles traditions des Cheminots de France et qu'ils appliquent sans défaillance et dans toute son ampleur le mot d'ordre du Maréchal : « Servir ».
