

COMPAGNIE FRANÇAISE DES CHEMINS DE FER DE L'INDOCHINE ET DU YUNNAN

Jean Léonce Frédéric HÉLY D'OISSEL (1833-1920),
président

Saint-cyrien, ancien conseiller d'État, ancien député de la Seine-et-Oise (1889-1893), administrateur (1887), vice-président (1888), puis président (1902-1914) de la Société générale, administrateur, puis vice-président des Chemins de fer de l'Ouest, administrateur (1894) de la Banque impériale royale privilégiée des Pays-Autrichiens, administrateur (1895), puis président (1902-1920) de la Banque de l'Indochine, président des Chemins de fer de l'Indo-Chine et du Yunnan (1901), de l'Est-Asiatique français (1902), administrateur des Messageries maritimes (1904)...

Voir notice dans le [Qui êtes-vous ? 1924](#).

UN PRÉALABLE :

[La délimitation et l'abornement de la frontière sino-annamite
\(1885-1896\).](#)

LA BANQUE DE L'INDOCHINE ET LE CHEMIN DE FER DU YUNNAN
par [Marc Meuleau](#)

LE COMMERCE AU TONKIN
par Paul Bonnetain
(*Le Figaro*, 19 décembre 1885)

.....
Pour revenir au Tonkin, j'estime encore qu'il ne rapportera réellement que si, *tout de suite*, il se forme, pour l'exploiter, une forte association de capitalistes. Les financiers ont seuls, de tout temps, su coloniser, seules les collectivités comme les Jésuites. Si ce syndicat se formait, il devrait, *tout de suite*, se mettre à la construction d'un chemin de fer montant au Yun-Nam, et devancer les Anglais, car sans communications rapides avec le Yun-Nam, le Tonkin ne sera qu'une nouvelle Cochinchine, soit une vache laitière pour nos fonctionnaires, une inutilité pour nous (j'excepte le point de vue maritime et militaire). Ce chemin de fer obtiendra de se poursuivre sur le territoire chinois : les autorités impériales me l'ont assuré, et, par conséquent, donnera la fortune à ses actionnaires, d'autant que sa construction reviendrait à peu de chose, le terrain et la main-d'œuvre ne coûtant rien.

Mais où est ce syndicat, dira-t-on ? Il est partout, et il surgira tout fait le jour où, au lieu de mêler la politique aux questions d'affaires, nos parlementaires voteront qu'avant toutes dépenses les revenus des fermes d'opium tonkinoises soient consacrés à garantir 5 % d'intérêt annuel aux actionnaire de la première voie ferrée.

Mon *Musée commercial*, le voilà.

J'avais besoin de dire ma pensée, et, pour ma satisfaction personnelle, de prédire bien hautement que si l'on ne fonde au plus tôt ni cette ligue de producteurs et de négociants, ni ce syndicat de capitalistes, le Tonkin, malgré sa richesse, sa fertilité, malgré tout, ne rapportera jamais plus que nos autres colonies, c'est-à-dire : 0 0 0 0 0 !

Charles *Albert* WIART,
chargé d'étude de la ligne au Yunnan

Né à Rumont (Seine-et-Marne), le 12 juin 1863.

Fils de Louis Valentin Bénoni Wiart et de Marie Félicie Clotilde Girard.

Marié à Paris XIV^e, le 26 mai 1923, avec Hélène Clara Verholle (1883-1951).

Dont :

— Paule Renée (1906-1982)(Mme Félix Jules Catella).

Polytechnicien.

Ingénieur des Ponts et Chaussées.

Attaché au service de M. Favre , ingénieur en chef, à Tours (1^{er} juillet 1888).

Service ordinaire vicinal de l'arrondissement de Confolens (Charente), comprenant 118 km. de routes nationales et 50 km. de routes départementales (1^{er} juillet 1889).

Service de la ligne de Confolens à celle de Civray (Vienne) au Blanc (Indre)(1893).

Même service et études de tramways sur 60 km. (1^{er} janvier-10 décembre 1895).

Directeur des Travaux publics à Madagascar (11 décembre 1895).

Attaché au Service des voies navigables du Nord et du Pas-de-Calais (arrondissement de Douai)(16 mars 1897).

Attaché à la mission, puis chef de la mission technique chargée d'étudier, au Tonkin et en Chine, les moyens de pénétration, par voies ferrées dans les provinces chinoises du Sud-Ouest (16 octobre 1897).

Chargé de la 4^e Section du Service municipal des travaux de Paris (1^{er} février 1902).

Chargé de la 5^e section de Service technique du Métropolitain (1^{er} mai 1904).

Officier de la Légion d'honneur du 30 avril 1918 : lieutenant-colonel (territorial) du génie, chef du service des routes d'une armée.

Ingénieur au Paris-Lyon-Méditerranée (P.-L.-M.)

Décédé à Paris (XIV^e), le 15 décembre 1933.

NOUVELLES ET RENSEIGNEMENTS
(*L'Avenir du Tonkin*, 3 novembre 1897)

Une mission composée de deux ingénieurs, envoyée par le ministère, est attendue au Tonkin vers le 20 courant.

Ces messieurs n'auront pas, comme le bruit en a couru en ville, à s'occuper des lignes qui ont motivé la formation du syndicat dont nous avons parlé. — ces lignes sont chose décidée, sauf approbation du Parlement —, ils sont chargés d'étudier la question des chemins de fer de pénétration en Chine.

M. le capitaine Bourguignon ¹, qui était sur le point de rentrer en France, et M. H. Feer, interprète-chancelier au consulat de France à Ssé-Mao, en ce moment à Hanoi, seront adjoints à cette mission.

¹ Xavier Joseph Victor Bourguignon (La Sône, Isère, 4 décembre 1864-Hyères, 22 mars 1918) : polytechnicien, officier d'artillerie coloniale. Au Tonkin en guerre (1^{er} janvier 1891-28 janvier 1895, 1^{er} octobre 1896-11 mai 1900), en Chine (10 août 1900-10 sept. 1902) et de nouveau au Tonkin. Membre de la [commission d'abornement de la frontière franco-chinoise](#) (1893), puis missions d'études de chemins de fer en Chine, membre de la commission franco-chinoise pour la construction du chemin de fer du Yunnan (7 juin 1899)... Chevalier de la Légion d'honneur (*JORF*, 12 juillet 1902).

NOUVELLES ET RENSEIGNEMENTS
(*L'Avenir du Tonkin*, 20 novembre 1897)

M. le commandant Gosselin et MM. les capitaines Bourguignon et Schmidt ², tous trois de l'Artillerie de marine, sont désignés pour accomplir une mission, qui durera deux ans environ, au Yunnan. La direction politique de cette mission appartient à M. le colonel Pennequin. Trois jeunes Annamites, élevés à Shanghai et qu'on a pu voir à Hanoï ces jours-ci, habillés à la chinoise, auprès de M. le colonel Pennequin, serviront d'interprètes à la mission, qui va se mettre en route très prochainement.

Cette mission d'études comprendra, en outre, deux ingénieurs de l'État, l'un délégué par le ministère des Affaires étrangères, l'autre par celui des Colonies.

La pénétration vers Yunnan-fou va enfin être sérieusement étudiée.

N° 1285. — ARRÊTÉ désignant le chef d'escadron d'artillerie Poutet pour remplacer le capitaine Schmidt comme membre des trois commissions nommées par arrêté du 7 novembre 1897.

(*Bulletin officiel de l'Annam et du Tonkin*, 1897, p. 1683)

Du 29 novembre 1897

Le Gouverneur général de l'Indo-Chine,

Vu le décret du 21 avril 1891 ;

Vu les arrêtés en date du 7 novembre 1897, désignant le capitaine Schmidt pour faire partie de diverses commissions dont la réunion est fixée au 15 décembre 1897 ;

Vu l'arrêté du 18 novembre 1897, nommant cet officier membre d'une mission d'études topographiques envoyée au Yunnan ;

Sur la proposition du général de division, commandant en chef les troupes de l'Indo-Chine,

ARRÊTE :

Article premier. — Le chef d'escadron d'artillerie Poutet ³ remplacera le capitaine Schmidt comme membre des trois commissions nommées par arrêté du 7 novembre 1897 pour étudier la construction d'un pont sur le fleuve Rouge et l'établissement du chemin de fer de Hanoï à la Porte de Chine.

Art. 2. — Le Général de division commandant en chef les troupes de l'Indo-Chine est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Hanoï, le 29 novembre 1897.

Pour le Gouverneur général et p. o.

Le Résident supérieur au Tonkin,

J. FOURÈS.

² Louis-Ferdinand Schmidt (La Florida, Chili, 27 nov. 1862-28 janvier 1940) : polytechnicien, capitaine en 1^{er} de l'artillerie de marine, remplacé peu après par Poutet. Commandeur de la Légion d'honneur du 6 juillet 1921 : ingénieur général de 2^e cl. d'artillerie navale.

³ Victor Jean Poutet (Roquevaire, Bouches-du-Rhône, 6 mai 1857-Marseille, 25 août 1912) : polytechnicien, officier dans l'artillerie navale, il effectue deux séjours en Indochine (1890-1891, 1896-1898) où il reçoit le Dragon d'Annam. C'est un matheux qui s'est distingué par ses inventions en matière d'artillerie navale. Chevalier de la Légion d'honneur du 29 oct. 1889.

Haïphong
(*L'Avenir du Tonkin*, 15 janvier 1898)

M. Borreil ⁴, chef du service des Eaux et de la Navigation, et M. Luret, sous-ingénieur des Travaux publics, sont ici depuis trois jours.

Ces messieurs sont chargés de procéder aux études du chemin de fer d'Hanoï à Haïphong.

HAÏPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 6 avril 1898)

La mission d'études technique en Chine, composée de M. Guillemoto, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées ; Leclère ⁵, ingénieur ordinaire des mines ; Bourguignon, capitaine d'artillerie ; Delay, médecin de 1^{re} classe ; Kerler, conducteur des Ponts et Chaussées ; Surcouf, sous-lieutenant de réserve ; deux interprètes et dix boys se trouvait à Man-hao dans la première quinzaine de mars.

D'après une lettre qui nous parvient de là-bas, tous ces messieurs étaient en bonne santé, et la commission poursuivait sans encombres le cours de ses travaux.

CHINE
(*L'Avenir du Tonkin*, 30 juillet 1898)

La mission technique du Sud de la Chine, composée de MM. Wiert, Petit, Feer et Collin, qui est partie de Hanoï le 10 janvier, est arrivée à Shanghai. Ils ont fait à pied la route de Hanoï à Shanghai, à travers le Quang-si et le Hunan.

HANOÏ
ADJUDICATIONS
(*L'Avenir du Tonkin*, 5 octobre 1898)

Samedi dernier ont eu lieu à Hanoï les adjudications suivantes :

Travaux d'infrastructure et de bâtiments du chemin de fer, entre la gare de la rive droite et le grand pont sur le fleuve Rouge, à Hanoï.

Les prix suivants ont été faits :

MM. Fournier-Trelluyer-Levaché	prix du bordereau
Lannes (Benjamin)	3 % de rabais

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

⁵ André Marie Adrien Leclère (Paris Xe, 21 janvier 1858-Le Mans, 15 octobre 1915) : polytechnicien, ingénieur des mines, particulièrement versé dans les analyses chimiques, volontaire pour cette mission dont il publia les résultats dans les *Annales des mines*. Chevalier de la Légion d'honneur du 23 janvier 1901.

Chaussé	5 % de rabais
Le Roy	2 % de rabais
Guillaume frères	3% de rabais
Robert	5 % de rabais
Viterbo	1 % de rabais

M. Robert a été éliminé, ses pouvoirs n'ayant pas été joints à sa soumission.
M. Chaussé a été déclaré adjudicataire.

(*L'Avenir du Tonkin*, 6 novembre 1898)

Nous apprenons que la mission d'études des chemins de fer — ligne Mong-tzé-Laokay-Yunnan-Sen — va bientôt quitter Hanoï.

Cette mission est dirigée par M. Wiart, ingénieur des Ponts et Chaussées.

Il est accompagné de M. le docteur Delay, de M. Bride et de l'adjudant Collin.

Cela fera la sixième mission d'études travaillant à l'étude des chemins de fer.

MINISTÈRE DE LA MARINE
(*JORF*, 29 novembre 1898, p. 7213)

Par décision ministérielle du 28 novembre 1898, sur la proposition de M. le général commandant en chef les troupes de l'Indo-Chine, les mutations suivantes ont été arrêtées parmi les officiers de l'arme désignés ci-après, en service dans la colonie, savoir :

MM. Bellat ⁶, capitaine en 1^{er} à la 5^e batterie ; Landais, capitaine en 1^{er} à la 4^e batterie, et Trégoat, lieutenant en 2^e au détachement de la 5^e compagnie d'ouvriers, ont été classés à l'état-major hors cadres : MM. Bellat et Trégoat, pour faire partie d'une mission technique en Chine, et M. Landais, pour occuper les fonctions de chef du service de la télégraphie militaire.

.....
Enfin, MM. les capitaines en 1^{er} Bellat (hors cadres), ... ont été autorisés à accomplir une année supplémentaire de séjour en Indo-Chine.

INDO-CHINE
(*La Dépêche coloniale*, 14 mai 1899)
(*De notre correspondant particulier*)

16 avril 1899.

.....
Les passages des missions d'études techniques ou commerciales sont nombreux à Lao-Kay. En ce moment, on signale la présence de MM. le commandant Bouzon

⁶ Charles Jules Bellat (1863-1930) fils d'un entrepreneur lyonnais du bâtiment. Polytechnicien, ingénieur de l'artillerie navale. Responsable de la construction de la section Vietri-Laokay (1903-1906). Commandeur de la Légion d'honneur (1919).

[Bauzon], les capitaines de Lacoste ⁷ et Bellat, les ingénieurs Blanc et Rousselin ⁸, et le vice-consul de France, à Mongtzé, M. de La Bâtie ⁹. On a beaucoup de peine à loger tous les voyageurs qui sont déjà arrivés, et à plus forte raison ceux qui sont annoncés. Aussi on se félicite de voir l'initiative d'un Tonkinois, qui fait construire un vaste bâtiment qui pourra servir d'hôtel.

Cette invasion pacifique du Yunnan est certainement une excellente chose, mais, comme les moyens de transports font presque totalement défaut, nous serions forcés de passer par les exigences des transitaires chinois si la Compagnie des fluviales ne se décidait pas à organiser deux voyages par mois. Des pourparlers sont engagés à ce sujet.

⁷ Émile Antoine Henri (ou Henry) Bouillane de Lacoste (Montélimar, 14 janvier 1867-Montélimar, 25 septembre 1937) : saint-cyrien, il sert successivement dans les chasseurs alpins, à l'école de gymnastique de Joinville-le-Pont, dans la Légion étrangère en Algérie et au Tonkin comme officier du renseignement. Ancien membre de la mission militaire et topographique couplée à la commission d'abornement du Yunnan (2 octobre 1896). Voir plus bas.

⁸ [Albert Rousselin](#) (Douai, 30 avril 1871-Mytho, 6 janvier 1904) : polytechnicien, entrepreneur à Hanoï

⁹ Maurice Dejean de la Bâtie (et non *Bâtue*) : frère de Théodose, médecin à Saïgon, et père d'Eugène (*L'Écho annamite*). Officier de la Légion d'honneur.

François-Eugène BLONDELET, chef de mission

Né le 3 mars 1837 à Rethel (Ardennes).
Fils de Jean-Baptiste Blondelet et de Véronique Joseph Vauvert.

Ingénieur civil.

Construction du chemin de fer des Ardennes (Entreprise Parent et Schaken, ancêtre de Fives-Lille)(1855-1857).

Service central des études de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest (1857-1861).

Construction des gares et stations de la ligne d'Anione à Bologne (Chemins de fer romains).

Chef de section aux Chemins de fer calabro-siciliens (1863-1866).

Attaché à la Société des Batignolles (3 janvier 1867) :

— lignes Villach-Linz pour le Sudbahn (Autriche),

— Pitesti-Craiova (Chemins de fer roumains),

— [Duviver-Souk-Arhas](#) (Algérie),

— puis directeur des travaux du [Chemin de fer de Dakar à Saint-Louis](#) (Sénégal).

Chevalier de la Légion d'honneur du 8 juillet 1885.

Décédé le 15 novembre 1902, en son domicile, à Paris, place des Batignolles, 22.

Lao-kay

(*L'Avenir du Tonkin*, 27 mai 1899)

On nous écrit :

La mission d'études dirigée par M. l'ingénieur Blondelet est arrivée le 15 à Lao-kay par le régulier des Fluviales.

Cette mission est composée de M. Blondelet, de la société des Batignolles (chef de mission), de M. Arnaud, de la Société « La Régie générale », fondée par M. Vitalis [comte Vitali], et de MM. les ingénieurs Dumas, Martial, Moreau, Cuginin, Schröder, Estassy, chefs de brigade, et de huit opérateurs.

Plusieurs de ces messieurs ont, depuis des années, travaillé à des études de chemins de fer en Amérique, en Afrique, en Turquie, en Italie, en Portugal, en Chine, etc.

Un consortium composé de plusieurs banques importantes et de grands établissements industriels, les envoie au Yunnan faire les études indispensables qui doivent servir de bases à des propositions fermes et à des contrats sérieux.

[Prochaine inauguration de l'[hôtel du Commerce](#)]

Ces messieurs ont été bien accueillis à Lao-kay, qui leur a produit une heureuse impression. Ils sont descendus à l'hôtel du Commerce tenu par M. F. [Fleury] et dont l'inauguration aura lieu bientôt, la construction n'étant pas encore entièrement achevée.

.....

INFORMATIONS

(*L'Avenir du Tonkin*, 4 juin 1899, p. 2, col. 5)

M. Wiant, des ponts et chaussées, est nommé ingénieur chef du service 1^{re} classe des Travaux publics de l'Indo-Chine.

La solde de M. Wiant est fixée à 20.000 fr., se décomposant comme suit :

Solde d'Europe 10.000 fr. 00

Supplément colonial 10.000 fr. 00

Il aura droit à un supplément de 5.000 fr. 00, à titre de frais de service.

Les frais de transport, de route et de séjour auxquels M. Wiant pourrait avoir droit en vertu du décret du 3 juillet 1897, pendant la mission qu'il remplit en Chine, seront imputés sur le crédit de 200.000 piastres inscrit à l'article 3 du chapitre IX du budget général de 1899.

Indo-Chine

(*La Dépêche coloniale*, 4 juin 1899)

Le courrier apporte des nouvelles intéressantes.

M. Doumer a rendu un arrêté approuvant l'adjudication de travaux publics faite à la maison Jacques et Cie pour la construction de la gare d'Hanoï et pour la construction de la section du chemin de fer d'Hanoï à la frontière de Chine.

Les dépenses sont imputées sur le crédit du budget extraordinaire.

PARIS

(*La Liberté*, 4 juin 1899)

M. Angoulvant, gérant-du vice-consulat de France à Hokeou (Chine), se tiendra le mercredi 7 juin, de 2 à 5 heures, à l'office national du commerce extérieur, 3, rue Feydeau, à la disposition des personnes qui voudraient l'entretenir sur les débouchés que le Yunnan est susceptible d'offrir au commerce et à l'industrie de la France, notamment, pour les cotonnades et filés de coton, et sur les moyens de transport et voies d'accès au Yunnan.

Du 7 juin 1899

(*Bulletin officiel de l'Indochine française*, 1899, p. 878)
(*L'Avenir du Tonkin*, 10 août 1899, p. 2 : avec des coquilles)

Lao kay. — Une commission est chargée de régler avec les autorités chinoises de la province de Yunnan les questions que soulève la construction du chemin de fer de Lao-kay à Yunnan-sen, prévu par la convention du 1^{er} avril 1898 et la loi du 25 décembre 1898.

La commission française de chemin de fer est ainsi composée :

MM. Masse, administrateur de 1^{re} classe, président.

Le commandant Bauzon ¹⁰ et Wiart, ingénieur des Ponts et Chaussées, vice-présidents ;
le capitaine Bourguignon,
le capitaine Duprat ¹¹,
le capitaine de Lacoste ¹²,
Ganesco, commissaire du Gouvernement au Laos, secrétaire.
Gérard, secrétaire adjoint,
Lieou-Ouen-chouan, lettré.

PARIS
ÉCOLE COLONIALE
(*La Liberté*, 6 juillet 1899)

M. Decrais, ministre des colonies, a présidé hier soir l'assemblée générale annuelle de l'Association des anciens élèves et élèves de l'École coloniale [...].

M. Angoulvant, chef-adjoint du cabinet du ministre des colonies, a fait ensuite une conférence sur les voies de pénétration au Yunnan.

(*Journal officiel de l'Indochine française*, 23 novembre 1899)

Par décision du Gouverneur général de l'Indo-Chine, en date du 8 novembre 1899 :

Sont approuvées les avances ci-après, faites d'urgence aux officiers et fonctionnaires employés à la mission d'études des chemins de fer du Yunnan, en vertu de décisions de M. le directeur des travaux publics de l'Indo-Chine en date des 25 mars, 14, 17 et 18 avril, 13, 17 et 23 mai et 21 juillet, savoir :

	Piastres.
À M. le commandant Bauzou	200
Au même	1.000
À M. le directeur des travaux publics de l'Indo-Chine	4.000
À M. le capitaine Duprat	500
À M. Kerler, conducteur des ponts et chaussées	1.000

¹⁰ Antoine-Alexis-Fernand Bauzon (Arnay-le-Duc, Côte-d'Or, 15 juin 1853-Paris XII^e, 20 octobre 1915) : saint-cyrien, à la disposition du ministre des colonies pour diverses explorations et travaux topographiques au Tonkin et au Yunnan (18 janvier 1899-20 mai 1901). Officier de la Légion d'honneur du 10 juillet 1910.

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

¹² Henry Bouillane de Lacoste (voir ci-dessus). Départ pour France par le transsibérien (déc. 1899). Attaché à l'état-major du général en chef du corps expéditionnaire en Chine (1900). Auteur de plusieurs relations de voyage.

À M. Wiart, ingénieur des ponts et chaussées	1.000
Au même	2.000
À M. Masse, administrateur de 1 ^{re} classe	1.000

(Journal officiel de l'Indo-Chine française, 21 décembre 1899)

Par décision du directeur des travaux publics de l'Indo-Chine, en date du 28 octobre 1899 :

Une avance de trois mois de solde coloniale sera faite à MM. Buvignier ¹³, capitaine du génie, et Blanc, lieutenant du génie, désignés pour servir au Yunnan.

Le montant de cette avance est imputable au chapitre IX, article 3, du budget général de l'Indo-Chine.

Par décision du Directeur des travaux publics de l'Indo-Chine, en date du 28 octobre 1899 :

Une avance de trois mois de solde coloniale sera faite à MM. Lichau, Deval, Neff, Moreau, sous-officiers du génie, désignés pour servir au Yunnan.

Le montant de cette avance est imputable au chapitre IX, article 3, du budget général de l'Indo-Chine.

Par décision du Directeur des travaux publics de l'Indo-Chine, en date du 8 novembre 1899 :

Une avance de trois mois de solde coloniale sera payée à MM. Colonna de Leca, Montagner, Beaugendre et Didier, conducteurs, et à MM. Regert, Lafay, Gaudron et Downie, commis des travaux publics de l'Indo-Chine, désignés pour servir au Yunnan.

Par décision du Directeur des travaux publics de l'Indo-Chine, en date du 9 novembre 1899 :

Les nommés :

Lam-Hop, ouvrier forgeron chinois (solde mensuelle, 60 piastres) ;

Poune-Seng, ouvrier charpentier chinois (solde mensuelle, 50 piastres) ;

Tang-Vom, ouvrier menuisier chinois (solde mensuelle, 50 piastres) ;

Tong-tac-Sang, ouvrier maçon chinois (solde mensuelle, 50 piastres),

sont désignés pour servir au Yunnan, en qualité de contremaîtres, pour le service des études du chemin de fer.

Une avance d'un mois de solde sera faite à chacun des Asiatiques sus-mentionnés.

Leur solde et les frais de transport les concernant sont imputables au budget général de l'Indo-Chine, chapitre IX, article 3.

ACTES OFFICIELS
(L'Avenir du Tonkin, 28 décembre 1899)

¹³ Albert Eugène Buvignier (Châteauroux, 13 janvier 1861-Bordeaux, 31 mai 1943) : polytechnicien, commandeur de la Légion d'honneur du 22 sept. 1924 : colonel à l'état-major particulier de guerre de la 2^e division. Médaille commémorative de l'expédition de Chine (1900-1901). Officier de l'ordre du Dragon de l'Annam (24 mars 1912).

Une avance de la somme de mille piastres (1.000 \$ 00), à charge de justification ultérieure d'emploi, sera faite à M. le lieutenant Trégoat. pour les frais du voyage au Yunnan du groupe qu'il dirige.

COLONIES

LE CHEMIN DE FER DU YUNNAM (*La France militaire*, 5 janvier 1900)

La construction du chemin de fer de Lao-Kay à Yunnam-Sen paraît entrer dans la période de solution pratique. Le moment est donc venu de montrer le rôle que joua l'armée dans les études préliminaires.

Au lendemain de la mission lyonnaise en Chine, toutes les convoitises se dirigèrent vers l'exploitation économique de l'Empire Jaune.

Pour s'opposer au projet anglais de relier Rangoon à Shang-Hai par une voie ferrée, on se décida à construire la voie ferrée de Lao-Kay à Yunnam-Sen. M. Lebon, alors ministre des colonies, se montra un des plus actifs champions de cette idée, et une mission d'études fut constituée dans le but d'étudier le tracé projeté.

Elle comprenait : M. Guillemoto, ingénieur en chef des ponts et chaussées, chef de mission ; M. Leclère, ingénieur des mines ; le capitaine d'artillerie de marine Bourguignon ; M. Kerler, conducteur des ponts et chaussées.

Mais avant que cette mission eût commencé ses travaux, le colonel Pennequin avait été chargé, par le gouverneur général de l'Indo-Chine, de faire étudier les voies d'accès autour du bassin du fleuve Rouge au plateau du Yunnan.

Le lieutenant d'infanterie de marine Privey avait déjà fait, dans cet ordre d'idées, une intéressante reconnaissance de la vallée du Sim-Chiem-Ho ¹⁴.

Cette fois, le colonel Pennequin opéra en personne, bien secondé par le commandant Gosselin et les capitaines Schmitt et Bellat, de l'artillerie de marine.

Nous avons donc, en 1898, une étude déjà fort complète de la région.

Au lendemain de la signature de la convention franco-chinoise de la même année, nous nous mîmes résolument à l'œuvre.

M. Guillemoto prit la direction technique des opérations. Le commandant Gosselin et les capitaines Schmitt et Bellat levèrent en deux mois et demi, à la planchette, l'itinéraire Lao-Kay-Mong-Tsé ; le capitaine Bourguignon et MM. Leclère et Kerler firent le même travail sur la route Mong-Tsé-Yunnam-Sen.

Au mois d'août, M. Guillemoto rédigeait son rapport, dans lequel il rendait pleine et entière justice à l'excellente collaboration de nos officiers. Il se prononçait avec eux pour l'exécution de la voie Lao-Kay à Yunnam-Sen, qui devait avoir 450 kilomètres de long, de nombreux tunnels, et revenir à 70 millions.

Tels sont les débuts du chemin de fer du Yunnan.

ACTES OFFICIELS (*L'Avenir du Tonkin*, 10 mars 1900, p. 2)

Une avance de la somme de cinq cents piastres à charge de justification ultérieure d'emploi, sera faite à M. le commandant Bauzon, vice-président de la commission du

¹⁴ Nous renvoyons à cet égard à l'intéressant travail paru dans *l'Almanach du Marsouin*, de Ned-Noll (année 1899).

chemin de fer de Yunnan-sen, pour les frais du voyage au Yunnan de la mission qu'il dirige.

(*L'Avenir du Tonkin*, 14 mars 1900)

Le projet présenté par [MM. Daydé et Pillé](#) pour la fourniture et la pose des tabliers métalliques de 35 mètres et au-dessous, à exécuter sur la ligne de Haïphong à Hanoï et à Lao-kay, partie comprise entre Haïphong et Vietri, est approuvé.

Le montant des dépenses autorisées pour ces travaux est fixé :

Pour les travaux à l'entreprise à 309.471 fr 75

Pour les dépenses en régisseur la somme a valoir 40.528 fr. 25

Total général 350.000 fr. 00

Les dépenses résultant de l'exécution des travaux seront imputées sur les fonds de l'emprunt de 200 millions de francs, autorisé par la loi du 25 décembre 1898 chapitre III article 1^{er}.

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

(*La Politique coloniale*, 4 octobre 1900)

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

Le capitaine du génie Buvignier et le lieutenant du génie Blanc, en provenance de la mission du Yunnan, sont attachés au service de la ligne de chemin de fer de Haïphong à Lao-kay (section de Yen-bay à Lao-kay).

LÉGION D'HONNEUR

Ministère des Affaires étrangères

(*Journal officiel de la République française*, 20 août 1900, p. 5565)

Officier

François (Auguste), consul général honoraire. Consul de France à Mongtsé. Chevalier du 12 janvier 1900. Est rentré à son poste de Yunnan-fou dès la nouvelle des troubles menaçant nos nationaux et missionnaires. A réussi, à force d'énergie, à conserver les armes nécessaires à la défense de la mission, à laquelle il a donné asile dans sa maison, où il est parvenu à tenir les Chinois en respect du 13 mai au 24 juin. Il a ramené saines et sauvés 20 personnes de Yunnan-fou au Tonkin où il est arrivé exténué et sans vêtements après une marche de 12 jours.

Chevalier

Beauvais (Jean-Joseph)[Angoulême, 1867-Canton ?, 1924], [interprète de 1^{re} classe, détaché près du délégué auprès de la commission des chemins de fer du Yunnan](#). Douze années de services hors d'Europe. [Chargé de mission dans l'île d'Hainan en 1888](#). Attaché à la mission François dans la Chine méridionale. S'est signalé par son dévouement lors des récents événements du Yunnan.

Delay (Jean-Joseph), médecin de 1^{re} classe du corps de santé des colonies. Voir encadré ci-dessous.

Fenouil (Jean-Joseph), évêque de Yunnan ; 53 ans de services en Chine.

Chronique locale
(*L'Avenir du Tonkin*, 20 août 1900)

Nous apprenons que l'adjudant Collin, du 9^e de marine, a été l'objet d'une agression dimanche soir de la part d'un civil faisant partie d'un groupe de trois personnes.

La justice étant saisie de l'affaire, nous n'en dirons pas davantage.

Bornons-nous à faire remarquer toutefois que le sous-officier en question ne connaît nullement son agresseur et qu'il est rentre récemment très fatigué du Yunnan.

Il compte ici autant d'amis que de connaissances et jouit de l'estime de tous ceux qui ont été en relations avec lui.

ACTES OFFICIELS
(*L'Avenir du Tonkin*, 9 septembre 1900)

Un supplément mensuel de fonctions de 50 \$ est accordé à M. Delhomme, conducteur, chef de bureau à la mission des chemins de fer du Yunnan, à compter du 1^{er} août 1900.

Le lieutenant Charlet, l'adjudant Verdier, le sergent Velet et le soldat Luer, qui avaient été détachés à la mission des chemins de fer du Yunnan, sont mis à la disposition du directeur des Travaux publics de Cochinchine.

MM. Desbos et Wiart, ingénieurs-chefs de service, sont chargés respectivement de l'intérim des sections de Viétri à Doan-tuong, de Doan-tuong à Lao-kay de la ligne de chemin de fer de Viétri à Lao-kay.

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

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

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

- 1° La Société des Ponts et Travaux en fer. Représentée par M. Trincavelli
2.142.1321.51
- 2° Le Creusot. Représenté par M. Lanne 2.117.844 fr. 29
- 3° MM. Daydé et Pillé. Représentés par M. Saint Fort-Mortier 2.213.465 fr. 82
- 4° La société Levallois-Perret 2 717.175 fr. 50
- 5° La société Fives-Lille 2.568 .246 fr. 45
- 6° MM. Blazeix et Cie (successeur de Le Roy Dap-cau) 2.500.688. fr. 30

La commission d'adjudication était présidée par M. **W**iard, ingénieur, assisté de M. Caboche ¹⁵, ingénieur, Duprat, capitaine du génie, et M. Demorgny, délégué de la Résidence supérieure.

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

PETITES NOUVELLES COLONIALES
FONCTIONNAIRES
(*La Politique coloniale*, 7 novembre 1900)

M. Buvignier, capitaine du génie, est désigné pour remplir les fonctions d'ingénieur chef de service de 2^e classe des travaux publics de l'Indo-Chine, à compter du 1^{er} août 1900.

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

Lignes en cours d'exécution :

Ligne de Hanoï à Haïphong et Viétri.

La ligne de Hanoï à Haïphong et Viétri comporte un développement de 158 km. 222. Les travaux d'infrastructure en ont été concédés le 19 septembre 1899 à MM. Manard et Chièze, pour une somme, y compris la somme à valoir, de 3.884.400 fr. 57 c. Les travaux devront être terminés le 19 mars 1902.

Les petits ponts métalliques ont été adjugés, le 6 février 1900, à la maison Daydé et Pillé, moyennant une somme totale de 350.000 fr.

La date fixée pour l'achèvement des travaux est le 24 août 1901.

Les grands ponts seront construits par MM. Schneider et Cie aux termes d'une adjudication du 6 février dernier. Les travaux devront être terminés le 24 février 1901 et la dépense résultant de l'adjudication s'élève à 3.700.000 fr.

C'est la société des Aciéries françaises (Isbergues) qui fournira les rails, dans un délai de 21 mois, en vertu de l'adjudication du 21 août 1900. La dépense prévue pour l'ensemble des rails et des traverses est de 5.625.000 fr.

L'adjudication du ballastage a eu lieu le 20 octobre et celle du petit matériel de voie, le 1^{er} novembre prochains.

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

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

La dépense prévue est de 1.985.079 fr. 85 c.

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

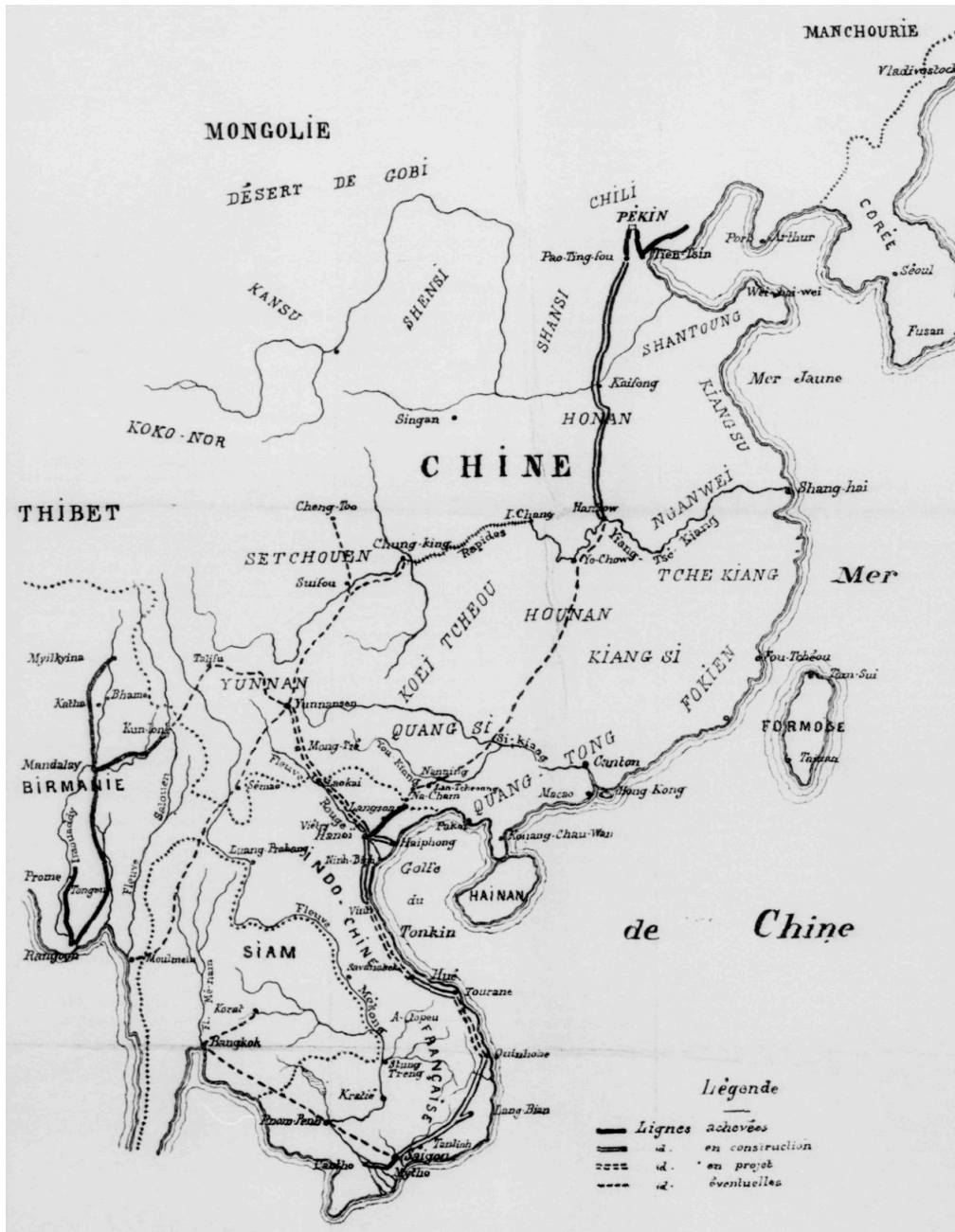
¹⁵ Étienne *Alexandre* Caboche (Beauvais, 1864-Paris, 1922) : polytechnicien, ingénieur des ponts à Chaussées à Tours (1889), Royan (1890), au Tonkin (1899), au Yunnan (chargé, à Mongtzé, du contrôle du chemin de fer)(jan.-nov. 1902), à nouveau au Tonkin, en Cochinchine (1906), puis directeur du Chemin de fer franco-éthiopien de Djibouti à Addis-Abeba (1910-1922). Chevalier de la Légion d'honneur (*JORF*, 18 juillet 1903).

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

La société des Aciéries françaises (Isbergues) fournira les rails en vertu d'une adjudication du 21 août 1900 moyennant une somme de 4.075.000 fr., laquelle comprend également la fourniture des traverses. L'adjudication du petit matériel de la voie a eu lieu le 1^{er} novembre et celle du ballastage le 9 novembre derniers.

La pénétration en Chine

LE CHEMIN DE FER DU YUNNAN (*La Dépêche coloniale*, 9 avril 1901)



Nous avons, dans divers articles ¹⁶, étudié la situation générale actuelle des chemins de fer indochinois et indiqué, comme une éventualité désirable au point de vue de nos relations commerciales avec la Chine, combien il serait intéressant de prolonger la [ligne](#)

¹⁶ Voir les n° 1379 et 1383 de la *Dépêche coloniale* des 12 et 17-18 mars 1901.

Hanoi-Phulangtuong-Langson en territoire chinois. Sans nous exagérer la portée de cette extension de notre sphère d'influence par le rail, nous avons voulu montrer que nous pourrions exercer ainsi une certaine action sur les provinces méridionales du Céleste-Empire, voisines du Tonkin, le Quang-si et le Quang-Toung. Il s'agit, aujourd'hui, de prouver que — pour pacifique quelle soit — notre pénétration en Chine par la ligne du Yunnan ne présenterait pas une moindre utilité et que, peut-être même; au double point de vue politique et économique, elle apparaît d'une exécution plus indispensable encore et plus pressée.

M. Paul Doumer, gouverneur général de l'Indo-Chine, est convaincu que la ligne projetée de Laokai à Yun-nan-sen, éventuellement prolongée jusqu'à Souifou-Tchong-King, sur le Yang-Tsé-Kiang, et, par embranchement, jusqu'à Tchong Tou, capitale de la province du Se-Tchouen, drainerait vers le Tonkin les produits de la Chine centrale, les détournerait des voies anglaises de Shanghai et de Canton et permettrait la mise en exploitation de richesses considérables actuellement inexploitées.

Il est convaincu également — ce qui paraît incontestable — que la construction de cette ligne présenterait un énorme intérêt politique de protection pour nos possessions indo-chinoises, de contrôle, de surveillance et, le cas échéant, d'action décisive sur les affaires chinoises, qui pourrait, à un moment donné, et si pacifiques — nous le répétons — que soient nos intentions, nous rendre les plus grands services.

C'est cette utilité politique de la ligne du Yunnan que nous allons étudier tout d'abord, grâce à l'excellente carte que nous avons sous les yeux. Puis, nous examinerons le point de vue économique et commercial. Enfin, nous terminerons par un rapide historique des faits qui concernent l'établissement de cette voie de pénétration et les possibilités de sa réalisation.

Utilité politique de la ligne

Le législateur de 1898 avait sans doute été frappé de l'utilité politique de la ligne Laokai-Yun-Nan-Sen, puisque, dans le programme adopté par les Chambres, cette ligne, projetée depuis 1889, occupait le numéro 2. Il semble que les événements qui se sont déroulés depuis lors aient accentué encore la nécessité d'établir au plus tôt cette voie de pénétration.

La Chine s'est mise d'elle-même dans une situation qui nous autorise à prendre des garanties et à exiger la réalisation de certains traités (celui de 1896, par exemple, qui nous donne des droits sur les mines du Yunnan). On pensera peut-être aussi qu'il est préférable d'établir avec l'Empire du Milieu des relations commerciales, par chemin de fer, plutôt que d'exiger de nouvelles concessions territoriales. Si l'on se place à cette optique, si l'on veut bien se rendre compte du travail que font, dans un sens identique, des nations rivales, on concevra tout d'abord l'intérêt général qui s'attache au développement de nos voies ferrées en territoire chinois.

Il ne s'agit pas pour nous — et certes M. Paul Doumer est de cet avis — de conquérir le Yunnan, ni de mettre, directement ou non, la main sur le Se-Tchouen. Nous sommes loin de rêver de nouvelles et peut être stériles conquêtes — lesquelles appelleraient sans doute des représailles qui équivaldraient au démembrement anticipé de la Chine — nous voulons mettre en valeur pour le plus grand bien de notre domaine d'Extrême-Orient et pour le bien — peut-être — de la Chine elle-même, des terrains admirables, fertiles, riches en mines et en produits de toutes sortes, placés dans un climat délicieux et demeurés jusqu'à présent — par leur situation, sur un plateau difficilement accessible de 1.500 à 2.000 mètres, — à peu près improductifs.

Nous prétendons qu'ici, l'intérêt politique — facile à concevoir — d'une avancée de quinze cents kilomètres en territoire chinois, se double de l'intérêt économique; qu'au cas où des événements graves, qui se sont déjà produits et peuvent se reproduire encore, nécessiteraient de notre part une intervention énergique, cette avancée faciliterait singulièrement nos moyens d'action, et qu'à tout bien considérer, il ne faut à

aucun prix laisser prendre à nos voisins, les Anglais de la Birmanie, une place dont ils comprennent l'importance et qu'ils s'efforcent d'atteindre par tous les moyens en leur pouvoir, avec une ténacité inlassable, au risque de dépenses et de difficultés formidables.

Jetons en effet les yeux sur la carte parfaitement claire que nous trouvons ici près. On voit la ligne partant de Haïphong, notre grand port, dont l'outillage se perfectionne de jour en jour, sur le golfe du Tonkin et se dirigeant vers Hanoï, la capitale, assurant ainsi l'écoulement par mer de tous les produits d'exportation. La ligne monte ensuite vers le nord et atteint la frontière chinoise à Lao-Kai. Elle nous permet donc de dériver vers Hanoï tout le commerce du nord du Tonkin. La ligne du Yunnan, celle qui nous occupe aujourd'hui, court à partir de Lao-Kai en territoire chinois. Lao-kai est peu important, mais la photographie que nous donnons plus loin montre, par le nombre de jonques qui attendent le bac sur le fleuve Rouge, qu'il y passe un assez grand mouvement commercial. Comme Lao-Kai est poste frontière, la maison des douanes est naturellement la plus considérable de la ville.

De ce point, la ligne monte à Mongtzé où nous avons des intérêts très sérieux à protéger, nos nationaux y ayant déjà créé quelques établissements et la douane chinoise y réalisant des recettes qui peuvent s'évaluer à 160.000 taëls.

Mais laissons momentanément de côté ces considérations économiques sur lesquelles nous aurons l'occasion de nous appesantir un peu plus loin et bornons-nous — sans tenir compte pour le moment des incontestables difficultés de l'entreprise — à envisager les avantages politiques de la ligne.

Nous voici arrivés à Yunnan-Sen. Cela, c'est le projet ; c'est la loi du 25 décembre 1898. Il n'y a pas à y revenir : il faut établir la ligne votée par la Chambre et le Sénat, de Lao-Kai à Yunnan-Sen. Nous sommes sur le haut du plateau, à une altitude de plus de 2.000 mètres. Allons-nous arrêter là ?-

La concurrence anglaise

Sans doute, ici déjà, nous barrons la route aux Anglais, dont on voit la ligne birmane parlant de Rangoun, gagnant Mandalay et s'avancant — presque complètement effectuée — jusqu'à la frontière chinoise à Kunlong. Sans doute, c'est là un point important, car nos voisins ne dissimulent pas leurs projets de mainmise sur le Yunnan. La ligne qu'on voit figurer en projet, à travers le territoire chinois, de Kunlong à Talifu (avec embranchement sur le Yang-tsé-Kiang) et de Talifu à Yunnanfou. s. v. p., n'est pas de notre invention ; elle figure sur toutes leurs cartes de chemins de fer. et nous n'avons eu qu'à en emprunter le tracé à la Commercial Map of China, du *Daily Mail* (George Philip and son, London, 32 Fleet Street E C.). Donc, si nous n'occupons pas — et au plus vite — Yunnan-sen par notre voie ferrée, les Anglais viendront s'y établir. Or Yunnan-sen. c'est le Yunnan tout entier ; c'est donc, comme l'a dit le gouverneur général de l'Indo-Chine à son arrivée en France, « l'origine de toutes les hautes vallées ».

Ne voit-on pas, en effet. partir presque de son plateau, le fleuve Rouge, que nous possédons déjà au Tonkin, qui nous ouvre Hanoï et le port d'Haïphong ; le Si-Kiang, qui traverse la Chine méridionale et nous donne accès à Canton, la ville anglaise, et à Hong-Kong, le grand port . N'y voit-on pas passer, descendant des hautes montagnes du Thibet, le Mékong, qui est bien nôtre aussi, qui gagne le Laos, l'Annam, la Cochinchine et notre débouché de Saïgon... mais que les Anglais — plus pratiques que nous peut-être — s'empressent de venir couper par leur ligne en projet de Kunlong à Talifu ?

On dira, on dit et l'on répète : l'arrivée au Yunnan des Anglais par la Birmanie n'est pas à craindre. Ils se trouvent, à partir de Kunlong, et même avant, en présence de chaînes de montagnes dont la traversée équivaldrait à sept fois la traversée des Alpes. On le dit et c'est vrai ; mais nos voisins ne se lassent pas de chercher une passe ; ils la

cherchent ; ils ont prétendu dernièrement — c'est l'*Éclair* qui l'a répété — l'avoir trouvée ; c'était du *bluff*, possible... mais ils la trouveront. Dans tous les cas, nous prouverons tout à l'heure qu'ils ne se laissent abattre par aucun échec et nous montrerons, par une comparaison désolante, à côté de nos timides entreprises de chemins de fer indochinois, l'œuvre superbe qu'ils ont exécutée en Birmanie.

De Yunnan-Sen à Soui-Fou

Faut-il nous arrêter à Yunnan-sen, faut-il, comme le désire M. Paul Doumer, poursuivre la ligne jusqu'à Soui-tou avec embranchement sur Tcheng-tou capitale de Se-tchouen et prolongement jusqu'à Tchong-king qui se trouve, comme Soui-fou, sur le Yang-tsé-kiang ? Si l'on se place au point de vue exclusivement politique, il semble que cette avancée compléterait admirablement la position effective que nous espérons tenir par notre ligne du Yunnan. Si l'on se place au point de vue économique, il semble que l'entrée en plein cœur du Se-tchouen doive être le but à poursuivre, pour utiliser les forces productrices des provinces du Sud de la Chine. Occupons-nous d'abord du côté politique de la question et laissons momentanément de côté les difficultés de l'entreprise. Nous voici, par le Yunnan, maîtres des hautes vallées du fleuve Rouge, du Mékong et du Si-kiang. Mais si nous arrivons à nous tracer une voie — et à l'exploiter — vers le Yang-tsé-kiang, quel admirable rêve ne réaliserons-nous pas. Soui-fou et Tchong-king c'est le Yang-tsé-kiang, c'est la descente par le superbe fleuve vers Sanghai ; c'est Hankéou qu'un chemin de fer reliera bientôt à Pékin et à Tien-Tsin : c'est l'œuvre des Anglais contrebalançée.

Reregardez la carte : vous les voyez s'avancer vers le Yunnan par deux voies : celle de la Birmanie et celle du Siam, qu'il ne faut pas oublier non plus et qui, partant de Moulmein, traverse le Nord du Siam, longe la frontière indo-chinoise, pénètre en Chine et gagne Yunnan-fou par Ssumao et Puerh. De Yunnan-fou, atteint soit par cette dernière voie, soit par Kunlong-Talifu, ils n'ont pas mis en doute un seul instant qu'ils n'arrivent à Soui-fou, à Tchong-king et à Tcheng-tou. et c'est leur tracé qui, sur les cartes anglaises, remplace le nôtre. C'est encore une ligne en projet, à eux, qui, partant de Hong-Kong et Canton, doit rejoindre le Yang-tsé-kiang à Soui-fou par Hou-tchéou, Qouei-lin, Qouei-xang. Et, dès lors, maîtres de cette partie du Yang-tse-kiang qui va de Tchong-king à Hankéou, ils doivent rejoindre facilement à Sin-yang leur ligne Nankin-Shanghai.

Voilà le vaste plan d'exploitation de la Chine méridionale conçu par les Anglais.

Nous pouvons le couper par son milieu. Nous tenons la clef de la Birmanie et de tout le Sud du Céleste empire. Cette clef, c'est le Yunnan, ou pour mieux dire c'est la ligne de Yunnan- Sen à Soui-Fou. Nous sommes presque arrivés au point central d'où nous pouvons rayonner, étendre notre sphère d'influence, accaparer les produits des régions les plus riches. Nous en sommes, dans tous les cas, beaucoup plus près que les Anglais ; nous avons d'autres droits, nous pouvons arriver plus rapidement à d'autres résultats. Le voudrons-nous ?

Toute la question est là.

D'une part, nous avons — en nous dirigeant vers le Nord du Tonkin — commencé un effort qui demeurera improductif si nous ne le poursuivons hardiment et, d'autre part, si nous le poursuivons, nous ouvrons au commerce — espérons que ce sera le nôtre ! — toute la Chine du Sud-Est.

Nous n'avons actuellement, pour écouler nos produits indo-chinois et pour établir un fructueux mouvement d'importation en Chine, que notre ligne d'Hanoi ; nous n'avons que notre port d'Haïphong, un peu caché au fond du golfe du Tonkin, — car Saïgon ne peut guère desservir que la Cochinchine ;— en pénétrant en Chine par le Yunnan et le Se-Tchouen, nous ouvrons la voie sur les trois grands ports de la Chine : Hong-Kong, Shanghai, Tien-Tsin.

Nous sentons bien qu'en nous dira : Prenez garde, l'argument peut se retourner contre vous : ce n'est pas votre ligne du Yunnan. ce n'est pas votre port d'Haiphong qui bénéficieront du mouvement commercial que vous allez créer : vous travaillez pour les autres, et c'est vers Hong-Kong, vers Shanghai, vers Tien-Tsin même, que s'en iront les produits du marché que vous aurez ouvert : ce seront les Anglais, les Japonais, les Belges, les Russes qui, désormais, l'approvisionneront. Cela est contestable et nous examinerons le point de vue lorsque nous parlerons de l'intérêt économique des régions nouvelles ; mais. dans tous les cas, au point de vue politique, il semble bien que nous ayons un intérêt considérable à rejoindre par une voie ferrée, Laokai et le Se-Tchouen.

Utilité économique de la ligne

LE YUNNAN

La ligne Laokai–Yunnan-Sen nous ouvre le Yunnan : cela est incontestable et si même les premières années d'exploitation étaient très coûteuses, l'intérêt politique et stratégique que nous avons à pénétrer dans cette province doit primer toute considération financière.

Mais passé Yunnan-Sen, nous sommes plus à l'aise pour examiner les diverses solutions du problème des relations économiques de la province avec les régions voisines et nous devons avant tout chercher à ce que les voies ferrées qui, de l'Est, du Nord ou de l'Ouest, aboutiraient à Yunnan-Sen, drainent vers le Tonkin toutes les marchandises qu'on a plus d'intérêt à faire descendre le fleuve Rouge qu'à acheminer vers Yang-Tse.

Pour cela, il faut avant tout consulter les rapports ou les relations des explorateurs et chercher à faire entrer dans notre sphère d'action économique les richesses immenses du Kouei-Tcheou : charbon affleurant pendant des centaines de kilomètres, fer, cuivre, en un mot gîte minier comparable, en Chine, à celui du Chen-Si seulement qui, par diverses lignes à l'étude, sera relié au réseau mandchourien.

Examinons la première partie de la question.

Aux journalistes qui l'interrogeaient à Marseille lors de son arrivée, le gouverneur général de l'Indo-Chine a dit : « Le Yunnan, origine de toutes les hautes vallées, comprend maintenant huit millions d'habitants. La population n'est pas très dense, surtout sur les frontières, mais le climat se rapproche du nôtre. Étant donné la population réduite, la fertilité du sol, [plusieurs millions de Français pourraient s'y établir](#). Tous nos efforts doivent se porter vers ces régions, car c'est là que pourra effectivement se faire la petite colonisation. Il y a donc grand intérêt pour nous à arriver les premiers, nous n'y trouverons que des amis, même parmi les chefs des anciens Pavillons-Noirs, autrefois nos adversaires. »

Est-ce bien là l'exacte vérité ? La question est controversée. Dans tous les cas, il s'est trouvé des auteurs français pour nier la fertilité et la richesse du Yunnan : certains voyageurs anglais partagent cet avis. D'autres, poussés peut-être par l'idée de lancer sur le marché de Londres des titres miniers du Yunnan, disent monts et merveilles de ce pays. La vérité paraît être qu'un travail persistant peut être rémunérateur au Yunnan et que certaines mines y ont un très grand avenir.

Les rapports des ingénieurs envoyés par M. Doumer, ceux des missions envoyées par les compagnies financières pour procéder aux études du chemin de fer, sont également tout à fait optimistes.

La différence entre ces deux appréciations contradictoires tient sans doute au point de départ des voyageurs et à la façon de voyager. Celui qui part de la fournaise tonkinoise, de la vallée du fleuve Rouge et s'élève graduellement à l'altitude de 1.300 à 1.500 mètres, trouve naturellement, au delà des nuages — c'est la signification du mot Yunnan — la température délicieuse, l'air pur et la nature superbe.

Celui qui quitte au contraire les riches régions du Se-Tchouen, n'est pas éloigné de penser que le Yunnan est un pays pauvre. Pour peu qu'avec cela, il suive les routes qui longent les crêtes — et presque toutes sont ainsi — sans s'en écarter, son impression pessimiste s'accroît, car les habitants fuient ces hauteurs dénudées et s'éloignent du chemin où peut passer la chaise du mandarin, percepteur d'impôts.

Population — Climat

De même, on discute abondamment sur le chiffre de la population du Yunnan que les uns évaluent à 3 millions, les autres à 12 millions. Il serait bon de prendre une sage moyenne, de 6 à 8 millions, car depuis 1875, époque où eut lieu la grande révolte mahométane, le pays ne s'est que très lentement repeuplé.

Au Yunnan, la grande majorité de la population appartient à la race mongole. Les communautés qui ont conservé leur intégrité reçoivent vulgairement le nom impropre de Lolos. Les villages renferment souvent plusieurs castes qui ne se marient pas entre elles. D'après leur langue, elles sont identiques avec les populations Manns du Haut-Tonkin. La race mongole forme, en effet, une traînée encore continue depuis la région du Kou-Kou-Noor jusqu'au Tonkin. Elle constitue des royaumes partiellement indépendants dans la partie occidentale du Se-Tchouen que les Chinois appellent assez improprement le Se-Tchouen tibétain.

Au sud du Se-Tchouen, les Mongols sont représentés par les Li-Ssous ou Man-Tze, peuplade très réfractaire à la pénétration chinoise. Ils paraissent établis depuis très longtemps dans la région, car ils ont échappé au bouddhisme comme leurs congénères du Yunnan. On sait que les indigènes mongols ont été les maîtres du Yunnan, tantôt tout à fait indépendants, tantôt sous l'autorité supérieure de l'empereur chinois. Le régime administratif actuel ne date que du dix-septième siècle.

Il faut rapprocher des Lolos toute la population musulmane qui forme encore de nombreux villages depuis Mong-Tze jusqu'à la-Li-Fou. Elle provient, comme M. Rocher l'a si bien décrit, d'anciens mercenaires turcs implantés dans le pays, après avoir été au service de la Chine. On sait qu'ils ont été envoyés jusqu'en Birmanie. Les musulmans forment encore plusieurs régiments de réguliers chinois. Ils sont, en somme, issus de mariages contractés avec les femmes indigènes, mais ils sont cependant très dédaigneux des autres races sans se rappeler le moins du monde que leur première origine est, en somme, voisine de celle des Lolos. Ils sont en général laborieux et batailleurs, et peut-être moins hostiles aux Européens que les Chinois proprement dits.

C'est là un point de vue que la France, puissance musulmane, ne saurait négliger.

Le climat du Yunnan est tout à fait spécial. Le nom de la province signifie qu'elle se trouve au sud du rideau de nuages qui couvre, pendant l'hiver, la partie centrale du Se-Tchouen. Le même temps couvert règne pendant cinq ou six mois d'hiver dans les régions basses du Haut Tonkin. On traverse ce rideau de nuages dès qu'on s'élève à 1.000 mètres d'altitude, soit dans le Haut Tonkin, soit pour monter au Yunnan. Mais pendant que le soleil disparaît pour les régions intérieures, il brille, au contraire, continuellement sur les plateaux élevés. On y voit à peine quelques nuages isolés qui disparaissent rapidement. Tous les jours s'élève, vers huit heures du matin, un vent tiède et sec du Sud-Ouest, son intensité augmente jusque vers deux heures de l'après-midi ; elle devient alors souvent tout à fait exceptionnelle et s'accompagne parfois d'un transport d'une poussière jaune extrêmement fine dont la teinte remplit toute l'atmosphère. Le vent diminue vers le soir et laisse le ciel s'éclaircir. En février, il dure souvent jusqu'au milieu de la nuit. Ainsi, au point de vue de la température, pendant huit mois de l'année, le climat du Yunnan ne peut se comparer qu'à celui des bords de la Méditerranée, mais avec un air à la fois tiède et complètement sec. À 2.000 mètres, on observe à peine, le matin, quelques rares traces de gelée blanche.

Agriculture, commerce, industrie

À partir du 25 mai commence la saison des pluies. Elles se propagent depuis les côtes jusqu'au Yunnan, où elles ne s'établissent franchement qu'un mois plus tard.

Les orages torrentiels des régions tropicales ravinent alors les plateaux de terres rouges et les flancs des collines calcaires. Les eaux viennent s'emmagasiner dans les rizières étagées sur les pentes les plus adoucies et sur la surface des anciens bassins lacustres. Alors, commence la culture du riz, dont l'abondance ne peut se comparer à celle des deltas du Mékong et du fleuve Rouge, mais qui, sous une direction scientifique pourrait être fortement accrue. La période de cent jours qu'elle exige est plus ou moins retardée. A Ta-Li-ou, par exemple, elle ne se termine souvent qu'au 15 novembre. et cependant les rizières y rapportent jusqu'à deux cent cinquante fois la semence. Dans les régions insuffisamment irriguées, la culture du riz est remplacée par celle du maïs qui acquiert un développement exceptionnel et peut s'établir jusqu'à 2,500 mètres d'altitude.

Pendant la période sèche, les plateaux lacustres fournissent une seconde récolte qui se compose, suivant l'altitude, de sarrasin, d'avoine, d'orge, de blé ou d'opium. Cet ordre est aussi celui des rendements les plus avantageux, l'opium, dont on évalue le produit à 50 millions, dont la moitié consommée sur place, occupant le premier rang et préférant les ciels couverts du Kouei-Tcheou et de la frontière tonkinoise.

Presque toutes les plantes de nos jardins d'Europe poussent naturellement dans ces régions. Elles fleurissent en hiver et terminent, en général, leur végétation annuelle avant la saison des pluies, qui fait tout d'un coup éclore la faune tropicale.

La vigne existe un peu partout à l'état sauvage au-dessous de 1.800 mètres, mais surtout vers 1.200 mètres. On trouve des raisins en vente, vers la fin du mois de mai. sur les marchés de Yunnan-Sen.

Nous avons dit que la crainte des réquisitions exercées par les mandarins éloigne les populations rurales des grandes routes. Chaque agglomération vit à peu près exclusivement des produits de son propre territoire. Elle est dans l'aisance si le sol est fertile. S'il est d'un mauvais rendement, elle subit chaque année la disette car les transports intérieurs — trop coûteux — n'interviennent pas pour égaliser la consommation. Le commerce n'existe donc pas de ville en ville.

L'industrie est exactement dans le même état que le commerce. Le fabricant le plus important de la région est probablement un tisserand de Ta-Li, qui occupe une trentaine d'ouvriers à faire de la toile avec les filés de coton anglais. Tous les produits fabriqués s'obtiennent dans des familles qui comprennent dans leur patrimoine la transmission héréditaire de leurs recettes.

Ces procédés ne sont nullement rudimentaires, ils sont au contraire aussi perfectionnés que les nôtres eu égard aux conditions économiques qui leur sont imposées.

Même au point de vue de l'art du constructeur, on trouve par place de véritables colonies d'ouvriers qu'une direction habile peut mettre rapidement en état d'exécuter tous les ouvrages d'art européen. On peut citer, par exemple, les tailleurs de pierre et les bouquetiers des environs de Ta-Li qui savent appareiller en courbes concentriques les assises de leurs édifices.

Les charpentiers et menuisiers chinois sont eux-mêmes rompus aux assemblages les plus compliqués dont on trouve des exemples jusque dans la grande pagode élevée, il y a quelque six cents ans, à Yunnan-Sen.

Mines

Au point de vue minier, ces populations savent exploiter les sources carbonatées ou salières par un épandage à l'air, suivi d'un lessivage méthodique des terres effleurées. Elles ne soumettent ensuite à l'évaporation que la dissolution réellement saturée du sel le plus soluble. C'est précisément l'ancienne méthode lorraine.

En lavant les graviers du fleuve Bleu, les indigènes savent en extraire un sable aurifère qu'ils soumettent ensuite à l'amalgamation et à la distillation.

L'exploitation des mines de cuivre et d'étain date au moins d'un millier d'années. S'il est vrai que, malgré l'intervention du gouvernement, ces industries ne sont plus maintenant une source de bénéfices réels, elles n'en témoignent pas moins de l'aptitude des populations qui suivent dans les calcaires les moindres veinules d'imprégnations cuivreuses et qui peuvent exploiter des gisements fournissant parfois à peine une tonne de cuivre dans l'année.

La fonte de fer se fabrique dans de hauts fourneaux en bois très bien conduits. Elle est transformée en fer et en acier par un puddlage au bas foyer. Les procédés de moulage sont absolument identiques aux nôtres ; ils obtiennent de très grandes marmites de quelques millimètres d'épaisseur, qui sont véritablement parfaites. Même les souffleries cylindriques en bois sont souvent mues par de véritables turbines, bien antérieures à nos inventions européennes. On fabrique actuellement à l'arsenal de Yunnan-Sen des fusils, des obus et des cartouches, mais par des procédés empruntés en partie à notre industrie européenne.

Maintenant, le pays contient-il, à proprement parler, les richesses minières inexploitées qui justifient sa complète industrielle ? Nous ne saurions mieux faire à cet égard que de nous en rapporter à M. Leclère, ingénieur en chef des mines, qui, du 4 décembre 1897 au 15 juillet 1899, a, par suite d'une mission des ministères des colonies et des affaires étrangères, étudié sur place cette importante question.

L'éminent ingénieur a constaté, à partir de la frontière du Tonkin jusqu'au fleuve Bleu, la présence de gisements exceptionnellement étendus de houille grasse. Ces gisements renferment un combustible d'une qualité non seulement inconnue au Tonkin, mais même rare en Europe et en Chine, quoique cette dernière contrée — et c'est là un point à retenir — soit peut-être *plus riche en houille que toutes les autres régions du globe*.

Cette richesse houillère se trouve jointe à des gisements de fer situés sur les bords même du fleuve Rouge et à d'innombrables gisements de cuivre.

Les gisements de houille grasse du Yunnan renferment plus de 30 % de matières volatiles et souvent moins de 6 % de cendres, et cependant, exploitée à la chinoise, par les procédés les plus rudimentaires, elle vaut actuellement au plus 40 francs par tonne sur des marchés que le chemin de fer de Lao-kai à Yunnan-Sen pourra mettre à moins de 200 kilomètres du fleuve Rouge. Elle pourra donc arriver jusqu'à Haïphong au prix de 25 francs la tonne et faciliter par des mélanges la vente des menus maigres qui forment 70 % de la production du Tonkin. Elle pourra, en outre, trouvant autour d'elle les gîtes de cuivre et de fer inépuisables dont il a été question, devenir la base d'une industrie locale considérable.

Ces résultats sont indéniables. Les échantillons ont été expédiés, durant tout le cours du voyage de M. Leclère, à M. Guillemoto, ingénieur en chef des ponts et chaussées, actuellement directeur général des travaux publics à Hanoï. L'analyse des houilles a été faite au Bureau d'essais de l'École supérieure des mines. Les principaux résultats scientifiques des travaux — auxquels ont pris part MM. Carnot, Michel-Lévy, Douvillé, Zeiller, Lacroix et Cayeux — ont été réunis dans quatre notes présentées à l'Académie des sciences par M. Michel Lévy.

Naturellement, les gisements houillers du Yunnan situés à des altitudes qui varient de 1.000 à 2.000 mètres n'ont, comme valeur, aucun rapport avec ceux de Laokai, situés à 100 mètres, ou avec ceux des bords du fleuve Rouge ; ils sont la prolongation de l'admirable bassin houiller du Se-Tchouen.

M. Leclère a visité la mine de Ni-ou-zé, à 40 kilomètres de Mongtzé. Là comme ailleurs, l'exploitation se borne à un simple grattage d'affleurement dans une couche d'un mètre cinquante d'épaisseur. D'autres affleurements existent plus près de la ville. M. Leclère a trouvé également de la houille flambante et très pure sur beaucoup

d'autres marchés du Yunnan, notamment à Mi-Tchéou, Lin-Gan, Tong-hai, à Yunnan sen et dans toute la région de l'est de cette ville. Elle existe en couches épaisses à Man-Hao et à Pou-Tchao-Pa.

De Yunnan-sen jusqu'aux bords du fleuve Bleu, les gisements se relient aux bassins du Se-Tchouen et les plus beaux gisements du Yunnan sont peut-être ceux de la boucle du fleuve Bleu qui fournissent une houille flambante, sans fumée, que les Chinois brûlent par terre, sur le sol de leur maison, tout comme le bois résineux qui est leur combustible habituel.

Or, il ne faut pas oublier qu'après la guerre sino-japonaise, un traité conclu avec la Chine a stipulé « que celle-ci pourrait faire appel à des ingénieurs français pour l'exploitation des mines ».

La production des mines de cuivre du Yunnan atteignait environ 6.000 tonnes au dix-septième siècle, elle est maintenant réduite à environ 1.500 tonnes, mais il reste encore des gisements profonds qui peuvent être exploités par les méthodes modernes et qui, en raison de leur extension véritablement exceptionnelle, de leur analogie avec les gîtes d'Amérique, peuvent être appelés à devenir l'un des centres les plus importants de la fabrication du cuivre.

Les gisements d'étain de la région de Mong-Tzé sont exploités activement par une population minière d'environ 30.000 âmes. La production totale est d'environ 1.500 tonnes, dont 1.000 descendent par le fleuve Rouge pour subir le raffinage à Hong-Kong.

Conclusion

Telles sont les ressources qu'offre à notre initiative commerciale cette région du Yunnan située aux portes mêmes du Tonkin.

Par son climat, le Yunnan constitue un véritable sanatorium pour nos concitoyens fatigués des chaleurs torrides de la vallée, pour tous ceux qui, selon une expression pittoresque, ont bouilli au fond de la marmite du fleuve Rouge.

Par sa population, qui nous est sympathique et dont le prix de main-d'œuvre est des plus bas, il assure des facilités d'exploitation appréciables.

Par le peu de densité même de cette population il se prête à la colonisation européenne qui y trouvera facilement des terres à acquérir.

L'état de délabrement et de dépeuplement du pays qu'ont remarqué certains voyageurs, tels les membres de la mission lyonnaise et, par certains côtés, M. Marcel Monnier, n'est que le résultat de la révolte suivie d'une répression à la chinoise qu'on trouve si bien décrite dans le livre de M. Rocher.

L'histoire prouve cependant qu'avant la révolte, le Yunnan était une province suffisamment peuplée et bien cultivée.

La richesse naturelle et la fertilité de son sol présentent pour l'établissement d'exploitations industrielles et agricoles des conditions favorables.

Au point de vue commercial même, il ne faut pas oublier que, dans l'état actuel, il produit pour environ cinquante millions d'opium dont la moitié est exportée soit dans les autres provinces de la Chine, soit en Indo-Chine (malgré les droits d'entrée considérables) et qu'un pays qui se fait déjà vingt-cinq millions de rentes sur un seul produit consomme ou est appelé à consommer, quelle que soit, d'ailleurs, sa pauvreté apparente.

Dans tous les cas, la région comprise entre le fleuve Bleu et le fleuve Rouge ne peut pas cesser de présenter pour la France un intérêt économique prépondérant en raison de ce fait indiscutable que toutes ses communications avec l'océan Pacifique doivent forcément s'établir par l'intermédiaire du Tonkin.

Il ne manque donc à ce pays, pour qu'il parvienne à son développement normal, à un développement productif pour l'Indo-Chine et pour la France, qu'une grande voie de

communication par le rail, autour de laquelle se grefferaient assurément des routes et chemins d'exploitation.

Il ne manque au Yunnan qu'une voie ferrée. Il faut la créer, et au plus vite.

LE SE-TCHOUEN

Au point de vue du commerce d'importation et d'exportation, dans l'état actuel des choses, on ne peut évidemment établir aucune comparaison entre la valeur économique du Se-Tchouen et celle du Yunnan. D'abord, cette région nous est beaucoup moins connue. Peu de voyageurs français l'ont parcourue. M. l'ingénieur Wiard¹⁷, qui a poussé les reconnaissances du services des travaux publics de l'Indo-Chine, depuis Yunnan-sen jusqu'à Souï-fou, ne s'est pas beaucoup occupé du côté économique de la question. Quant à M. Leclère, quand il y fut, le Se-Tchouen était en pleine révolte contre les étrangers et les troubles s'étendaient progressivement jusqu'au Yunnan et à la partie septentrionale du Kouei-Tcheou. La partie méridionale de cette province, enclavée entre le Yunnan et le Quang-Si, était, depuis longtemps, occupée par les pirates qui avaient arrêté au passage la mission lyonnaise. Encouragés par le retour de l'Impératrice au pouvoir, ils commençaient à s'étendre jusque dans les régions voisines de Yunnan-Sen. Cependant, grâce, à l'appui des missionnaires, M. Leclère est parvenu à passer entre ces deux foyers d'agitation en traversant de préférence, pour se rendre à Kouei-Yang-Sen, les contrées occupées par la population indigène. Il a pu ainsi revoir la partie la plus intéressante du parcours de la mission lyonnaise.

Il partit de Kouei-Yang-Sen sous la protection d'une forte escorte commandée par des mandarins chinois. Mais aucune route commerciale par voie de terre n'existant dans la région, il fallut séparer les sentiers indigènes et avancer de poste en poste militaire au milieu de la population Miao-Tzé. Il parvint ainsi jusqu'à Kouei-lin sur la frontière du Quang-Si.

M. Leclère a donc traversé la partie méridionale du Se-Tchouen et ses études, surtout géologiques et minières, ont confirmé ce qu'on croyait savoir déjà de la richesse inouïe, en houilles notamment, de ces régions.

« La richesse minière du Se-Tchouen, a dit l'Anglais Colqhoun, est plus grande et plus variée que celle d'aucune autre province. »

Quant à sa population, elle est, comme celle du Yunnan, très diversement appréciée : M. Blackburne, un Anglais lui aussi, l'évalue de 40 à 70 millions d'habitants ; Colqhoun à 60 millions ; la mission lyonnaise de 22 à 71 ; M. Bonin de 60 à 80 ; en somme, on peut prendre comme cuillère moyen cinquante millions, ce qui n'est pas encore énorme pour un pays quatre fois grand comme la France.

Sa richesse doit être, d'accord unanime, considérable. « C'est le pays des Chimères », dit l'un. « Si le Se-Tchouen était isolé du reste du monde, dit l'autre, il pourrait se suffire à lui-même. »

La mission Blackburne a évalué ses exportations annuelles à 82 millions et ses importations à 61 millions.

M. Marcel Monnier, qui a traversé le Se-Tchouen par le fleuve, en parle d'une façon intéressante et pittoresque qui tranchera avec l'aridité nécessaire de ces appréciations.

« Traversé hier plusieurs hameaux accrochés à la montagne : Niang-ho, Kuo Loung-To, dont les habitants exploitent, d'une manière très primitive, les gisements de houille qui abondent sur les deux rives. Ils n'extraient, bien entendu, que les couches supérieures, un combustible de mauvaise qualité, mélangé de terre et de pierrailles. Ils le pulvérisent, le triturent, y ajoutent une certaine quantité de glaise, de charbon de bois et, de cette pâte, confectionnent des briquettes. Les autorités se sont jusqu'ici

¹⁷ Albert Wiart (et non *Wiard*) : polytechnicien.

refusées à permettre l'emploi des procédés européens. Elles préfèrent attendre, avec l'espoir chimérique de réussir un jour à faire exploiter les mines par des moyens plus perfectionnés, mais à leur profit, sans aucune ingérence étrangère. »

« Kouei-Tcheou-Fou, préfecture de 40.000 âmes. Le mouvement commercial y est presque nul. Les habitants vivent surtout de l'exportation du sel extrait des eaux mères. »

Et plus loin cette jolie description : « Le pays, à mesure que nous avançons dans le Se-Tchouen, est plus peuplé ; les bourgades, les villages, les petites fermes à demi cachées sous les bambous se succèdent à courts intervalles. Le paysage, dans ses grandes lignes, rappellerait d'assez près certaines vallées du versant méridional des Alpes, n'étaient les tours fuselées, les pagodes à toitures polychromes plantées çà et là sur les coteaux.

« Passé l'après-midi du 4 à Ouan-Sien, la ville la plus importante que nous ayons rencontrée depuis I-Tchang. Cent mille âmes ou peu s'en faut ; commerce très actif. Des centaines de jonques se pressent dans le port, à l'embouchure du Si-Ho. »

« Le site est délicieux : des coteaux très verts, où les essences d'Europe se mêlent à la végétation semi-tropicale, les érables aux bandions et aux bambous. »

M. Marcel Monnier a vu les laveurs d'or du Yang-Tse-Kiang. « Depuis Ouan-Sien, nous avons aperçu plusieurs fois par jour, sur les rives, quantité d'individus occupés à diluer à la battée les sables aurifères. Le métier n'est pas précisément rémunérateur : tout autre qu'un Chinois n'y gagnerait pas sa vie. Les parcelles d'or recueillies par ces patients laveurs leur assurent, pour huit ou dix heures de travail, un revenu moyen de 100 sapèques, environ 25 centimes. Le Yang-Tsé n'offre, on le voit, qu'une analogie très imparfaite avec le Pactole. »

Voici Tchoung-King point jusqu'auquel M. Doumer veut pousser la ligne de pénétration en Chine : « La situation de Tchoung-King est incomparable. La métropole commerciale du Se-Tchouen étage, sur les pentes d'une longue presque île en forme de croissant, ses bâtisses enchevêtrées, les capricieuses silhouettes de ses temples, ses yâmens aux murs blancs, ses « hongts » bondés de marchandises. Au sommet de la haute falaise se dressent de vieux remparts percés de portes à plein cintre d'où dévalent vers la grève des escaliers de quatre ou cinq cents marches. Sur ces degrés se hâte et se bouscule tout un peuple de mariniers, de portefaix, de porte-chaises, tandis que des centaines de jonques dégorgent sur les galets le contenu de leurs coques, les balles de laine du Thibet, les cotons du Hou-Pé, les caisses d'opium et de thé, les sacs de sel. les pains de cire de Kia-Ting. En face, sur la rive droite, des campagnes riantes, des cultures en terrasses, jardins, rizières, champs de blé et champs de pavots, maisonnettes blotties parmi les mandarines, hameaux épars dans les verdure pâles. »

Voilà qui est délicieux et cependant M. Marcel Monnier ne paraît pas nourrir d'énormes illusions au sujet de la production éventuelle du Se-Tchouen.

« De ce qu'il nous a été donné de voir, dit-il, nous ne pouvons nous empêcher de conclure que les grandes espérances relatives à la progression constante et presque illimitée des importations européennes au Se-Tchouen par la grande voie commerciale du fleuve Bleu sont quelque peu prématurées. De quoi se compose le fret que nous avons vu tour à tour embarquer à Shanghai, transborder à Hankéou, décharger à I-Tchang pour être réparti dans les jonques du haut fleuve ? En majeure partie, de cotons bruts ou ouvrés. Il n'est pas sans intérêt de rappeler que, dans ces dernières années, les apports de cotonnades étrangères ont plutôt diminué. Par contre, tandis que l'importation des tissus tendait à décroître ou demeurer stationnaire, les demandes de matière première augmentaient dans des proportions considérables. Or, une grande quantité de cette matière première ne vient plus de l'extérieur : de jour en jour, la culture du cotonnier s'étend davantage dans les plaines du Hou-Pé occidental, surtout dans la vallée de la rivière Han et dans le district de Sha-Sé. Ces cotons de provenance chinoise montent au Sé-Tchouen, jusqu'à la capitale et même au delà, vers les frontières tibétaines. Les balles sont expédiées de Tchoung-King à Tcheng-Tou à dos d'hommes ;

le prix de transport par 190 *catties* (un peu plus de 100 kilogrammes) est seulement de deux ligatures environ 5 fr. 75 au change actuel). À coup sûr, les cotonnades manufacturées par les tisserands du Sé-Tchouen sont loin de suffire aux besoins d'une clientèle aussi nombreuse. Leur prix de revient est plus élevé que celui des tissus importés d'Europe ; elles ont moins belle apparence et trahissent, par leur rudesse, le procédé de fabrication encore rudimentaire. Elles sont, en revanche, autrement solides et, par cela même, plus estimées. Ces industries dans l'enfance se développeront, seront avant qu'il soit longtemps mieux outillées ».

« La vérité est qu'il y a, ou, plus exactement, qu'il y aura beaucoup à faire dans ces régions. Mais il ne faut pas oublier que, dans ce pays où la nature a multiplié ses richesses, l'habitant est pauvre : je ne veux point dire misérable, mais simplement gagne-petit, sans besoins. »

Cette appréciation est bien un peu la nôtre. Mais poursuivons nos citations, elles ne manquent pas d'intérêt. L'auteur s'avance vers Tin-lien-Tsin, le pays des mines, et vers Tcheng-Fou, la capitale.

« La campagne est magnifique. Je ne me souviens pas avoir vu cultures plus soignées. Aucune terre en friche ; les plus petites parcelles sont mises en valeur. Du creux des vallons jusqu'aux crêtes, les champs s'étagent, bizarrement découpés, décrivant sur les pentes de capricieuses arabesques. Et ce n'est plus, comme dans le sud, la rizière éternelle, la verte plaine déroulée à l'infini, sans un arbre, sans un toit pointant sur l'horizon. Des bouquets de bois ménagés sur les hauteurs et dans les fonds signalent l'emplacement d'une ferme, d'une pagode dont le badigeon, les tuiles vernissées mettent une tache claire dans la pénombre des feuillages. »

Voici Tin-Lien-Tsin.

« Dans le crépuscule, le premier coup d'œil jeté sur cette cité minière de trois cent mille âmes évoque d'anciens souvenirs des choses vues à des milliers de lieues d'ici, d'autres villes noires d'Europe et d'Amérique : Saint-Étienne. Charleroi, Cardiff, les coteaux de Pennsylvanie ou les cheminées d'usine remplacent la forêt primitive, Pittsburg où le flamboiement du gaz naturel se mêle aux lueurs des hauts fourneaux. »

Enfin voici Tcheng-Fou, la capitale du Se-Tchouen, dont on estime la population à 4 ou 500.000 âmes.

« La position, au milieu des plus fertiles plaines de la Chine occidentale, à deux jours de marche des premiers contreforts du plateau tibétain, est de toute beauté. Elle rappelle assez exactement celle de Milan par rapport aux Alpes.

« La ville est traversée et environnée de plusieurs petits canaux alimentés par les eaux torrentielles qu'un système de barrages des plus ingénieux, établis à l'issue du défilé de Kouan-Tchien, distribue au loin dans les campagnes. La plupart de ces artères se réunissent presque au pied du rempart, et forment le Min-Kiang qui, après un parcours de près de cent lieues, se jette dans le Yang-Tsé, à Soui-tou. La rivière est navigable pendant toute l'année. »

Conclusion

Nous en avons fini et nous en avons cependant montré assez à nos lecteurs pour qu'ils comprennent que le morceau, quelque scepticisme qu'on puisse conserver au fond, pour l'avenir, n'est pas à dédaigner.

Il est bien certain que si nous gagnons Soui-Fou, c'est le Se-Tchouen offert à notre commerce avec sa capitale magnifique et peuplée, ses mines, ses vertes et fertiles campagnes ; c'est le Yang-Tsé-Kiang ouvert à notre action.

Devons nous espérer tirer grand profit de ce marché nouveau ? Les produits du pays habitués à descendre le fleuve vers Shanghai ou bien à se rendre à Canton, à travers le Quang-Si, rebrousseront-ils chemin, passeront-ils le Yunnan pour se rendre à Hanoï et à Haïphong ? Au contraire, n'avons-nous pas à craindre que les produits du Yunnan qui, si nous allons à Yunnan-Sen mais si nous nous y arrêtons — viendront forcément

chercher ce moyen de communication et d'écoulement, ne se dirigent, au contraire, vers la voie du Yang-Tsé-Kiang si nous prolongeons la ligne de Yunnan-Sen à Souifou-Tcheng-King ? En d'autres termes, ne travaillerons-nous pas pour les autres en ouvrant aux populations du Yunnan et du Se-Tchouen méridional la voie du Yang-Tsé Kiang ? Avons-nous en compensation beaucoup de marchandises à importer au Se-Tchouen par le Yunnan ?

Ces deux pays sont actuellement d'un accès difficile pour les pays voisins en raison de leur altitude et des difficultés de communication entre la plaine et le plateau.

Que nous gagnions le Yunnan, rien de mieux ; nous nous créons un débouché et nous allons chercher de la houille, du riz, de l'opium. Cette opération coûtera cher ; mais, utile au point de vue politique, utile au point de vue économique, elle est d'ailleurs décidée, sa réalisation s'impose.

La prolongation vers Soui-fou plus brillante, plus séduisante encore au point de vue politique — à condition toutefois qu'elle ne doive pas nous créer des difficultés diplomatiques trop grandes — se justifie peut-être moins au point de vue économique.

Le Se-Tchouen est presque aussi inabordable par la Chine que le Yunnan l'est par le Tonkin. Nous le tenons, nous, par le Yunnan, allons-nous en faciliter l'accès à nos concurrents par une voie ferrée qui le mette à même de déverser ses exportations sur le Yang-Tsé-Kiang ?

Telle est l'objection principale à laquelle nous sommes sûrs que M. Doumer a déjà pensé, qui lui sera faite et à laquelle il répondra sans doute victorieusement demain. Nous le souhaitons de tout cœur car son projet est vraiment séduisant et nous sommes convaincus que ses ingénieurs et lui l'ont étudié assez à fond pour qu'on puisse le dire pratique.

Nous demanderons toutefois que, quoi qu'il arrive, on ne songe jamais à prolonger la ligne de Tchun-King à I-Chang.

Cette région est la sauvegarde du Se-Tchouen ; il faut la conserver intacte.

Il ne faut pas oublier que le Yang-Tsé-Kiang peut, avant Tchun-King, être divisé en trois parties : la première, de Shanghai à Hankéou, environ 1.000 kilomètres, accessible aux vapeurs de fort tonnage ; la seconde, de Hankéou à Tchun-King, 580 km., accessible aux grandes jonques et aux petits vapeurs ; la troisième enfin, celle des rapides, de I-Chang à Tchun-King, 570 km., qui n'est accessible qu'aux jonques tirées à la cordelle. Nos rivaux peuvent, à la rigueur, amener leurs marchandises à I-Chang, ils sont obligés de s'arrêter là. N'allons pas leur offrir le moyen de nous concurrencer sur le terrain où nous pouvons aboutir par le Yunnan et ne faisons pas dériver vers Shanghai des produits que nous pouvons attirer à Haiphong.

L'EXÉCUTION DE LA LIGNE DU YUNNAN

De 1897 à fin 1898, M. Guillemoto, ingénieur en chef des ponts et chaussées, a dirigé les études sur le terrain et établi le tracé qui, suivant la rive gauche du fleuve Rouge sur 65 kilomètres, emprunte ensuite un de ses affluents, le Sin-Chien-Ho, pour arriver sur le plateau de Mongtzé et Yunnan-Sen.

La mission a été entravée par les autorités chinoises jusqu'à la convention du 18 avril 1898. On lui défendait de raser un seul brin d'herbe et on lui interdisait de s'écarter des routes. Néanmoins, M. Guillemoto a pu présenter en octobre 1898 un projet-plan et un profil en long.

Il avait été aidé par le capitaine Bourguignon, qui a fait la topographie de Mongtzé à Yunnan-sen et de là à Kutchin, par M. Kerler, conducteur des ponts et chaussées, et par M. Surcouf. D'autre part, M. l'ingénieur Wiard, parti en 1897 avec M. l'ingénieur Guillemoto — et qui n'est pas encore revenu — a fait l'étude de la ligne de Longtcheou, frontière du Tonkin, à Hankéou, 1.500 kilomètres, de février à juillet 1897. Puis

il a abordé l'étude de la ligne Yunnan-sen–Souifou et ne l'a terminée qu'en avril 1899. M. Wiard est maintenant rentré à Hanoi où il a pris la direction des études définitives de Laokai à Yunnan-sen.

L'étude générale de révision a été commencée au mois d'août 1898, mais, sur les entrefaites, bien des événements s'étaient passés. M. Paul Doumer a réalisé l'unité indochinoise et M. Guillemoto a été nommé directeur général des travaux publics de l'Indo-Chine. Il est retourné deux fois à Yunnan-Sen, accompagné d'un nombreux personnel et de missions scientifiques, dont celle de M. Leclère n'a pas peu contribué à appeler sérieusement l'attention du monde économique sur le Yunnan en démontrant qu'il y existe de magnifiques gisements de charbon, du fer et de l'étain.

M. Guillemoto lui-même, au cours de ses pérégrinations qui n'ont pas toujours été sans péril, car ceux qui s'intéressent à ces choses et les ont suivies de près savent quelles difficultés énormes l'ont assailli dans la période du 19 juin au 13 juillet 1899, notamment ; M. Guillemoto, dis-je, a été frappé de la douceur du climat, de la fertilité et de la richesse du Yunnan.

C'est que ni lui, ni les héroïques et modestes brigades d'officiers et de conducteurs qui l'ont aidé dans sa tâche ne se sont bornés à suivre les routes tracées — mal, d'ailleurs — des crêtes. Ils sont descendus dans les vallées, ils ont pénétré dans les campagnes et bien que leurs récits ne soient ni écrits ni illustrés, on peut accorder créance à ces rapports d'ingénieurs qui ont été sur les lieux et le prouvent par leurs levés et leurs profils.

M. Kerler et le capitaine Bourguignon ont étudié des variantes destinées à faire disparaître les tunnels et à contourner le massif montagneux compris entre la rivière de Canton et le bassin du Yang-Tsé. M. le capitaine d'artillerie de marine Petit a coopéré aux études de Lang-Tcheou à Hankéou. Il faut aussi citer les noms du lieutenant-colonel Gosselin, du chef d'escadron Schmitt, des capitaines Bellat, Trégoat, Duprat, Buvignier, Raynal ¹⁸ et il serait injuste d'oublier M. Le Bret ¹⁹, un jeune ingénieur très distingué à qui nous devons quelques-unes de ces photographies. Ce qu'on peut dire, c'est que tous ont fait leur devoir et plus que leur devoir.

Aujourd'hui, grâce à eux, la question est absolument mûre et rien d'étonnant à ce que le gouverneur général de l'Indo-Chine, après avoir lui-même visité les lieux, après s'être personnellement rendu compte et des difficultés et désavantages de la pénétration en Chine par la voie du Yunnan, entende en faire aboutir la solution durant son séjour en France.

Sans doute les tracés que nous avons eu sous les yeux nécessiteraient des travaux d'art pénibles et coûteux. M. Paul Doumer le sait et s'en rend compte : une ligne de chemin de fer qui part de la cote 135 n'arrive pas sans quelque difficulté à la cote 2044 sur un tracé total de 175 kilomètres, en tout... Mais nous croyons savoir que le service des travaux publics a trouvé des variantes plus acceptables... et d'ailleurs il faut aboutir !

Le gouverneur général de l'Indo-Chine estime qu'il doit en être ainsi. L'immense domaine français d'Extrême-Orient qu'il administre avec un succès auquel le gouvernement, l'élite du monde politique et colonial, viennent de rendre un public et éclatant témoignage, a traversé sans une défaillance, sans que sa prospérité ait été atteinte, une crise qui eut pu avoir une douloureuse répercussion sur sa frontière du Tonkin et sur l'ensemble du pays. M. Paul Doumer veut prendre pour l'avenir des garanties effectives. Rien de plus naturel et tous nos efforts doivent tendre à l'aider dans cette œuvre patriotique.

BOULLAND DE L'ESCALE.

¹⁸ Probablement Camille Auguste Joseph Raynal (1868-1945), polytechnicien, alors capitaine d'artillerie coloniale en Indochine, que nous retrouverons président de la Banque algérienne de gestion. Voir [encadré](#).

¹⁹ Probablement [Jean Le Bret](#) (1871-1947) : ingénieur des mines.

ACTES OFFICIELS
(*L'Avenir du Tonkin*, 2 mai 1901, p. 2)

M. Wiart, ingénieur chef de service de 1^{re} classe, titulaire d'un congé administratif de 6 mois, est autorisé à rentrer en France, à ses frais, par la voie du Japon et de l'Amérique.

Banque de l'Indo-Chine
(*Le Temps*, 27 mai 1901)

.....
La ligne stratégique de Lao-Kaï à Yun-Nan-Sen, sur le territoire chinois, n'est pas encore attribuée à la société particulière qui doit la construire et l'exploiter. Les difficultés de construction ne paraissent pas avoir été suffisamment prévues par les ingénieurs de l'État dont le rapport a servi de base à la fixation de la garantie de 3 millions promis par la colonie, et subsidiairement par l'État, aux capitaux à engager dans cette entreprise. M. Doumer insiste, dit-on, beaucoup auprès des sociétés de crédit appelées à fournir les ressources nécessaires.

Il faut souhaiter qu'une entente définitive intervienne entre lui et les financiers sollicités d'aller courir des risques de construction d'une ligne de 450 kilomètres située en pays chinois. Mais, pour cela, il est nécessaire que M. Doumer comprenne que les capitaux qui s'emploient dans les pays neufs où les risques d'erreurs et l'insécurité doivent être largement prévus, exigent une rémunération correspondante et, en tout cas, supérieure à celle qui leur est allouée couramment en France, pour des travaux ordinaires. Qu'il songe que les capitalistes n'ont à attendre de ces entreprises que les profits matériels qu'elle comporte.

Dans son rapport sur le projet de loi relatif aux chemins de fer de l'Indo-Chine, en date du 8 décembre 1898, M. de Lanessan disait précisément :

« Je ne crains pas d'ajouter que les capitaux français sont aussi disposés que nos compatriotes, à se transporter dans les colonies où on leur offre des bénéfices suffisants. »

M. de Lanessan admettait donc qu'il faut offrir des bénéfices suffisants aux capitaux qui s'expatrient. Et M. Doumer lui-même, commissaire du gouvernement dans la discussion de ce projet de loi, ne souscrivait-il pas à cette nécessité, lorsqu'il disait à la Chambre (séance du 15 décembre 1898) :

« Ce n'est peut-être pas chose aisée que de trouver une société qui soit déterminée à accepter des constructions dans des conditions aussi difficiles (ligne du Yun-Nan). Si nous avons pu faire autrement, si nous avons pu rencontrer une compagnie qui, sans garantie d'intérêt, voulût bien construire cette ligne de Yun-Nan-Sen, nous aurions accepté ses propositions avec joie. Mais ce n'est pas possible. »

Il convient donc que le gouverneur de l'Indo-Chine, s'inspirant de l'opinion qu'il manifestait en 1898 sur les difficultés des travaux à entreprendre au Yun-Nan, trouve la formule d'accord qui donne satisfaction tout à la fois aux intérêts de la colonie et à ceux des capitalistes.

.....

Opinion des Anglais sur notre projet
DE CHEMIN DE FER AU YUNNAN
(*L'Avenir du Tonkin*, 27 juin 1901)

Le récent *Havas* annonçant la formation par M. Doumer, gouverneur général de l'Indo-Chine, d'une société pour la construction de notre voie ferrée du Yunnan, a ému quelque peu la presse anglaise.

Nous trouvons à ce sujet, dans le *Daily Press*, quelques observations mi-courtoises, mi-menaçantes, à travers les lignes desquelles le dépit de nos voisins ne laisse pas de se faire jour.

Il leur déplaît quelque peu de nous voir entrer en action et de constater que nous n'avons pas l'intention de nous laisser bloquer par eux en Indo-Chine.

« L'annonce par télégramme, dit notre confrère, que le gouvernement de l'Indo-Chine avait formé une compagnie au capital de 70 millions de francs, pour la construction d'un railway au Yunnan, rencontre partout le plus favorable accueil.

Il est vrai d'ajouter que le Yunnan est une curieuse contrée, sans contredit la plus montagneuse, la plus difficile, pour ne pas dire la plus inaccessible de toutes les provinces chinoises. La population est estimée à moins de 12 millions d'habitants pour une superficie d'environ 107.969 mètres carrés ; mais il faut ajouter que c'est une région très riche en minerais.

Les mines de cuivre ont suffi pendant des siècles aux besoins du Céleste Empire, ses gisements de sel sont très estimés. L'or et l'argent s'y rencontrent. On trouve même le jade dans certains districts.

Quant au sol, il est admirablement approprié pour la culture du pavot, et il se fait annuellement un très gros chiffre d'exportation d'opium. Le fameux thé Pou eurl [pu'er] abonde dans cette contrée, et il existe encore beaucoup d'autres cultures qui pourraient atteindre un plus grand développement, lorsque les marchés seront plus fréquentés par suite des communications rendues plus faciles.

Nous comprenons aisément que la France éprouve la légitime ambition, le désir bien naturel d'ouvrir à travers cette province une voie de pénétration qui attirera à son commerce une partie des produits de cette province. Nos vœux, à nous, Anglais, les accompagnent pour le succès de cette entreprise.

Mais derrière ce projet d'extension commerciale, il ne faudrait pas qu'elle dissimulât un dessein caché d'annexion, dans le but d'étendre son empire colonial ; car alors nous ne serions plus avec eux.

Les Français ont un gros appétit ; ils cherchent toujours à étendre de plus en plus leurs possessions ; mais, l'esprit de suite leur faisant défaut, il n'est pas rare de les voir, après une affaire lancée, devenir tout à coup avarés de leur argent, et abandonner un premier projet. C'est ainsi qu'ils se lanceront brusquement dans une affaire comme celle de Panama, qui a englouti tant de millions, et se retireront peu après, refusant leurs capitaux pour la continuation de l'entreprise.

En somme, à part quelques commerçants qui viennent tenter fortune aux colonies, les possessions françaises d'outre-mer ne sont généralement occupées que par des fonctionnaires et des soldats.

Pour être tranquille, tout ce personnel procède lentement à la tâche qui lui est dévolue. Les voies de communication et tous autres travaux ne sont entrepris et exécutés qu'après longue réflexion et à l'aide de nombreux travailleurs. Il est bon d'ajouter toutefois que, dans les colonies françaises, on rencontre certaines améliorations que nous, Anglais, n'avons pas encore su introduire dans nos

possessions ; ainsi, les planteurs s'y livrent à d'intéressantes études sur les cultures comparées et sur la composition du sol.

Mais les Français font fausse route dans les questions commerciales. Non seulement, en effet, ils laissent aux colonies leur commerce dans l'enfance, mais encore entravent son développement par l'imposition d'énormes taxes.

Dans cette dangereuse situation de protection, le commerce languit, et c'en est ainsi que les ports de Saïgon et d'Haïphong, qui devaient se transformer en d'importants centres de transactions, ne sont en réalité que des villes qui ne peuvent se développer et qui ne se maintiennent commercialement que par les demandes de riz faites par la Chine et par nos colonies. »

Revenant à la question du Yunnan, notre confrère du *Daily Press* continue :

« Naturellement, les puissances n'accorderont jamais l'annexion du Yunnan aux colonies françaises d'Extrême-Orient. Car, alors, tous les produits de ce pays seraient exposés à des taxes formidables. L'Angleterre, l'Allemagne, les États-Unis et le Japon ne demandent pas de faveurs spéciales ; ils ne désirent qu'avoir le champ libre ; ils veulent bien que les produits français s'écoulent sur les marchés du Yunnan, mais au même titre que ceux des autres puissances. Ce n'est certainement pas là le désir de la France qui voudrait s'assurer le monopole dans cette province pour ses produits, et, ainsi que la Russie dans ses possessions, ne tolérer aucun rival dans son champ d'action.

Ce qui s'est passé en Indo-Chine se passera au Yunnan, si les Français arrivent à leurs fins. Le réseau français projeté à travers le Yunnan, ainsi que le chemin de fer russe à travers la Mandchourie vers Port-Arthur est le commencement d'application d'un système par lequel les Français espèrent étendre davantage leur possession d'Indo-Chine et créer ainsi une colonie pouvant rivaliser, sinon comme richesse, au moins comme entendue avec les Indes Anglaises. C'est un empire d'Extrême-Orient que la France veut créer à nouveau, après avoir perdu les Indes.

Mais nous devons compter, ajoute en terminant notre confrère, sur le caractère français si [casanier] et qui se décide si difficilement à quitter son sol si riche. Les lois et le gouvernement n'ont jamais rien pu contre cette habitude ; et c'est pourquoi les entreprises coloniales tentées par la France n'ont jamais réussi pleinement.

Toutes ces velléités d'extension de territoires ne peuvent que semer la division parmi la nation française et exciter l'opposition des partis ».

Notre confrère du *Daily Press* a raison : il n'y a pas mal, en effet, d'Anglais à la Chambre qui, au sujet de cette question du Yunnan, ont parlé déjà comme lui.

CHAMBRE DES DÉPUTÉS

Discussion et vote du projet du chemin de fer du Yunnan

(*Le Journal des transports*, 6 juillet 1901)

La Chambre des députés a discuté, dans sa séance de l'après-midi du 27 juin, le projet de loi ayant pour objet d'approuver la convention conclue par le gouvernement général de l'Indo-Chine pour la construction partielle et l'exploitation du chemin de fer de Haïphong à Yunnan-Sen.

Nos lecteurs sont déjà au courant de la question.

Aux termes de la convention signée le 15 juin 1901 entre M. Doumer, gouverneur général de l'Indo-Chine, et la Banque de l'Indo-Chine, le Comptoir national d'escompte, la Société générale et le Crédit industriel, il est créé une société concessionnaire spéciale à laquelle sera confiée l'exploitation de la ligne totale de Haïphong à Yunnan-Sen (853 km.) et qui sera plus particulièrement chargée de la construction du tronçon de Lao-Kaï à Yunnan-Sen (468 km.).

[Ferdinand Daurelle]

Le tronçon Haïphong-Hanoï est construit par la colonie sur ses ressources et le prolongement de Hanoï à Lao-Kaï sera construit par un entrepreneur du Tonkin, M. Daurelle, à la suite d'une adjudication sur rabais de 9 %. Des délais sont prévus pour l'exécution de ces deux lignes. La section d'Haïphong à Hanoï doit être remise par la colonie à la compagnie avant le 1^{er} avril 1903 ; celle d'Hanoï à Lao-Kaï avant le 1^{er} avril 1905 (en fait, ces dates extrêmes ne sont pas atteintes).

Quant à la ligne du Yunnan (celle de Lao-Kaï à Yunnan-Sen), la première section, jusqu'à Mongtsé, doit en être terminée deux ans après l'ouverture de la ligne jusqu'à Lao-Kaï ; la seconde, trois ans plus tard. Une fois l'artère construite de bout en bout, l'exploitation totale en sera remise à la société concessionnaire, formée par les établissements de crédit sus-indiqués, associés à la grande et puissante maison d'entreprise de travaux publics que dirige M. Vitali.

Nous avons exposé dans un précédent numéro les bases financières du projet²⁰. Il nous reste à analyser la discussion à laquelle il a donné lieu devant la Chambre des députés.

Les objections ont été formulées par M. Gaston Doumergue et par M. Le Myre de Vilers, le premier opposé au principe même de la ligne, le second à la conception financière du projet.

D'après M. Gaston Doumergue, la ligne du Yunnan est inutile et dangereuse : inutile, parce qu'elle va desservir un pays sans avenir ; dangereuse, parce qu'elle a pour but de barrer la route aux anglais vers le Yang-Tse-Kiang et que, étant donné l'esprit hostile des populations chinoises, il s'ensuivra des désordres qu'on sera appelé à réprimer par les armes, et que de la sorte, la France sera, contre son gré, entraînée dans une guerre ruineuse.

M. Le Myre de Vilers est moins pessimiste dans son argumentation, bien que ses conclusions tendent à une obstruction analogue. Pour lui, le projet engage trop avant les ressources de la colonie, et menace d'écraser les contribuables indigènes qu'il croit devoir défendre, en qualité de député de la Cochinchine, et sans doute aussi d'adversaire politique du gouverneur général actuel.

M. Doumer a victorieusement répondu, comme commissaire du gouvernement, aux critiques adressées au projet dont il est le père et qu'il a heureusement réussi à mettre sur pied, malgré toutes les difficultés qui se dressaient devant lui.

Il a montré d'abord que la ligne du Yunnan avait été formellement décidée, après avis conforme des Chambres françaises, par la loi du 23 décembre 1898 ; que cette ligne avait pour but de mettre en valeur un pays riche et peuplé, où le charbon était de première qualité, les ressources minières très abondantes, la population non pas hostile mais très bien disposée à l'influence française ; qu'enfin la construction si désirée de cette voie de pénétration — outre qu'elle serait d'un grand secours pour le développement de notre prestige en Chine — serait un débouché assuré pour plus de cent millions de capitaux français, employés aux fournitures d'aciers, de fers, d'outillage, de matériel roulant, de chaux, ciments et explosifs.

Et comme M. Allemane lui parlait à nouveau des dangers de guerre que lui paraissait entraîner l'établissement de cette ligne nouvelle, M. Doumer lui riposta avec netteté et précision :

M. DOUMER. — Non, Monsieur le député ; c'est quand on ne fait pas ce que nous faisons aujourd'hui qu'on est acculé aux guerres... Je vous dis cela, convaincu que tout le monde doit être d'accord. L'intérêt de la France est évident. Quand on ne sait pas agir pendant la paix et par des moyens pacifiques, on est alors contraint aux expéditions coûteuses.

²⁰ Voir *Journal des transports* du 22 juin 1901, p. 311.

Reportez-vous à nos guerres coloniales et voyez ce que nous avons perdu pour n'avoir pas su agir à temps et n'avoir pas saisi l'occasion d'agir pacifiquement. Le chemin de fer est un instrument de conquête pacifique.

Ce sont là de nobles paroles et un beau langage d'homme d'État. Rendons cette justice à la Chambre qu'elle a su les comprendre et les accueillir par de chaleureux applaudissements.

Dans la dernière partie de son discours, M. Doumer s'est attaché à répondre, avec le même succès, aux objections financières de M. Le Myre de Vilers. Il a montré notre colonie indo-chinoise, grâce à une habile gestion de ses finances et à une solide organisation de son travail, ayant pu diminuer de 7 millions la charge de la France pour les troupes que nous entretenons sur son territoire, capable aujourd'hui d'emprunter à 3 1/2 %, c'est-à-dire à 1/2 % seulement d'intérêt au-dessus du taux métropolitain, et ayant réussi, en outre, à mettre 23 millions de francs dans sa caisse de réserves.

Après le discours de M. Doumer, partant d'une conviction généreuse et prononcé d'une voix chaude et communicative, la victoire était assurée au projet de l'éminent gouverneur général.

La discussion générale une fois close, 94 voix seulement s'élevèrent contre le passage aux articles et 386 voix le réclamèrent. Le projet fut ensuite voté sans observations.

En nous associant très cordialement au succès remporté par M. Doumer, nous formulons le vœu — que M. Ordinaire n'a fait qu'effleurer dans son rapport — à savoir que la ligne du Yunnan ne s'arrête pas à Yunnan-Sen et qu'elle se poursuive le plus rapidement possible dans la vallée du Yang-Tse-Kiang, au cœur de la riche province du Se-Tchouen, que convoitent les Anglais et où il nous est permis d'arriver avant eux et à moindres frais.

Ce serait là une compensation donnée à la France pour la part qu'elle a prise au rétablissement de l'ordre en Chine, et une satisfaction pour ceux de nos compatriotes qui pensent, comme M. Gaston Doumergue — mais avec d'autres sentiments que les siens — que « nous ne pouvons pas dire que la politique que nous avons suivie dans ce pays nous ait rapporté, en prestige et en bénéfices, des avantages importants. »

LE CHEMIN DE FER D'HAÏPHONG À YUNNAN-SEN À LA CHAMBRE (*L'Avenir du Tonkin*, 2 août 1901, p. 1)

Conformément à une décision antérieure, la Chambre a discuté le 27 juin dernier le projet approuvant la Convention conclue par le gouvernement général de l'Indo-Chine pour la construction partielle et l'exploitation du chemin de fer d'Haïphong-Yunnan-Sen.

La commission demande l'urgence.

M. Berry demande le renvoi à lundi.

M. Doumer, qui assiste à la séance en qualité de commissaire du gouvernement, insiste pour l'urgence.

L'urgence est déclarée.

M. Doumergue estime que le projet n'est pas conforme aux promesses faites en 1898. On demandait alors 70 millions pour l'exécution. Aujourd'hui, on veut 101 millions. De plus, la colonie promettait une garantie de 3 millions ; maintenant elle affecte ces 3 millions non pas au capital et aux frais d'exploitation, mais aux frais d'exploitation seulement.

L'orateur continue en combattant le projet qui constitue, dit-il, une aventure qui sera pleine d'imprévu.

La Compagnie concessionnaire n'attend rien du développement économique du pays. Le Yunnan est très pauvre, il contient des mines, dit-on : mais il faut regarder le

milieu dans lequel on se trouve ; ce sont les étrangers qui utiliseront les houilles et les minerais, et on aura de grandes difficultés pour amener les bateaux chercher les marchandises à Haïphong.

En outre, la population du Yunnan est mauvaise ; elle joint le fanatisme musulman au fanatisme chinois ; elle verra d'un œil défavorable l'introduction des étrangers, et des désordres sont à redouter. Elle comprendra que ce qu'on veut faire, c'est moins un chemin de fer qu'une base d'opérations pour une conquête future. (Interruptions).

Dans une conférence à Rouen, le gouverneur général a indiqué sa politique. L'avenir, pour lui, c'est l'action, c'est-à-dire la conquête et la guerre. Cette politique, dit en terminant l'orateur, je l'ai toujours combattue, car elle est désastreuse pour la France.

M. Le Myre de Vilers déclare que la construction d'un chemin de fer peut être utile pour notre politique générale, mais que les ressources de la colonie ne lui permettront pas de prendre la dépense à sa charge. Le gouverneur général, dans l'établissement de son système financier, n'a pas tenu un compte suffisant de la variation incessante de ces budgets.

En Indo-Chine, quand la récolte est bonne, l'impôt rentre facilement, mais si la récolte est mauvaise, l'Annamite tombe dans la misère. Là où il n'y a rien, le fisc perd ses droits.

Sur sept récoltes, il y en a eu une mauvaise, et une très mauvaise. Le gouverneur général, M. Doumer, a profité de quatre bonnes récoltes, mais, après les vaches grasses, il y a les vaches maigres. Qu'un sujet d'inquiétude sa manifeste, et l'Annamite ne cultivera pas le sol avec la même vigueur.

Quand les Chinois devront payer l'indemnité de guerre, il y aura certainement des troubles dans notre colonie indochinoise, qui verra arriver sur son sol les Chinois mécontents. S'il y a des dépenses extraordinaires, avec quelles ressources y fera-t-on face ? La colonie indochinoise est suffisamment chargée ; il serait imprudent de lui demander de nouveaux sacrifices.

— M. Doumer, commissaire du gouvernement, fait abord observer que le principe même du chemin de fer a été adopté par une loi antérieure. La loi a décidé que les clauses et conditions de la convention à intervenir seraient soumises au Parlement. C'est à cette loi que le gouvernement a obéi. (Très bien !)

L'orateur expose que la société va émettre des obligations que le gouvernement garantira.

Restait à trouver son capital de 25 millions. La Société a fourni 12 millions 1/2, et la colonie également 12 millions 1/2, L'effort n'est pas supérieur aux ressources de la colonie qui, quoi qu'en dise M. Le Myre de Vilers, est riche.

Il n'y a qu'un 1/2 % de différence entre le taux de l'Indo-Chine et celui de la Métropole, et la colonie a accepté une grande partie des charges militaires, et mis 25 millions en réserve. Ces chiffres sont éloquentes. (Applaudissements.)

La situation commerciale est excellente, et la preuve en est que trois nouvelles lignes de invitation vont relier l'Indo-Chine à la France.

L'Indo-Chine entre dans une période qui n'est pas près de finir. Sa population nous est attachée, des progrès constants se réaliseront. (Applaudissements.)

Le Yunnan est un pays pauvre, dit-on. C'est un pays pauvre comme la France. Il ressemble à la plaine de la Limagne, dans les environs de Clermont-Ferrand. Le climat est salubre. Des Français peuvent y vivre fort bien, et ils y vivent très bien. Le chemin de fer rendra de grands services.

Au Yunnan, il y a du charbon de première qualité, et rien qu'avec le trafic actuel, le chemin de fer pourrait donner des bénéfices.

Ce chemin de fer nous donnera, en outre, une base d'opérations commerciales et industrielles.

M. Allemane : Pour la guerre (Bruit !)

M. Doumer : Non ; c'est quand on ne fait pas ce que nous faisons aujourd'hui qu'on est acculé à la guerre. (Vifs applaudissements au centre et à gauche.)

La discussion est close.

Par 415 voix contre 103, la Chambre décide de passer à la discussion des articles.

Les articles et l'ensemble du projet sont adoptés. (Applaudissements).

PERSONNEL COLONIAL
Indo-Chine
(*La Politique coloniale*, 4 août 1901)

M. Blim, ingénieur chef de service de 1^{re} classe, est nommé directeur des travaux publics de 2^e classe.

M. Blim sera chargé de la direction des travaux au Yunnan.

Chemins de fer de l'Indo-Chine et du Yun-Nan
(*Le Journal des débats*, 15 août 1901)
(*Le Journal des chemins de fer, des mines et des travaux publics*, 17 août 1901)

La Compagnie française des chemins de fer de l'Indo-Chine et du Yun-Nan vient d'être constituée au capital de 12.500.000 fr.

Le conseil d'administration est composé de MM. le baron [Jean Léonce Frédéric] Hély d'Oissel , Alexis Rostand, Stanislas Simon [Banque de l'Indochine], Paul Desvaux, Ludovic de Sinçay, H[ippolyte]-E[ugène] Boyer [président en 1934 : voir plus bas], Firmin Rainbeaux , Édouard Goüin, H. Wiener, Edgar de Sinçay et [Georges] Rambaud [de Bruxelles].

Alexis ROSTAND (1844-1919)

Né à Marseille, le 23 décembre 1844.

Marié à Gaudenie Guillermin.

Musicien, auteur du livre « La musique à Marseille ». Musicien, entré en 1869 à la succursale de Marseille du Comptoir d'escompte de Paris, directeur de celle-ci, puis administrateur-directeur général (1902), vice-président (janvier 1908) et président (juillet 1908-janvier 1919) du Comptoir national d'escompte de Paris (CNEP), le représentant comme :

vice-président (1901), puis président (1908) de la [Banque de l'Afrique occidentale](#) (BAO), vice-président de la Compagnie française des chemins de fer de l'Indo-Chine et du Yunnan (1901),

administrateur de la [Banque de l'Indochine](#) (1902),

des Compteurs à gaz (1909), etc.

En outre administrateur des Docks et entrepôts de Marseille.

Chevalier du 9 juillet 1885, officier du 31 décembre 1895, commandeur de la Légion d'honneur du 20 octobre 1911.

Décédé à Paris XVII^e, le 2 avril 1919.

Paul DESVAUX (1857-1920)

Né à Dreux (Eure-et-Loire), le 23 septembre 1857.

Inspecteur des finances (démissionnaire le 1^{er} août 1894).

Directeur (1894), puis administrateur et vice-président (1907) du CIC.

Chevalier de la Légion d'honneur du 27 juillet 1897 (min. finances).

Administrateur de la Compagnie française des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan (1901).

Membre du comité de Paris des Chemins de fer portugais (1906).

Administrateur de la Compagnie d'éclairage, chauffage et force motrice (1907).

Président des Houillères de Bérestow-Krinka.

Administrateur de la Société auxiliaire des Charbonnages du Donetz (1908).

Administrateur du Crédit foncier de France (1908).

Administrateur de la [Banque de l'Indochine](#) et des Chemins de fer de l'Est (1915).

Président des Chemins de fer de l'Est-Algérien.

Décédé en novembre 1920.

Ludovic de SINÇAY (1856-1908)

Fils d'un administrateur-directeur de la Vieille-Montagne, le grand leader belge du zinc.

Gendre de Denormandie, patron du Comptoir d'escompte.

Administrateur de la Compagnie nationale des voies étroites (1890), de la [Société minière de la Nouvelle-Calédonie](#) (1891), de la [Compagnie commerciale et industrielle du Tonkin](#) (soutien des malheureux charbonnages de Kebao), commissaire aux comptes de la Banque russe et française et du Boleo (cuivre au Mexique), administrateur des Aciéries de France (1894), des [Mines d'Héraclée](#) (charbonnage turc), des Sels gemmes et houille de la Russie méridionale, de la Compagnie du chemin de fer de Pékin à Han-Kheou, de la Vieille-Montagne, de Peñarroya, de la Compagnie française des chemins de fer de l'Indo-Chine et du Yunnan, etc.

Firmin RAINBEAUX (1834-1916)

Fils d'Émile Rainbeaux (1804-1861), Français qui reprit en mains les charbonnages du Grand Hornu et du Grand-Buisson dans la région de Mons et fut naturalisé belge avant de jouer un rôle décisif dans la mise en exploitation des mines de houille de Marles (Pas-de-Calais).

Marié à Hortense Mocquart, fille d'un sénateur et chef de cabinet de Napoléon III. D'où Louise, morte en 1877 ; Émile, viveur parisien décédé en 1895 ; et Félix (1936).

Après des débuts comme écuyer de Napoléon III qu'il accompagna en 1870 dans la guerre et la captivité et auquel il resta toujours fidèle, s'occupant de la liquidation de la liste civile de l'impératrice Eugénie, Firmin prend la suite de son père à Marles, aidé de son frère Abel (1838-1907) — X-Mines — et de son neveu Abel Armand (1883-1917), fils du comte Ernest Armand (1829-1888), diplomate, puis député de l'Aube, et de Victoria Rainbeaux, sœur de Firmin et d'Abel. Il devient administrateur des Charbonnages rhénans en 1878, de la Banque russe et française en 1880, de la Banque maritime en 1889, de la Banque française de l'Afrique du Sud en 1895, de la malheureuse Compagnie générale de traction en 1897, du Métropolitain de Paris en 1898 et de la BFCI, qui succède en 1901, à la Banque française de l'Afrique du Sud. La même année, il est nommé au Comité consultatif des chemins de fer. Il démissionne de la BFCI en 1903, entre en 1907 au conseil de Cuivre et pyrites (mines en Espagne) mais en sort deux ans plus tard à la suite de mauvais résultats. Il est coopté en 1909 aux Chemins de fer du Nord, le fleuron des Rothschild, puis, en 1911, au Crédit mobilier français à la suite de l'absorption de la Compagnie française de banque et de mines, avatar de la Cofrador sud-africaine. En outre administrateur de la Compagnie franco-belge de matériel de chemin de fer à Raismes, qui contrôlait la Société française d'entreprise de dragages et travaux publics (SFEDTP) en Indochine.

Portrait médiocre par Robert Pitaval dans *L'Écho des mines et de la métallurgie*, 21 décembre 1911, repris en recueil en 1914. Voir plus bas sa nécrologie dans *Le Gaulois*, 14 juillet 1916.

Henri (ou Henry) Jules-Étienne WIENER

Né à Vienne (Autriche), le 19 août 1853.
Fils de Sigismund Wiener et de Julie Mahler.
Naturalisé français.
Marié à Mathilde Rosenfeld.

Ingénieur à Paris.
Associé de Finaly et Cie, banquier à Paris (mars 1891).
Administrateur des Chemins de fer de Porto-Rico (1895).
et de la [Société syrienne de construction et d'exploitation](#) (1896), chargée du Beyrouth-Damas-Hauran,
Administrateur délégué d'un petit holding franco-russe, la Compagnie industrielle pour la France et l'Étranger (juillet 1896), rebaptisé en octobre suivant Compagnie générale pour l'industrie en France et à l'étranger, qu'il représente notamment
à la Compagnie industrielle de traction pour la France et l'Étranger (1897),
à la S.A. d'Électricité et d'automobiles Mors (fév. 1898).
à la Société financière de transports et d'entreprises industrielles (Bruxelles),
à la Compagnie générale d'électricité de la ville de Buenos-Ayres (1897-1907),
aux Tramways de Lorient (1897-1913),
aux Tramways de Tours (1898-1913),
aux Tramways de Reims (*Recueil financier belge*, 1906),
à la Compagnie générale espagnole des mines (créée en 1898, à capitaux allemands),
à la Société houillère de la Russie méridionale,
aux Charbonnages de Nikitofka ou Nikitowka (1899-1905),
et au Grand Hôtel.
En outre, administrateur du Traumatol (1897),
de la [Banque de Tunisie](#),
de la [Société franco-néerlandaise des plantations de Java](#),
du [Port, quais et entrepôts de Beyrouth](#) (ca 1902),
et des Ateliers de construction de Gorlowka (*Recueil financier belge*, 1906),
Après la dissolution de la Compagnie générale, votée en décembre 1905,
on le retrouve dans la [Société d'exploitations minières en Serbie](#) ,
à l'American Railroad Company of Porto-Rico,
aux [Charbonnages d'Héraclée](#) (1906)
à la Société nouvelle de constructions et de travaux (1920)
et, surtout, dans des affaires hôtelières (Grand Hôtel, Biarritz Carlton Hôtel, Hôtel Meurice, Union hôtelière parisienne, Trianon Palace Hôtel de Versailles).
Pris à parti comme étranger naturalisé par le journal antisémite *La Libre Parole* du 22 avril 1916.

Décédé de 18 janvier 1922, à Marseille, rue Noailles, 24.
Avis de décès : *Le Figaro*, 20 janvier 1922, *Le Temps*, 21 janvier 1922.

Edgar SAINT-PAUL DE SINÇAY (1858-1935)

Fils du patron de la Vieille-Montagne (Belgique).
Marié à Jeanne Fould, sœur du financier Edgar Stern.

Ingénieur de l'École des mines de Liège, administrateur délégué de la Société des sels gemmes et houilles de la Russie-Méridionale (1885-1905), administrateur des Chargeurs réunis (1890), administrateur des [Aciéries, hauts fourneaux et forges de Trignac](#) (1890-1909), de la [Compagnie française de l'Afrique centrale](#) (1893), de la Compagnie générale du gaz pour la France et l'étranger (1894), de la Sangha-Lippa-Ouessou (1899), de la Société centrale de dynamite... Administrateur de la Compagnie générale des charbonnages (Russie) et des Chemins de fer de l'Indo-Chine et du Yunnan, commissaire des comptes du Canal de Suez (1901). Administrateur de la Compagnie d'électricité de l'Ouest-Parisien (Ouest-Lumière)(1906), de la Société auxiliaire des Charbonnages du Donetz. Administrateur de la Vieille-Montagne et de la [Banque privée Lyon-Marseille](#) (1909), de la Société franco-suisse pour l'industrie électrique, etc.

Vice-président de la [N'Goko-Sangha](#), administrateur de Congo-Cameroun, Forclum, Forces hydrauliques du Rhône, Énergie électrique du Rouergue (avec son frère François), à proximité de l'usine Vieille-Montagne de Viviez...

Les commissaires des comptes sont MM. B.-A.-C. Dumoulin, Alfred Bourgeois et Gérard Lefèvre-Pontalis ²¹.

Dans la première réunion du conseil tenue après l'assemblée constitutive, M. le baron [Jean] Hély d'Oissel a été nommé président, M. Alexis Rostand vice-président, et M. Stanislas Simon administrateur délégué.

La ligne Haïphong-Gialam (*L'Avenir du Tonkin*, 30 août 1901)

La *Politique coloniale* publiait récemment le filet suivant au sujet de l'état d'avancement de ce railway :

« Les travaux d'infrastructure de la ligne ferrée entre Haïphong et Gia-lam ont été menés très activement et sont presque achevés. Il y a encore pour un mois et demi de travail pour régler la voie, terminer les petits ponts.

Il est donc probable que vers la fin de l'année, des trains de service pourront rouler sur cette ligne dont l'inauguration officielle n'aura lieu néanmoins qu'à l'ouverture de l'Exposition intercoloniale d'Hanoï en 1902. »

Notre confrère le *Courrier d'Haïphong* fait suivre ces renseignements des appréciations qui suivent :

²¹ Gérard Lefèvre-Pontalis : marié à une Dlle Destors. L'un des trois fils d'Amédée Lefèvre-Pontalis (1833-1901), député de Châteaudun (1871-1876), censeur du Crédit foncier colonial (1877-1887), censeur (1878) et commissaire aux comptes (1891) du CIC, administrateur (1886) de la Société générale, administrateur du PLM, président des Messageries maritimes (1896-1901) et des Mines de la Loire, actionnaire de la Compagnie lyonnaise indochinoise (1898)... Commissaire aux comptes du Nord-Sud de Paris, de la Société générale électrique et industrielle, etc.

« Cela date d'un mois. Donc, dans quinze jours, la ligne Haïphong-Gialam sera terminée, la voie réglée et les *petits ponts terminés*. Et les trains de service circuleront. Et si l'inauguration n'en a pas lieu de suite, c'est que l'on tient à attendre pour cette solennité l'exposition intercoloniale de Hanoï en 1902 ! Quel est donc le farceur qui renseigne de si fantaisiste façon la *Politique coloniale* ? Nous recommandons à notre confrère d'y veiller, car ces fumisteries finiraient par lui enlever tout crédit en Indo-Chine. »

Désirant fixer les lecteurs de *l'Avenir du Tonkin* sur celle importante question, nous avons voulu nous renseigner exactement.

Voici les données que nous avons recueillies :

Les travaux de terrassement et de maçonnerie de cette ligne, dont étaient chargés MM. Chièze et Manard, sont complètement achevés, malgré les difficultés occasionnées par les fortes pluies de cette année.

Il reste à faire pour achever complètement la voie et la livrer à l'exploitation :

1° La pose des tabliers métalliques dont les pièces arrivent toutes prêtes et numérotées et n'ont qu'à être boulonnées ;

2° Les ponts à air comprimé, travail dont est chargé la maison Schneider, du Creusot. Ces ponts seront achevés fin novembre au plus tard.

Quant au ballast, qui peut être placé tout de suite, concurremment avec la pose des rails, travail dont est chargé la maison Vola, sa mise en place et le *règlement* de la voie sera achevé en mars.

C'est-à-dire qu'à cette époque, les trains de service pourront circuler sur la voie.

La *Politique coloniale* donne comme date la fin de l'année. Ce n'était vraiment pas la peine de chicaner notre confrère pour une erreur de trois mois sur l'achèvement d'une ligne de près de 160 km. (158 km. 222) dont les plus importants travaux (infrastructure) sont terminés sept mois avant la date fixée par le cahier des charges.

Si c'est là une façon d'encourager ceux qui travaillent ici et de faire l'éloge de notre possession indo-chinoise, nous donnons à nouveau notre langue au chat.

BULLETIN

(*L'Avenir du Tonkin*, 11 septembre 1901)

Parmi les nombreux motifs mis en avant comme ayant provoqué la dissolution de la mission d'études du chemin de fer du Yunnan, il en est un qui, sans être un prétexte sérieux pouvant expliquer l'arrêt momentané des travaux, peut, cependant, trouver plausible créance, étant donné qu'il fallait à tout prix éviter de laisser croire au gouvernement chinois qu'il y avait là, de notre part, un commencement de conquête.

Au sujet de la construction de ce railway, nous disions en novembre dernier : « La substitution immédiate d'une compagnie, opérant comme le syndicat anglais du Yunnan, présentait de réels avantages, et eut évité d'éveiller ainsi les susceptibilités du Gouvernement chinois. »

C'est cette idée que reprend aujourd'hui notre confrère Jollivet ²², du *Petit Tonkinois*, quand il dit : « Nous avons eu, en effet, le tort de faire concéder le chemin de fer à la France, au lieu de le faire concéder à une compagnie française. Nous ne sommes donc plus dans cette excellente situation où se trouvent, dans le Nord de la Chine, et compagnies et gouvernements étrangers.

²² Guillaume Jollivet (1850-1905) : docteur en droit et en médecine, ancien médecin municipal de Hanoï, fondateur du *Petit Tonkinois* (1900-1905).

Dans cette portion du Céleste Empire, les compagnies étrangères ont un droit vis-à-vis du gouvernement chinois, peuvent réclamer contre lui, à raison d'obligations non exécutées et leurs réclamations non écoutées donnent ouverture à l'action diplomatique.

Nous intervenons alors pour protéger des contrats librement consentis entre compagnies et gouvernement chinois. Notre action diplomatique peut s'exercer en faveur des missionnaires, soit pour leur assurer le respect de leur activité, soit pour leur procurer des indemnités.

Ici, rien de pareil. La France, si l'on veut l'Indo-Chine, reste chargée de tout manquement au contrat, fut-il le résultat de l'inertie ou de la duplicité chinoise. Nous n'avons qu'une sorte de recours en garantie contre le gouvernement chinois qui s'est obligé à nous laisser faire. Maître de ce recours, nous ne pouvons l'exercer que comme puissance politique et non sans soulever l'opposition des autres puissances. »

Telle nous semble être le sérieux obstacle auquel nous nous heurtons aujourd'hui.

Est ce à dire qu'il soit insurmontable ? Tant s'en faut...

Néanmoins, les Anglais qui, d'après la convention d'avril 1898, doivent nous prêter, à titre de réciprocité, leurs bons offices, ont été plus adroits que nous, en évitant dans leur projet de railway au Yunnan de se heurter à l'obstacle devant lequel nous nous trouvons aujourd'hui.

Ou sait, en effet, que le gouvernement anglais a cédé ses droits pour la construction de son aujourd'hui au Syndicat anglais du Yunnan.

Il serait encore temps d'imiter ce bon exemple.



Coll. Amicale philathétique de Paris
Campement d'études dans le Ta-Tchen-Ho

Dans les années 1900, Georges Auguste Marbotte participe à la construction d'une ligne de chemin de fer au Yunnan.

Il en ramènera près de 10.000 photographies, montrant l'avancement de ce chantier pharaonique, mais aussi les activités humaines et la vie quotidienne dans cette région montagneuse du sud de la Chine.

Ses qualités de contact humain ont fait merveille avec les habitants du pays et nous délivrent aujourd'hui des images magnifiques et pleines de vie.

www.atelier14.net.fr



Coll. Serge Volper

COMPAGNIE FRANÇAISE
DES

CHEMINS DE FER DE L'INDOCHINE ET DU YUNNAN

Société anonyme au capital de 12.500.000 fr.

dont les statuts ont été établis suivant acte reçu par M^e Grange, notaire à Paris, le 30 juillet 1901

Émission de 178.000 obligations privilégiées 3 % de 500 francs
auxquelles est affectée intégralement la garantie d'intérêt de 3.000.000 de fr. allouée
par la colonie d'Indochine
et dont le versement est garanti par le gouvernement de la République française (lois
des 25 décembre 1898 et 5 juillet 1901)

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

OBLIGATION DE 500 FRANCS AU PORTEUR

Ces 178.000 obligations 3 % privilégiées sont remboursables au pair en 75 ans par
tirages semestriels, qui auront lieu à Paris en mars et septembre de chaque année, à
partir de mars 1912.

Intérêt annuel : 15 francs

Paris, le 5 novembre 1901
Pour contrôle : ?
Le président : Hély d'Oissel
GÉO DUVAL fec; — Impr. Chaix, rue Bergère, 20, Paris.

BAC-NINH
(*L'Avenir du Tonkin*, 23 septembre 1901)

Une tentative de déraillement a été commise mardi soir à une centaine de mètres de l'apponement des Fluviales, au moment où le train du soir amenait les voyageurs à la chaloupe en partance pour Haïphong. Trois énormes pierres avaient été placées sur les rails avec une intention bien évidente de malveillance.

MM. [Blazeix](#) et Amilhat, qui passaient sur le quai lorsque le train était en vue, se sont aperçus du danger et ont eu juste le temps de dégager la voie en poussant à la hâte les pierres de côté.

On soupçonne comme étant les auteurs de cette tentative criminelle des coolies au service de la voie qui, le jour même, avaient été remerciés.

Une enquête est ouverte et l'on a tout lieu de supposer qu'on est sur la trace des coupables.

Nous adressons nos sincères félicitations à MM. Blazeix et Amilhat, dont la présence d'esprit a évité une catastrophe imminente.

[ACTES OFFICIELS]
(*La Dépêche coloniale*, 6 décembre 1901)

Par arrêté du ministre des travaux publics, M. Getten, ingénieur en chef des ponts et chaussées de 2^e classe, à Oran, est mis en congé illimité et autorisé accepter les fonctions de directeur général de la Compagnie française des chemins de fer de l'Indo-Chine et du Yunnan.

Hanoi
(*L'Avenir du Tonkin*, 11 décembre 1901)

M. l'ingénieur Caboche doit, d'après certains bruits, monter au Yunnan.

Par intérim, M. Godard prendrait sa place et serait, selon toutes probabilités, remplacé par M. [Borreil](#).

Gustave Eugène Arthur LANGROGNE

Fils d'Eugène Martin Langrogne, chauffeur, et d'Odile Baugeois.
Frère d'Ernest Langrogne (1886-1967), polytechnicien, ingénieur des mines, administrateur de sociétés. Voir [encadré](#).
Marié à Paris VIII^e, le 18 janvier 1916, avec Jeanne Long.

Conducteur des ponts et chaussées.
Ingénieur de la Société ardoisière de l'Anjou (1897-1901).
Ingénieur en chef, puis sous-directeur de l'exploitation à la Compagnie des Chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan (1901 à 1915).
Agent principal au Yunnan (1910)]
A collaboré aux études, à la construction, au règlement des travaux à la mise en exploitation et aux travaux complémentaires du chemin de fer de Lao-Kay à Yunnanfou, 465 kilomètres.
Représentant de la [Société d'études minières en Indochine](#) (1912-1913).
Rejoint son frère Ernest au conseil des Bronzes d'industrie (avril 1928, réélu en juin 1934).
Administrateur de Constructions et entreprises générales, Paris (mai 1931).
Secrétaire général du congrès de l'outillage colonial (Exposition coloniale de Vincennes).

Chevalier de la Légion d'honneur du 15 mars 1921.
Médaille de la mutualité : administrateur de la société de secours mutuels la Prévoyance entre employés et ouvriers des chemins de fer français à Paris (*JORF*, 12 août 1929).
Domicile : Paris XVII^e, rue Rennequin, 4 (1931)
Décédé après juin 1934.

CHRONIQUE RÉGIONALE

HAÏPHONG

(*L'Avenir du Tonkin*, 31 janvier 1902)

Listes des passagers arrivée par [Tamise](#), le 29 janvier 1902.
Venant de Marseille : ...M. Getten ; M. Langrogne...

NOMINATION

(*Bulletin officiel de l'Indochine française*, 1902)

Par arrêté du gouverneur général de l'Indo-Chine, en date du 14 février 1902, rendu sur la proposition du directeur général des Travaux publics :

M. Fontaneilles, ingénieur ordinaire de 1^{re} classe des Ponts et Chaussées, est nommé ingénieur en chef de 2^e classe des Travaux publics de l'Indo-Chine, à compter du 1^{er} novembre 1901.

NOMINATION
(*L'Avenir du Tonkin*, 14 juillet 1902)

M. Damade ²³, administrateur du 2^e classe des Services civils, est désigné pour prendre la direction de la province de Yê-n-bay, en remplacement de M. Cambier, administrateur de 4^e classe, en instance de départ en congé administratif.

²³ François-Charles-Auguste Damade : né le 1^{er} janvier 1852 à Heilly (Somme). Fils de Jean-Baptiste, cultivateur, et de Esther Dérognère. Marié en 1892 à Amiens avec Élisabeth Tersen (3 enfants). Sous-officier. Au Tonkin (1885). Chevalier de la Légion d'honneur du 4 mai 1889 : lieutenant de réserve au 23^e régiment d'infanterie, détaché au 1^{er} régiment étranger. Versé dans les services civils (17 avril 1890) : administrateur de plusieurs provinces de l'Annam jusqu'en 1902, puis nommé successivement à Nam-Dinh (avril 1902), à Yê-n-Bay (juillet 1902), puis à Tuyên-Quang (1907). En retraite (janvier 1910). Projetait en mai 1914 de revenir au Tonkin pour y faire de l'agriculture. Décédé le 30 décembre 1937.

Armand-Louis LEBOURHIS (« LE BOURHIS »), directeur

Né à Trouville, le 27 juin 1856.

Fils de François Lebourhis et de Marie Céleste Harel.

Marié à Confolens (Charente), le 4 mai 1882, avec Eugénie Louise Alexandrine Sornein. Dont :

— Germaine (Hiersac, Charente, 31 mars 1887-Saint Cloud, déc. 1970), mariée à Toulon, le 6 juin 1914, avec Alfred Marie Jean Baptiste Blanchet (1881-1935) ;

— André ;

— Madeleine Henriette (Confolens, 30 avril 1885-Nice, ?) mariée à Hanoï, le 5 février 1907, avec Honoré Tissot, résident supérieur au Tonkin, divorcée le 9 août 1916, remariée avec Gaston Naegelin.

— René.

Polytechnicien.

Officier d'artillerie.

Attaché aux études et à la construction des chemins de fer exécutés par l'État : lignes Neufchâteau-Colombey, Guingamp-Paimpol, Laon-Mézières, Bourges-Gien.

Chef de service à la Compagnie des chemines de fer départementaux.

Ingénieur à la Compagnie du canal de Panama.

Chevalier de la Légion d'honneur du 29 juillet 1901 : directeur du Chemin de fer et du port de la Réunion (C.P.R.).

Décédé le 22 mai 1915 à Bandol (Var).

Le Chemin de fer du Tonkin
(*La Dépêche coloniale*, 5 novembre 1902)

La plus grande activité règne sur les chantiers du chemin de fer de Hanoï à Viétri. M. Porchet pousse énergiquement la pose de la voie et du ballast. Les machines dépassent déjà la gare de Dong-khe qui doit desservir la nouvelle résidence de Phu-lo.

Pourquoi ne mettrait-on pas en exploitation le tronçon de ligne compris entre la gare de Viet-yên et Dong-khe ? Cela rendrait de grands services à tous ceux qui ont à faire à Phu-lo, ou à Thai-nguyen.

Déjà une dizaine de pousse-pousse attendent les futurs voyageurs à Dong-khe et un entrepreneur s'est engagé à en doubler le nombre dès que la ligne serait ouverte.

Le matériel roulant est prêt. Ce n'est donc pas cette considération qui peut retarder l'ouverture de la ligne qu'attendent avec impatience tous les fonctionnaires de la région et surtout les colons agriculteurs qui ont des transports importants à faire faire.

Eugène-*Albert* DUFOUR (1858-1947)
Ingénieur de l'École centrale de Lyon (1878)
Envoyé de la Régie Vitali sur la section Lao-Kay-Mongtzeu (1902-1908)
Créateur après la Grande Guerre de [Dufour Constructions générales](#)
puis président de la [Compagnie de constructions générales en Afrique Française](#)
(1930)

Albert DUFOUR
Bulletin mensuel de l'Association des anciens élèves de l'École centrale lyonnaise,
n° 200, octobre 1924, pp. 65-69

.....
Fin 1902, M. Dufour est envoyé en Chine, au titre d'ingénieur en chef de première division. La ligne de Yunnan est une œuvre considérable. Elle a son origine à Lao-Kay, ville frontière du Tonkin avec la Chine, située au confluent du Namti avec le fleuve Rouge. L'altitude de la ligne à Lao-Kay est (90), elle suit la vallée du Namti, et monte à l'altitude (1.700) à Milati, village situé à 170 km de l'origine, au bord d'une grande dépression sans écoulement superficiel, au fond de laquelle est située la première ville chinoise importante : Mongtze. La ligne descend dans la cuvette jusqu'à l'altitude (1.300), elle remonte l'autre flanc de la dépression, descend sur la ville d'Amitchéou, et emprunte alors la vallée du Pa-Ta-Ho, fleuve important qui la conduit à I-Leang (altitude 1.700). — À partir de ce point, la ligne escalade le rebord du plateau de Yunnanfou. Elle s'y élève jusqu'à l'altitude (2.026) et aboutit à cette grande ville qui est bâtie à l'altitude (1.900), après un parcours total de 465 km. Toute la ligne est construite à travers un terrain horriblement accidenté, mais la partie comprise entre Lao-Kay et Mongtze, est de beaucoup la plus difficile. La direction des travaux était installée à Mongtze. Les travaux étaient divisés en trois services : la première division (avec 4 services de sections sous ses ordres) de Lao-Kay à Mongtze, avec un parcours de 200 km. — La section indépendante de Amitchéou (long. 35 km.). La deuxième division (avec 5 sections sous ses ordres) d'un parcours de 135 km. — Chacune des dix sections comportait un nombre variable de lots de travaux (de 4 à 8) confiés chacun à un entrepreneur, sous la surveillance d'un sous-chef de section, le plus souvent doublé d'un conducteur de travaux, et disposant de cinq à six surveillants et pointeurs.

Cette organisation comprenait donc un cadre d'ingénieurs dont l'effectif a été en moyenne de 250, avec environ 300 agents auxiliaires. Les cinquante entreprises environ comptaient à peu près 500 agents européens. La ligne a donc été dirigée par un millier d'ingénieurs et d'agents européens. Les ingénieurs étaient tous français, le reste du personnel, en partie français, en partie italien. Ces cadres ont suffi pour diriger un chantier dont l'effectif moyen, en majorité chinois, avec un vingtième environ d'Annamites, a été en moyenne de trente mille hommes et a atteint jusqu'à 48.000 hommes.

Deux de nos camarades ont fait partie du personnel-ingénieur : Bourdaret ²⁴ (1893) et de Cockborne (1905).

On ne saurait trop admirer l'endurance, le courage et la conscience professionnelle déployée par ce personnel d'élite, qui, transplanté à plus de 60 jours loin de la patrie, fit face, pendant sept dures années, aux pires difficultés, et finalement en eut raison.

²⁴ Émile Jean Louis Bourdaret (1874-1947) : ingénieur de l'École centrale de Lyon, on le retrouvera en 1926-1927 sur le chantier du [chemin de fer du Langbiang](#).

Avant tout, il agissait à travers des vallées abruptes, où, comme dans celle du Namti, l'homme n'avait jamais pénétré. Lors des études, les déplacements étaient des plus pénibles. La création d'un étroit chemin de service, à travers de hauts à-pics, auxquels succédaient des pentes ébouleuses, fut une œuvre déjà considérable et sans laquelle les opérations ultérieures eussent été impossibles. Il faudrait un volume pour décrire l'ampleur des efforts accomplis. Au reste, M. Dufour, à l'achèvement de l'œuvre, l'a écrit, ce volume. Il est malheureusement devenu très rare. On en trouvera un exemplaire à la bibliothèque de l'École.

La vallée vraiment infernale du Namti, que la ligne parcourt sur 125 km, représentait le maximum des difficultés à vaincre. C'est une vallée, partie de fractures, partie d'érosions. Elle est très boisée. Les fauves, panthères et tigres, y pullulent. Le climat y est à ce point malsain, que les rares villages de la vallée sont situés à 1.000 m. au-dessus du thalweg. Il y tombe, de mai à octobre, 2 m. 50 de hauteur de pluies. Le thermomètre y marque 40° pendant au moins trois mois. Pour pouvoir y maintenir des ouvriers, recrutés d'ailleurs au loin, il fallut créer chemins, baraquements, cantines, service médical et entretenir une cavalerie de 8.000 bêtes de somme pour transporter les vivres, en l'espèce, surtout le riz.

Comme travaux exécutés, la ligne du Yunnan passe à bon droit comme l'une des plus ouvragées qui ait été exécutée au monde. Les viaducs y succèdent aux tunnels ; les tranchées ont des hauteurs inusitées, de grands murs y soutiennent les hauts remblais. Nombre de parties glissantes ont nécessité des travaux de consolidation formidables. On y cite souvent le pont métallique du km. 112 qui franchit à 100 m. de hauteur au-dessus du thalweg une brèche large de 90 m., dont les parois sont verticales. De chaque côté, un tunnel. Par le tunnel aval, on a amené, par pièces transportées à dos d'hommes, deux arbalétriers qui ont été montés dans une position verticale, le long des parois, puis on a rapproché les deux sommets et, sur le triangle ainsi formé, on a lancé un tablier métallique.

Voici quelques chiffres qui donneront une idée de l'importance des travaux exécutés sur la ligne du Yunnan :

Terrassements des tranchées m ³	18.400.000
Fouilles pour fondations m ³	556.000
Maçonneries des ouvrages d'art m ³	580.000
Maçonneries à sec (murs et défenses) m ³	224.000
Nombre des souterrains	155
Longueur cumulée des souterrains m.	17.864
Déblais en souterrain m ³	520.000
Maçonneries en souterrain m ³	101.000
Nombre des ouvrages d'art de 10 m. d'ouverture et au-dessus	3.497
Nombre des ouvrages d'ouverture supérieure à 10 m. et des viaducs	96
Longueur des murs de soutènement m	3.000
Poids du matériel de voie t.	50.030

À noter que les mortiers étaient composés de chaux fabriquée sur place et rendue hydraulique par un mélange d'argile cuite (également sur place) et pulvérisée. La

cuisson de ces liants était obtenue, dans le Namti, avec le bois coupé dans les forêts ; plus haut, à l'aide de la houille, très répandue dans le Yunnan supérieur. L'obligation de fabriquer soi-même les liants a été, comme on pense, une grosse difficulté supplémentaire, cependant inférieure à l'impossible transport de chaux ou de ciment qui auraient dû provenir du littoral, à 800 kilomètres en arrière de l'origine de la ligne.

Au commencement de l'année 1908, M. Dufour avait été nommé directeur des travaux et chargé de l'achèvement de la ligne.

La pose de la voie avait suivi lentement l'achèvement des travaux et était parvenue au km. 112, en novembre 1908.

À partir du km. 112, les travaux en avant étant, ou achevés ou près de l'être, la pose put être organisée pour une marche rapide. Et, en effet, elle parvenait au km 465, terminus de la ligne, le 30 janvier 1910. À partir du 112, la vitesse moyenne constatée fut donc de 830 m. par jour, et de 1.100 m. par journée ouvrable. On a été arrêté quatre mois par la pose des tabliers métalliques. Certains jours, il a été posé jusqu'à 3.000 mètres de voie.

L'œuvre était donc achevée au commencement de 1910.

En août 1909, M. Dufour confiait l'achèvement de la pose à son adjoint, M. Bodin ²⁵, ancien élève de l'École polytechnique (encore actuellement son ami et son collaborateur) et rentrait à Paris.

Proposé encore pour la croix par M. le gouverneur général de l'Indo-Chine, M. Dufour ne devait cependant l'obtenir qu'en octobre 1911.

²⁵ Antonin Bodin (1876-1957) : X-1896. Il suivra Dufour dans son entreprises de constructions générales, puis deviendra successivement directeur général, administrateur et vice-président de la Compagnie française des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan.

Paul-Charles HUD,
ingénieur chef de service de la voie et des bâtiments

Né à L'Arba, département d'Oran, le 10 avril 1874.

Fils de Léon Armand Hud (Blida, 1848-Alger, 1885), géomètre recenseur, négociant, et de Marie Charlotte Philomène de Beaufort (Amiens, 4 mars 1850-Oran, 24 janvier 1932).

Marié à Oran, le 4 juillet 1898, avec Noémie Héva Bonnel (Oran, 22 décembre 1878-Colombes, 1968). Dont :

— Berthe (Oran, 6 mai 1898-Colombes, 1955), mariée à Hanoï, le 30 mai 1917, avec André Cousyn, médecin major des troupes coloniales à Langson. Remariée à Hanoï, en octobre 1934, avec l'administrateur Camille Auphelle, exécuté par les Japonais à Langson en mars 1945, fils de l'ingénieur des T. P. [Auguste Auphelle](#) (1874-1944) ;

— Pierre Georges Charles (Oran, 18 août 1899-Antibes, 15 avril 1990), marié à Paris, le 11 août 1934, avec Jeanne Marie Paule Bertrand ;

— Georges Paul Adrien (Oran, 13 nov. 1901-Colombes, 13 juin 1939), marié à Hanoï, en avril 1925, avec Germaine Clion. Caissier central de la Compagnie des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan ;

— Paul Marcel (Hanoï, 18 oct. 1905-Hanoï, 11 janvier 1906) ;

— Paule Jeanne dite Paulette Hud (Hanoï, 11 mars 1908-Marmande, 21 avril 2008), mariée à Colombes, le 1^{er} juin 1944, avec Fulgence Émile Louis Brezillon. Divorcée le 10 juillet 1948 ;

— Jacques André (Hanoï, 4 janvier 1918-Bron, 17 août 1970), marié à Colombes, le 18 février 1940, avec Raphaëlle Charlotte Germaine Monthulé. Divorcés le 20 février 1946.

1 m. 80

Commis des ponts et chaussées en Algérie (1894).

Incorporé au 2^e rég. de zouaves à compter du 12 nov. 1895. Caporal le 11 sept. 1896. Passé dans la réserve le 1^{er} nov. 1898.

Ingénieur à la Compagnie du Yunnan à Hanoï (18 février 1903).

Conducteur de 3^e classe des Ponts et Chaussées (cadre métropolitain)(24 septembre 1903).

Affecté spécial comme ingénieur de la Compagnie du Yunnan (27 juillet-11 août 1904).

Congé de convalescence chez sa mère à Oran (1911).

Départ d'Indochine (mai 1935).

Chevalier de la [Légion d'honneur](#) (*JORF*, 7 janvier 1934).

Décédé à Colombes (Seine), en 1945.

Annonce
(*La Dépêche algérienne*, 24-28 avril 1903)



CHEFS MINEURS ou tâcherons, accompagnés de 20 ou 30 ouvriers mineurs, sont demandés par l'entreprise Waligorski ²⁶, pour la construction du chemin de fer au Yunnan (Chine). — Pour les engagements et renseignements, s'adresser à M. GUASCO, Georges, entrepreneur de travaux publics à Djidjelli (Algérie).

Distinctions honorifiques
LÉGION D'HONNEUR
(*Bulletin officiel de l'Indo-Chine française*, juin 1903, pp. 580-591)

Officier

Getten (*Maxime-Marie-Alexandre*), ingénieur en chef des Ponts et chaussées, directeur général de la Compagnie française des chemins de fer de l'Indo-Chine et du Yunnan. Chevalier de 1887 : services distingués rendus comme président de l'exposition de Hanoï ²⁷.

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

Hanoï, 12 mai.

.....
Bientôt, l'on dépassera ... Vietri, point terminus actuel de la ligne vers Laokay. M. Daurelle, chargé de cette partie de la ligne, a recruté dans le Quang Si plus de 3.000 coolies chinois en deux mois. La plupart viennent des environs de Long-Tchéou. La famine qui sévit dans la province a singulièrement aidé le recrutement de ces coolies qui vont maintenant mener activement les travaux du secteur Yen-Bay-Laokay. Ils sont

²⁶ [Henri Waligorski](#) (1853-1930) : ancien ingénieur des Batignolles sur le Bône-Guelma. Puis entrepreneur à son compte en Algérie et en Turquie. Adjudicataire du Hué-Tourane.

²⁷ Maxime Getten (1857-1934) : président de la Compagnie en 1931. Voir encadré plus bas.

payés à la tâche et leur salaire moyen est de 0,25 cents, soit un peu plus de 50 centimes par jour.

ÉTAT-CIVIL

(*Bulletin administratif du Tonkin*, 6 juillet 1903, p. 536)

Décès

Barthe, employé à l'entreprise Waligorski, décédé à Laokay le 25 juin 1903.

INDO-CHINE

(*Le Journal des débats*, 10 septembre 1903)

M. Toucas, ingénieur des chemins de l'Indo-Chine et du Yunnan, venant du Tonkin avec sa jeune femme, s'est noyé en traversant le Nam-Thi, entre Lao-kay et Mong-Tse.

COLONIES

INDOCHINE

(*Le Sémaphore de Marseille*, 3 novembre 1903)

.....
Au Yunnan, quoique la période des troubles dits de Mongtzé soit terminée, la sécurité est loin d'être parfaite. Journallement, des vols se commettent ; les campements sont mis en coupe réglée par une bande bien organisée ; et vu l'incurie des autorités chinoises, les voleurs ne sont jamais pris. Les travaux du chemin de fer sont commencés, plutôt ébauchés sur environ 40 kilomètres, les études se poursuivent d'une façon normale, malgré l'insalubrité de la région qui va de Lao Kay vers le km. 110. C'est M. Waligorski, ex-entrepreneur de la ligne Tourane-Hué, qui a l'adjudication de la plus grande partie de la ligne Laokay-Mongtzé : il a environ 130 kilomètres, et cela dans la partie du Nam Ti la plus accidentée et la moins peuplée.

Nous apprenons la mort
(*Le Figaro*, 19 novembre 1903)

De M. Pierre Dée, représentant de la Société française des chemins de fer de l'Indo-Chine et du Yunnan, décédé en Indo-Chine ;

CHEMINS DE FER

1° ÉTUDES ET TRAVAUX

(*Annuaire général de l'Indochine française*, 1904, p. 147-157)

1^{re} CIRCONSCRIPTION DES ÉTUDES EN TRAVAUX DE CHEMINS DE FER

Lignes du Nord

M. BORREIL (J.), chev. LH, ingénieur en chef de 2^e classe, en résidence à Hanoï.

Bureau de l'ingénieur en chef

MM. Solomiac (J.), conducteur principal de 2^e classe, faisant fonctions d'ingénieur, Hanoï ;

Ponton (E.), conducteur de 3^e classe, chef du bureau ;

Moulin (J.), commis de 2^e classe, service d'ordre ;

Caignan (L.), commis de 2^e classe(c. a.), chef de la comptabilité ;

Maurice (A.), commis de 2^e classe(c. a.), comptable ;

Gagne (J.), commis de 2^e classe(c. a.), comptable ;

Joseph (A.J.-D.-R.), palme académique, conducteur principal de 2^e classe, projets ;

Tisseyre (B.), maréchal des logis d'artillerie coloniale, comptable ;

Deux agents journaliers.

NGUYEN-GIAP, secrétaire titulaire de 3^e classe ;

TRUONG-NGOC-MINH, élève-dessinateur de 1^{re} classe ;

NGUYEN-BINH, élève-secrétaire de 2^e classe ;

NGUYEN-VAN-NGO, élève-secrétaire de 2^e classe ;

PHAM-VAN-LIEN, élève-secrétaire de 2^e classe ;

TRINH-KHAC-MINH, élève-dessinateur de 2^e classe ;

BUI-CU, élève-dessinateur de 1^{re} classe.

2^e ARRONDISSEMENT

Ligne de Haïphong à Hanoï et à Laokay

PARTIE COMPRISE ENTRE VIÉTRI ET LAOKAY 225 kilomètres

MM. Nicole ²⁸, croix de guerre, chef d'escadron d'artillerie coloniale, chef de service, à Yênbay ;

Bellat, chef d'escadron d'artillerie coloniale, adjoint au chef de service.

Bureau de l'ingénieur

MM. Barré (L.), sous ingénieur, contrôle de la comptabilité à Yênbay ;

Ferreux, officier d'administration de 2^e classe d'artillerie coloniale, clef du bureau ;

Frey (L.), commis de 2^e classe, comptabilité ;

Ducatel (C.), surveillant de 3^e classe (c. a.), comptabilité ;

Soliveau (P.), surveillant de 3^e classe (c. a.), comptabilité ;

Abgral, sergent d'infanterie coloniale, archiviste ;

Un agent temporaire ;

Deux agents journaliers.

Do-XUAN-Noni, secrétaire titulaire de 4^e classe ;

BUI-XAN, secrétaire titulaire de 5^e cl. ;

NGUVEN-DINI-QUÊ, dessinateur titulaire de 5^e classe,

NGUYÊN-DANG-CHINH, dessinateur titulaire de 5^e classe ;

NGUYÊN-DANG-KINH, élève-secrétaire de 1^{re} classe ;

NGUYÊN-DINH-DUC, élève-dessinateur de 1^{re} classe ;

TRAN-TRUNG-THU, élève-secrétaire de 2^e classe ;

NGUYÊN-VAN-TIN, élève-dessinateur de 2^e classe ;

NGO-XUAN-DUONG, élève-dessinateur de 2^e classe ;

²⁸ Émile-Joseph Nicole (Bellegarde, Ain, 22 avril 1862-Paris XV^e, 11 août 1928) : polytechnicien, artilleur de marine, détaché au service des chemins de fer du Tonkin (18 mai 1902-12 août 1904). Grand officier de la Légion d'honneur du 22 décembre 1923 : général de division, inspecteur permanent des travaux de défense dans les services techniques de l'artillerie aux colonies.

Do-DON, élève-dessinateur de 2^e classe ;
NGUYÊN-HUU-QUI, élève-dessinateur de 2^e classe ;
NGUYÊN-HUU-TRONG, élève-dessinateur de 2^e classe.

1^{re} SECTION

MM. Gaville. (A.), conducteur principal de 2^e classe, faisant fonctions d'ingénieur, chef de section, Yên-bay ;
Ségui, capitaine d'artillerie coloniale, adjudant au chef de section, Yên-bay.

1^{re} SUBDIVISION. — 20 km 283

M. Littaye officier d'administration de 2^e classe d'artillerie coloniale, chef de subdivision, Viétri ;
4 agent temporaire

2^e SUBDIVISION. — 20 km 250

MM. Jay (?), officier d'administration de 1^{re} classe d'artillerie coloniale, chef de subdivision à Thanh-ba ;
Bailly (A.), conducteur de 1^{re} classe, adjoint au chef de subdivision, à Thanh-ba ;
Aucouturier (J.)²⁹, commis de 1^{re} classe, surveillance des travaux, à Thanh-ba ;
Simard (U.), surveillant de 3^e classe (c. a.), surveillance de travaux, à Thanh-ba ;
1 agent temporaire ;
1 agent journalier.

3^e SUBDIVISION. — 17 km. 640

M. Carton (C.), conducteur de 2^e classe (c. a.), chef de subdivision, à Ha-hao ; ;
1 agent temporaire ;
2 agents journaliers.

4^e SUBDIVISION. — 14 km 755

MM. Fayot (M.), commis de 1^{re} classe, faisant fonctions de conducteur, chef de subdivision, à Ngoi-sen ;
Péridon (H.), surveillant de 3^e classe (c.a.), surveillance des travaux à Danha ;
1 agent temporaire ;
1 agent journalier.

2^e SECTION

MM. Petit, capitaine d'artillerie coloniale, chef de section, à Yên-bay ;
Didelon (A.), surveillant de 3^e classe (c.a.), surveillance des travaux à Yên-bay.

5^e SUBDIVISION. — 20 km 500

MM. Fabre (H.), conducteur de 3^e classe, chef de subdivision, à Yên-bay ;
Duchemin (G.), surveillant de 3^e classe (c.a.), surveillance des travaux, à Ngoi-hop
Mutschler (E.), surveillant de 3^e classe (c.a.), surveillance des travaux, à Ngoi-hop
Vandendorpe (O.), surveillant de 3^e classe (c.a.), surveillance des travaux, à Ngoi-hop ;
1 agent temporaire ;

²⁹ Joseph Aucouturier (Saint-Pierre-d'Entremont, Orne, 11 déc. 1867-Dalat, 21 janvier 1945) : il devint ingénieur de 1^{re} classe des Ponts et Chaussées et [planteur d'hévéas à Giadinh](#). Son épouse, Louise Mélanie Malandain, l'accompagna dans tous ses postes, poursuivit ses exploitations agricoles après 1945, fut faite chevalier de la Légion d'honneur en 1953 et mourut à Saïgon en 1971.

2 agents journaliers.

6^e SUBDIVISION. — 25 km. 600

MM. Phily, officier d'administration de 1^{re} classe d'artillerie coloniale, chef de subdivision, à Ngoi-hop ;

Galtermann (E.), surveillant de 3^e classe (c.a.), surveillance des travaux, Ngoi-vai ;

1 agent temporaire ;

4. agents journaliers.

3^e SECTION

M. Cauquil (C.), conducteur principal de 1^{re} classe, chef de section, à Bao-ha ;

1 agent journalier.

7^e SUBDIVISION. — 14 km. 368

M. Baldacci (A.), conducteur de 3^e classe, chef de subdivision, à Trai-hutt ;

1 agent temporaire ;

3 agents journaliers.

8^e SUBDIVISION. — 14 km. 800

M. Cavagnac (F.), conducteur de 3^e classe, chef de subdivision, à Lang-key ;

1 agent temporaire ;

2 agents journaliers.

9^e SUBDIVISION. — 11 km. 200

M. Thorel (L.), conducteur de 2^e classe (c. a.), chef de subdivision, à Bao-ha ;

5 agents journaliers.

10^e SUBDIVISION. — 13 km. 700

M. Igert, officier d'administration de 1^{re} classe d'artillerie coloniale, chef de subdivision, à Thai-van ;

2 sous-officiers

1 agent journalier.

4^e SECTION

M. Franceries, capitaine d'artillerie coloniale, chef de section, à Pho-moi ;

Mineck, capitaine d'artillerie coloniale, adjoint au chef de section, à Pho-moi ;

Mézinski (G.), commis de 2^e classe, surveillance des travaux, Laokay ;

1 agent journalier.

11^e SUBDIVISION. — 14 km. 300

MM. Conte, officier d'administration de 2^e classe d'artillerie coloniale, chef de subdivision, Pholu ;

Richard (I.), surveillant principal de 2^e classe (c. a.), surveillance des travaux, Pholu ;

1 agent temporaire ;

2 agents journaliers.

12^e SUBDIVISION. — 14 km. 000

Peysson (M.), conducteur de 3^e classe, chef de subdivision à Thai-nien ;

3 agents journaliers.

13^e SUBDIVISION. — 12 km. 510

M. Letty (G.), conducteur de 3^e classe, chef de subdivision à Lao-kay ;
1 sous-officier ;
2 agents journaliers.

.....

2^e ARRONDISSEMENT
Ligne de Haïphong à Hanoï et à Laokay
PARTIE COMPRISE ENTRE VIÉTRI ET LAOKAY 225 kilomètres

.....

4^e CIRCONSCRIPTION DES ÉTUDES ET CONTRÔLE
DES CHEMINS DE FER DU YUNNAN.

N. Richard (J.), sous-ingénieur, en résidence à Montzé ;
NGUYEN-VAN-MUA, secrétaire titulaire de 5^e classe ;
NGUYÊN-HUU-CAT, élève-dessinateur de 1^{re} classe.

Georges Jules Michel CHEMIN-DUPONTÈS,
directeur général

Né à Nîmes, le 12 avril 1872.

Fils de Léonard Georges Chemin-Dupontès, caissier, employé de banque, et de Marie Rose Zélie Arnaud.

Deux sœurs et un frère, Paul Chemin-Dupontès (1876-1912), chef de service de la statistique à l'Office colonial, auteur de plusieurs ouvrages dont un sur les *Petites Antilles*.

Célibataire.

Polytechnicien.

Inspecteur du mouvement à la Compagnie du chemin de fer Pékin-Hankéou.

Ingénieur en chef (20 février 1904), sous-directeur, puis directeur général de la Compagnie des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan.

Officier de la Légion d'honneur (*JORF*, 20 janvier 1926).

Décédé à Paris XVI^e, le 9 mai 1930.

Cie française des Chemins de fer de l'Indo-Chine et du Yunnan
Appel de fonds
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 1^{er} mars 1904)

En vertu d'une délibération du conseil d'administration en date du 14 décembre 1903, les actionnaires de cette compagnie sont informés que le versement du second quart du capital social, soit 125 francs par action, devra être effectué le 1^{er} mars 1904, à la Banque de l'Indo-Chine, 15 *bis*, rue Laffitte, à Paris. — *Petites Affiches*, 9 fév. 1904.

Indo-Chine
(*La Dépêche coloniale*, 28 avril 1904)

Nombre d'Italiens, venus pour travailler manuellement au chemin de fer de la Haute-Région, ne pouvant résister au climat, préfèrent s'engager à la légion étrangère.

M. Getten, directeur de la Compagnie du Yunnan, est parti pour Yunnansen afin de régler diverses questions au sujet des Italiens.

Indo-Chine
(*La Dépêche coloniale*, 14 mai 1904)

On télégraphie de Lao-Kay, à la date du 4 avril, qu'un violent incendie a complètement détruit le campement de la Compagnie du chemin de fer du Yunnan, situé au kilomètre 64.

Tout a été brûlé. Cet accident retardera encore la construction de la ligne, car les plans de cette section ont été détruits.

Congrès colonial français, 25 mai 1904,
grand amphi de la Société de géographie, bd Saint-Germain
VI^e SECTION.
Peuplement, Emigration, Main-d'œuvre.

.....
Rapport de M. Fontaneilles, ingénieur en chef des chemins de fer du Tonkin,
concluant à une préférence marquée pour le travailleur annamite sur l'engagé de race
chinoise pure.
.....

Chronique régionale
(*L'Avenir du Tonkin*, 20 juin 1904)

YENBAY

Notre petite ville, si calme habituellement, a été mise en émoi, par un fait des plus regrettables. Une centaine de coolies, amenés de Chine, par M. Olléac ³⁰, le colon bien connu, attendaient ici leur départ pour les chantiers du Yunnan. Ils se promenaient tranquillement par la ville. Un milicien, avisant deux de ces Chinois, accroupis pour un besoin naturel au bord de l'eau, les saisit et voulut les emmener au poste. Les autres Chinois se groupèrent autour d'eux, soit pour se renseigner sur la cause de cette arrestation, soit pour les délivrer. Un autre milicien, de faction à la porte de la prison, voyant se rassembler, chargea vivement son fusil et tira dans la foule à bout portant. La balle traversa le cou d'un Chinois, fracassa horriblement la main d'un second et se logea dans la tête d'un troisième. Fier de ce premier succès, notre brave milicien s'apprêtait à tirer à nouveau quand il fut désarmé par M. Olléac.

M. Paucot, médecin en chef de l'ambulance, donna les premiers soins aux blessés et les fit transporter à l'hôpital indigène ; leur état est fort grave.

On frémit en songeant que la place où s'est passé la drame, était encombrée d'indigènes, plusieurs Européens s'y trouvaient également.

Le *linh*, coupable d'avoir manqué de sang-froid, a été incarcéré aussitôt. Une instruction est ouverte.

COMPAGNIE FRANÇAISE DES CHEMINS DE FER DE L'INDO-CHINE ET DU YUNNAN
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 29 juin 1904)

Les actionnaires de la Compagnie française des chemins de fer de l'Indo-Chine et du Yunnan se sont réunis le 27 juin pour entendre le compte rendu des opérations de la société pendant le second exercice. Cette période, de même que la précédente, a été consacrée à des études et à des négociations. L'exploitation a toutefois commencé en avril dernier sur diverses sections. Du 1^{er} avril au 31 décembre 1903, les recettes totales se sont élevées à 595.337 fr. 33. Les recettes effectuées pendant sept mois sur la

³⁰ [Auguste Olléac](#) (Toulouse, 1867-Hanoï, 1930) : entrepreneur de transports et de travaux...

section Haïphong-Hanoï correspondraient à une recette kilométrique annuelle de 6.663 fr. 02 ; celles effectuées pendant deux mois sur la section Haïphong-Vietry [Vietri], a une recette kilométrique annuelle de 7.515 fr. 67.

Si l'on considère les résultats des premiers mois de l'année courante, cette moyenne se maintiendrait encore. Mais il convient de remarquer d'une part que ces quelques mois constituent la période la plus favorable de l'année et que, d'autre part, les transports de matériel de construction des sections ultérieures ont apporté un trafic exceptionnel.

Le total des recettes se décompose ainsi qu'il suit : Grande vitesse, 592.951 fr. 51 ; petite vitesse, 100.087 fr. 81 ; recettes hors trafic, 1.298 fr. 81 Le nombre des billets délivrés du 1^{er} avril au 31 décembre a été de 586.708, dont 561.082 pour la 4^e classe réservée aux indigènes.

L'application de la formule déterminant le prélèvement destiné à faire face aux dépenses d'exploitation a fait ressortir à 526.884 fr. 06 le montant de ce prélèvement. Il reste ainsi un excédent de recettes de 67.384 fr. 27 qui sera porté au fonds de réserve spécial prévu dans la convention.

Les frais généraux d'administration, les intérêts intercalaires et l'abonnement au timbre, sont imputables au compte d'établissement jusqu'à l'ouverture complète de l'exploitation.

La demi-annuité de 1.500.000 francs nécessaire pour assurer le paiement des coupons et des titres sortis aux tirages a été versée à la Compagnie par le ministre des colonies, dans les délais prescrits.

À l'assemblée ordinaire du 20 juillet 1903, on se souvient que les actionnaires avaient donné leur approbation à une modification du cahier des charges, relative à une substitution d'un tracé variante au tracé défini, pour la ligne de Laokay à Yunnansen. Par ces modifications, le nouveau tracé ne se trouvait point *de plano* substitué à l'ancien ; mais, en effaçant la définition du trace par Mongtze et Sin Hsinn, on conférait au gouvernement la faculté d'approuver la variante qui, entre Laokay et Mongtze, emprunte la vallée du Namti au lieu de celle du Sin-Chien-Ho, et va de Mongtze à Yunnansen par Amitchéou et Hanghien, avec une longueur totale de 460 kilomètres.

Avant de donner son adhésion, le gouvernement a fait procéder à de longues et minutieuses études, et ce n'est qu'en septembre dernier que le gouverneur général a approuvé le projet de la première section Laokay-Mongtze de la variante, et ce n'est que le 15 janvier 1904 que la société a obtenu l'approbation intégrale.

Ce n'est aussi que dans les derniers mois de l'année 1903 qu'une autre question d'un intérêt capital a reçu solution : le règlement qui, d'après le traité franco-chinois de 1898, devait être fait d'accord avec les deux gouvernements pour l'exécution des travaux et l'exploitation du chemin de fer, a été signé le 29 octobre.

L'exploitation de la section Haïphong-Hanoï (104 kilomètres) a été remise à la Société par l'administration des Travaux publics le 1^{er} avril 1903 ; celle de la section Hanoï-Vietry (73 kilomètres) le 1^{er} novembre. En tenant compte du tronçon commun, la longueur de la section Haïphong-Vietry est de 171 kilomètres.

Depuis le 1^{er} mai dernier, la société exploite la section Vietry-Yênbay (83 kilomètres) dans des conditions spéciales et provisoires, en raison de l'état encore inachevé de la ligne.

La section Yênbay-Traihut (47 kilomètres) sera probablement remise avant la fin de l'année.

Enfin, aux termes de la convention de la concession, la dernière section de la ligne du Tonkin doit être remise avant le 1^{er} avril 1905.

[...] C'est lors de la construction du chemin de fer de pénétration en Chine (ligne actuelle qui relie Haïphong, port du Tonkin, à la capitale de la province chinoise du Yunnan), en 1904, que le médecin inspecteur Grall établit le premier programme efficace de prophylaxie contre le paludisme : quinine préventive (1 gr., puis 1 gr. 50, puis enfin 2 grammes par semaine), débroussaillage des campements, aménagement des baraquements, durée limitée des heures de travail, vêtements chauds en hiver, alimentation abondante, évacuation rapide des malades, relève totale du contingent ouvrier tous les trois mois.

L'application de ces mesures eut pour conséquence d'abaisser la morbidité à 28,77 % et la mortalité sur place à 31,77 % pendant les deux premiers trimestres d'octobre 1904 à avril 1905.

Ces mêmes prescriptions ont été appliquées à la construction de la ligne de Saïgon à Nhatrang, qui traversait des régions particulièrement redoutées des populations annamites, aux routes du Lang-Bian et aux postes militaires de la Haute-Région. [...] (*Les Annales coloniales*, 7 juin 1933).

TRAI-HUTT

(*L'Avenir du Tonkin*, 27 octobre 1904)

(*Par télégramme de notre correspondant particulier*).

De passage aujourd'hui, mardi 25 à Trai-hut, MM. de Larminat, Boreille [Borreil] et le commandant Bellat. Ces messieurs se rendent à Lao-Kay pour la révision de la ligne et l'inspection des campements des 10 mille coolies recrutés pour les chantiers de la section de Yên-bay à Lao-Kay. Ils examinent aussi les dispositions à prendre pour assurer le meilleur rendement de cette main-d'œuvre recrutée par le Protectorat, et arrêtent aussi les divers règlements du service.

TRAI-HUTT

(*L'Avenir du Tonkin*, 30 octobre 1904)

Des postes de milice ont été échelonnés entre Trai-Hut et Lao-kay et enfin commence à se dessiner ce mouvement de police réclamé depuis si longtemps.

Cette agglomération de coolies sur la route l'exigeait du reste.

L'incident suivant — sans y prêter une attention exagérée — peut faire ressortir son utilité.

Au kilomètre 74, où se trouve un poste d'une dizaine de miliciens commandés par un garde principal, se rencontre également un chantier comprenant de 3 à 400 coolies. Un soir (il y a de cela 5 ou 6 jours), un mouvement inusité se faisait dans le campement. M. Affordi, frappé de tout ce remue-ménage, envoyait aux informations et apprenait assez surpris que deux sorciers venaient de se révéler parmi les coolies.

S'il n'y avait eu que cela, il n'y aurait pas eu à s'inquiéter outre mesure. Après tout, on pouvait croire qu'on se trouvait en présence de deux ivrognes faisant plus ou moins de singeries — mais, chose plus grave, c'est que M. Affordi constatait que les dits sorciers tenaient aux coolies assemblés le joli petit discours suivant :

« On nous a fait monter ici, et tous nous y mourrons, l'eau est mauvaise et nul de nous [lignes illisibles] péens et de redescendre »

Les coolies écoutaient bouche bée....

Il est probable qu'ou n'avait à faire qu'à deux ivrognes, mais le garde principal jugeât tout de même bon de les faire empoigner et de les envoyer le lendemain à Bao-ha.

Un rapport adressé à M. le résident Damade accompagnait les deux prévenus.

Il n'y a pas lieu certainement d'attacher une importance exagérée à ce fait divers. Néanmoins, sur ordre du résident, le quan-an de Yên-Bay est monté hier pour se livrer à une enquête.

On a eu probablement par devers soi deux alcooliques, mais étant donné l'esprit de superstition auquel est enclin tout Annamite, il est de la plus simple logique de toujours se rappeler que la vigilance est toujours d'un excellent rapport.

*
* *
*

L'arrêt très proche des chaloupes à vapeur [pour cause de basses eaux] nous ramène la montée des jonques.

Les jonques de Man-hao recommencent à se faire voir, remontent le fleuve aidées par cette brise du sud qui règne presque annuellement sur le fleuve Rouge.

Si, comme on nous l'affirme, le rail arrive vers fin novembre à Trai-Hut, les approvisionnements divers qui seront pris ensuite par les bateliers ne seront pas sans créer un réel mouvement de navigation. Ce sera aussi d'un grand avantage de transport, le trajet par eau de Yên-bay à Trai-Hut se trouvant ainsi supprimé.

TRAI-HUTT
(*L'Avenir du Tonkin*, 26 juin 1904)

Plus que jamais les entrepreneurs réclament police sur la ligne.

Non seulement les coolies restent maîtres de la situation mais ils en arrivent même à discuter le travail. C'est ainsi que sur un chantier, de l'entreprise Verdier et Cie à Vi-got-Mang, il a fallu l'intervention énergique de M. le capitaine Guespin, chef de la subdivision de Trai-Hut, pour obliger les coolies d'un *caï* chinois à terminer une fouille que ces derniers prétendaient être assez prononcée.

Quand voudra-t-on admettre que devant de telles attitudes, il y a lieu de faire quelque chose au point de vue de la police... et ce quelque chose qui voudra le faire ?

*
* *
*

Le commandant Bellat, directeur des travaux de Viétri à Lao-kay auquel, à son passage ici, toutes ces difficultés ont été soumises, nous a paru très sincèrement en admettre le bien fondé... Seulement pourra-t-il y porter un remède qui se fait sentir de jour en jour plus urgent ?

Toujours l'éternel : *that is the question*.

ASSEMBLÉES D'ACTIONNAIRES
Chemins de fer de l'Indo-Chine et du Yunnan
(*Gil Blas*, 29 juin 1904)

Les actionnaires de cette société, réunis le 27 juin en assemblée générale ordinaire sous la présidence de M. le baron [Jean Léonce Frédéric] Hély d'Oissel ont adopté à l'unanimité les résolutions suivantes :

1° L'assemblée générale, après avoir entendu rapport du conseil d'administration et celui des commissaires, approuve le bilan et les comptes de l'exercice clos au 31 décembre 1903.

2° L'assemblée générale donne à M. Édouard Goüin, administrateur, l'autorisation d'être intéressé, directement ou indirectement, comme administrateur de la Société de constructions des Batignolles, dans les marchés de la compagnie avec cette société.

3° L'assemblée générale nomme commissaire des comptes pour l'exercice 1904, avec droit d'agir ensemble ou séparément, MM. Dumoulin, Bourgois, Gérard Lefèvre-Pontalis.

Elle fixe leur rémunération à 1.000 francs pour chacun d'eux.

CHRONIQUE RÉGIONALE (*L'Avenir du Tonkin*, 22 septembre 1904)

GIA-LAM. — Dans la soirée du 16 septembre, une femme annamite vint, vers 0 heures du soir, avertir M. Clément, surveillant aux travaux de terrassement de la gare du Yunnan, qu'une bande d'individus suspects s'étaient réfugiés dans une vaste paillote élevée à 400 mètres de sa maison, sur la route de Bac-ninh, par la résidence de Bac-ninh, pour loger les Chinois de passage destinés aux travaux du chemin de fer de Lao-kay.

M. Clément pria deux autres surveillants, MM. Pichon et Giboin, de l'accompagner. Ils sortirent armés tous les trois de fusils de chasse.

À leur approche, les indigènes se sauvèrent de la paillote, trois d'entre eux se cachèrent sous le lit de camp, d'où on les fit sortir vivement. Une fois dehors, ils prirent également la fuite à travers les rizières. Ils revalant être déjà à une certaine distance quand les trois surveillants tirèrent dans la direction quatre coups de fusils.

La nuit profonde empêchait de rien voir. Les trois Européens rentrèrent chez eux, pensant n'avoir atteint personne.

Deux jours après, le cadavre d'un indigène paraissait âgé de trente ans fut trouvé dans la mare située à 800 mètres de la gare de Gialam, près du passage à niveau de la route de Bac-ninh.

Le derrière de la tête, le cou, le dos étaient criblés de plombs. Le sang s'échappait encore en abondance d'une forte blessure derrière l'oreille droite.

Par ordre du parquet de Hanoï, le corps a été transporté à la morgue. La Justice poursuit son information.

CHRONIQUE RÉGIONALE TRAI-HUTT (*L'Avenir du Tonkin*, 28 septembre 1904)

Les premiers convois des coolies recrutés par le Protectorat commencent de monter. La chaloupe « La Thérèse » [de l'Union commerciale indo-chinoise] en portait hier 350 à destination de Ba-Hoa.

Les installations pour recevoir les recrutés sont à peu près partout en grande partie terminées.

À Trai-Hutt, le magasin d'approvisionnement et les logements divers sont achevés.

M. Varennes, surveillant des travaux faisant fonction de magasinier comptable, est déjà sur place, prêt à assurer le service.

Au kilomètre 74, les mêmes dispositions sont déjà prises ; il doit en être de même dans le Haut Fleuve.

Pour ceux qui se lamentent sur le sort de ces malheureux recrutés, sait-on quelle est la ration qui leur est allouée ?

Simplement la suivante : par homme 1 kg de riz, 5 centilitres d'alcool, 200 gr. de bœuf ou de porc, 100 gr. de nuoc-mam, 100 gr. de légumes verts, 15 gr. de thé.

Nous ne pensons pas que chez lui, l'Annamite, chaque jour, se paye un tel menu.

Ajoutez à cela le gîte confortable déjà prêt, les soins médicaux assurés, l'habillement donné (pantalon et version de flanelle) et vous avouerez que le sort de ces coolies appelés par la nécessité pour terminer cette ligne de Yen-Bây à Laokay, s'il n'est pas digne d'envie, n'est pas non plus des plus attristants.

On nous dit que le Protectorat éprouve des difficultés dans son recrutement. C'est fort possible, mais que l'élan premier se passe et l'Annamite, qui a beaucoup du mouton de Panurge, suivra aisément.

Les avantages pour lui sont tels que nous demeurons convaincus que le jour où cette nouvelle situation leur sera bien en mains, les coolies libres que retiennent certains entrepreneurs les lâcheront pour descendre se faire enrôler par le Protectorat.

Ce n'est déjà peut-être plus qu'une question d'heures. Il n'y aurait donc plus qu'à attendre. Saint Just ne disait-il pas que la vie n'appartient qu'aux apathiques.

*
* *
*

Cette montée de 10.000 coolies va nécessairement exiger un service d'ordre — service que, du reste, nous ne cessons de réclamer, et bien inutilement, depuis longtemps.

On nous affirme qu'il serait, cette fois, assuré par l'envoi sur la ligne d'un inspecteur de milice, de dix gardes principaux et de cinq cents miliciens : cette fois, ce serait suffisant, mais nous pouvons ajouter néanmoins que c'était absolument indispensable.

On en était arrivé à voir des jonques pillées et attaquées à l'entrée du Takay. Telle cette jonque du négociant chinois Avoa, de Yên-bay, attaquée et pillée, ces jours derniers, près de Trai-Hutt, par les bateliers de M. Delveau, entrepreneur, également à Yên-bay. Grâce à la diligence du garde principal de Trai-Hutt, M. Gendron, les coupables sont sous les verrous et, suivant l'empressement consacrée, l'affaire suit son cours.

On l'admettra tout de même, bien que devant de pareils incidents, nous n'avions tout à fait tort de réclamer depuis si longtemps un peu de police.

Il paraît qu'enfin les dispositions nécessaires vont être prises et, comme dit le proverbe, « mieux vaut tard que jamais ».

H.L. [Henri Laumônier ?]

CHRONIQUE LOCALE (L'Avenir du Tonkin, 14 octobre 1904)

YÊN-BAY. — Le cinq courant, vers 9 heures du matin, 1.020 coolies recrutés par l'Administration pour les travaux du chemin de fer de Yênbay à Laokay, venaient de quitter Ngoi-Hop où ils avaient couché et déjeuné, puis, en partant, cassé les 1.200 caï-bat, appartenant à l'Administration des Travaux publics, qui servaient à contenir le riz, mais qu'ils avaient mangé, et arrivaient au 45^e kilomètre, où se trouve comme une

espèce de village que forment les quelques maisons sommaires construites par des Chinois occupés aux travaux de M. Canque³¹, tâcheron, lorsque l'un de ces coolies prit deux canards appartenant à l'un des dits Chinois ; celui-ci ayant voulu protester fut battu par plusieurs Annamites qui le traînèrent par sa queue chevelue pendant plus de 800 mètres, jusqu'à un autre centre de maisons chinoises où se trouvait justement M. Canque. Notre compatriote intervint pour faire lâcher son employé des mains de ces fous, lorsque, sur un appel de l'un de ces derniers, tous se réunirent, et s'étant armés de tout ce que le matériel de montage de pont en fer peut faire une arme, parce que justement, à cet endroit, les ouvriers chinois et annamites employés de M. Abbot travaillaient à terminer le montage d'un pont), ils assaillirent tout ce qui était chinois. Ils en ont tué dix, dont six ont été jetés dans le fleuve Rouge, trois travaillant pour M. Abbot, quatre pour M. Canque, les trois autres sont des commerçants. Ils en ont blessé onze autres qui ont, depuis, reçu les soins du docteur Paucot et ont, en outre, pillé toutes les maisons. Ils ont enfin amené avec eux, à Trai-Hut, quelques Chinois ligotés pour faire croire qu'ils avaient été eux-mêmes assaillis.

M. Canque a, par miracle, échappé à la mort ; il a, en effet, juste avant l'instant où il allait être pris par la bande meurtrière, réussi à se jeter dans un sampan qu'il a pu heureusement éloigner du rivage.

Le 6 au matin et alors que les coolies allaient, après avoir déjeuné, repartir vers leur destination définitive, M. Bourgarit, patron, en l'absence de M. Abbot, des Chinois tués, blessés ou amenés par la bande de vauriens, aidé de M. Poly, officier d'administration de 1^{re} classe qui représente l'administration des Travaux publics à Ngoi-Hop, arrivaient à Trai-Hutt avec le reste des Chinois qui étaient restés au village saccagé et qui reconnurent quelques-uns des brigands de la veille, ce qui amena l'arrestation de vingt-sept individus.

MM. Canque et Bourgarit ont télégraphié à M. le procureur général.

M. Lagnier, averti d'autre part par M. le chef de poste de Ngoi-Hop, prenait aussitôt des dispositions pour se rendre sur les lieux du crime, et précéder à une instruction régulière, en compagnie du docteur Paucot pour des constatations médico-légales, et de M. Ohl, remplissant les fonctions de greffier.

Nous ne pouvons donner d'autres détails pour ne pas gêner la justice. Qu'il nous suffise de regretter les suites de ce crime. Les chantiers Canque et Abbot ont été désertés, une grosse quantité de matériel appartenant à chacun de ces entrepreneurs a été pris et jeté à l'eau par ces 1.000 forcenés et la panique qui règne dans ces deux chantiers dont les travaux sont heureusement très avancés, aurait été un vrai désastre si le lieu du crime avait été situé un nord de Trai-Hutt où les ouvrages sont plutôt en retard.

Nous regrettons également qu'il n'ait été prise aucune précaution pour prévenir la chose. Ainsi ces mille chenapans, dont plusieurs ont été reconnus pour avoir fait partie de bandes de voleurs, n'auraient eu pour toute escorte qu'un milicien armé... d'un parapluie. Pour des loustics provenant de la province d'Haiduong, ce n'était vraiment pas assez comme précaution, et nous sommes assurés que M. Simoni, le distingué résident de cette province, est de notre avis.

Nous croyons que pour ramener rapidement la confiance, tant chez nos entrepreneurs que chez leurs ouvriers, il faudrait infliger de suite une punition exemplaire aux coupables à l'endroit où le crime a été commis, en y faisant assister tous les délégués des divers groupes des coolies recrutés, sinon il y aura certainement des représailles de la part des familles des victimes et, comme résultat, les travaux du chemin de fer ne seront pas terminés de sitôt.

³¹ Pierre Canque : né en 1870 à Saint-Georges de Reneins (Rhône). Il s'associe en 1905 avec Albert Lanaud pour construire les ateliers ferroviaires de Vinh (Nord-Annam).

Donc que l'Administration protège les travailleurs recrutés par les particuliers, avec des fusils par exemple sur chaque chantier, et surtout qu'elle prenne les précautions voulues pour que les gens recrutés par elle ne puissent plus recommencer la tragique manifestation de Ngoï-Chan.

CHRONIQUE LOCALE
(*L'Avenir du Tonkin*, 20 octobre 1904)

YEN BAY. — De notre correspondant particulier :

Je suis allé au Ngoï-Chau où se faisait l'instruction de l'assassinat des Chinois dont je vous envoyai la nouvelle dernièrement ; j'y trouvai M. Lagnier, faisant fonctions de juge d'instruction, accompagné de M. Ohl, son greffier, et des interprètes annamites et chinois. Il y avait également le docteur Pocaut [Paucot] qui a vu le» cadavres, le gendarme de Yên-Bay gardant vingt-sept inculpés dont le principal qui était délégué d'un des groupes de coolies, a été reconnu par tous, hommes et femmes, non seulement comme l'instigateur du mouvement, mais comme le principal assassin. S'y trouvaient aussi M. Bourgarit, qui a la direction du montage des ponts en fer, MM. Canque frères, dont l'un a failli, comme je vous le disais, faire partie des victimes, M. Phély, officier d'administration, chef de la subdivision de Ngoï-Hop, le garde principal de Ngoï Hop et M. Carnavali, associé de M. Bernier pour la pose de la voie et le ballastage de Yên-Bay. M. Carnavali, qui est au Tonkin depuis de nombreuses années a, parmi les inculpés, reconnu plusieurs Annamites. Aussi celui désigné comme étant le principal coupable aurait été le boy de M. Caralp alors qu'il était commissaire le police à Hongay. Il y a une quinzaine d'annexe. Un des autres reconnus travaillait dans ses propres chantiers il y a moins de deux mois. Ce dernier devait faire partie des indicateurs. Il n'y avait pas sur toute la ligne un endroit où puisse se trouver plus de gens ayant gagné beaucoup d'urgent qu'au 46^e kilomètre, à ce moment-là.

Il y avait, en effet, les Chinois de M. Canque qui ne l'ont jamais quitté. Il faut donc qu'ils aient gagné beaucoup et qu'ils aient été payés surtout. Ils possédaient donc. Quant aux Chinois monteurs de M. Burgarit, plus de 4.000 piastres leur ont été versées dans l'espace de ce dernier mois.

Les Annamites ont dévalisé toutes les maisons chinoises, celle de M. Canque également, et ont emporté tout ce qui pouvait avoir même un semblant de valeur, c'est dire qu'ils ont emporté les piastres.

Les travaux n'ont pas encore repris sur les chantiers mais je crois que l'Administration est décidée à faire tout le possible pour faire cesser au plus tôt la panique qui règne dans cette région.

Le rail arrive à Ngoï-Hop et sera probablement vers fin courant à Trai-Hutt si les chantiers en question sont reconstitués bientôt.

Il est à désirer que pareil fait ne se renouvelle plus, sinon il ne sera pas possible de compter sur un travail quelconque de ces dix mille coolies.

Il n'y a qu'un moyen à employer. C'est d'envoyer sur la voie quatre ou cinq mandarins à poigne (dans ceux qui ont déjà donné des preuves de dévouement) et de leur donner tant la police de leurs groupes justice annamite) que le contrôle du vrai travail que les coolies donneront aux tâcherons. Ou arrivera ainsi à terminer les travaux au moment voulu. D'autre part, les mandarine auront plaisir d'obliger l'Administration qui dispose de bon nombre de moyens pour leur montrer sa reconnaissance et, enfin, ces malheureux coolies ne seront pas fâchés, en fin de compte, d'avoir été forcés à travailler correctement puisqu'ils pourront rentrer chez eux avec un pécule qu'aucun d'eux n'a jamais possédé.

Yên-bay
(*L'Avenir du Tonkin*, 27 octobre 1904)

TRAI-HUT. — (Par télégramme de notre correspondant particulier).

De passage aujourd'hui, mardi 25 à Trai-hut, MM. de Larminat, Borreil et le commandant Bellat. Ces messieurs se rendent à Lao-Kay pour la révision de la ligne et l'inspection des campements des 10 mille coolies recrutés pour les chantiers de la section de Yên-bay à Lao-Kay. Ils examinent aussi les dispositions à prendre pour assurer le meilleur rendement de cette main-d'œuvre recrutée per le Protectorat, et arrêtent aussi les divers règlements du service.

(*Bulletin administratif du Tonkin*, 7 novembre 1904)

Le gouverneur général de l'Indo-Chine, officier de la Légion d'honneur,

Vu le décret du 21 avril 1891 ;

Vu la loi du 25 avril 1898, relative à l'émission d'un emprunt de 200 millions;

Vu l'arrêté du 9 septembre 1898, portant organisation du service des Travaux publics de l'Indo-Chine ;

Vu l'arrêté du 13 février 1899, fixant les attributions des services généraux et des services locaux de l'Indo-Chine et les rapports de ces services entre eux ;

Vu l'arrêté du 27 décembre 1899, allouant aux mandarins de l'ordre administrant un supplément de fonctions égal à 50 % de leur solde brute ;

Vu le décret du 7 décembre 1900, autorisant l'exécution des travaux de la ligne Viétri-Lao-kay ;

Vu l'arrêté du 29 août 1904, détachant provisoirement à compter du 1^{er} septembre 1904 du 4^e territoire militaire pour la rattacher à la province de Yên-bay, la zone de terrain nécessaire aux opérations du service des Travaux publics, pendant la construction du chemin de fer de Trai-hut à Lao-kay ;

Vu l'arrêté du 9 septembre 1904, déléguant spécialement M. Damade, administrateur des Services civils, résident de la province de Yên-bay, auprès du service des Travaux publics, chargé de la construction de la ligne du chemin de fer entre Trai-hut et Lao-kay ;

Vu l'arrêté du 14 septembre 1904, mettant le sieur Lê-Dat mandarin (5^e degré, 1^{re} classe; à la disposition du Résident supérieur au Tonkin et l'appelant à servir sous les ordres de M. Damade, administrateur résident de Yên-bay, pour remplir provisoirement les fonctions de thuong-ta provincial et de surveillant des chantiers de la sus dite ligne de chemin de fer ;

Sur la proposition du résident supérieur au Tonkin et du directeur général des Travaux publics et l'avis conforme du Secrétaire général de l'Indo-Chine,

Arrête :

Article premier. — Le sieur Le-Dat, mandarin désigné par arrêté du 14 septembre 1904, pour remplir provisoirement les fonctions de thuong-ta sur les chantiers de la ligne en construction entre Yên-bay et Lao-kay, aura droit, en sus de la solde et de l'indemnité spéciale de 20 piastres fixées par le dit arrêté, au supplément de fonctions équivalent au 50 % de la solde brute alloué par l'arrêté du 27 décembre 1899 aux mandarins de l'ordre administratif.

Art. 2. — Il sera mis à la disposition de ce mandarin :

- | | |
|--|---------|
| 1° Un cuu-phâm à la solde mensuelle de | 5 \$ 00 |
| 2° Un tho-lai | 3 00 |
| 3° Un lè-muc | 3 60 |

4° Deux linh-lê, chacun d'eux à la solde mensuelle de 2 piastres.

Il sera, en outre, alloué à chacun de ces auxiliaires la ration journalière de vivres prévue pour les ouvriers indigènes de la ligne.

Art. 3. — Le sieur Lê-Dat et les deux linh-lê spécialement attachés à sa personne, seront pourvus d'une monture

Les frais d'acquisition de ces montures et de harnachement seront supportés par le service des Travaux publics.

Art. 4. — La ration journalière de paddy nécessaire à la nourriture de ces trois montures sera fournie par les magasins de l'administration des Travaux publics.

Cette allocation en nature entraîne l'exclusion de toute indemnité de monture.

Art. 5. — Les interprètes Ha-tu-vi et Pham-ba-Thuan, employés au service de la surveillance des coolies travaillant à la construction de la ligne, auront droit, en sus de leur solde à une indemnité mensuelle de 10 piastres exclusive de toute autre allocation sauf la ration journalière de vivres en nature.

Art. 6. — Est autorisée la construction des bureaux à affecter au service du sieur Lê-Dat.

Art. 7. — Les dépenses résultant de l'application du présent arrêté seront supportées par le budget de l'emprunt de 200 millions et imputées suivant leur nature, respectivement sur les chapitres II et III.

Art. 8. — Le Secrétaire général de l'Indo-Chine, le Résident supérieur au Tonkin et le directeur général des Travaux publics sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Hanoi, le 21 octobre 1904.

BEAU.

Par le Gouverneur général :

Le Secrétaire général l'Indo-Chine,

Broni.

Le Résident supérieur au Tonkin,

J. Fourès.

Le Directeur général des Travaux publics p. i.
de Larminat.



Coll. Olivier Galand

Hanoï. — Direction générale du chemin de fer de Yunnan, boulevard Gambetta
 Coll. Dieulefils, Hanoï. Au verso, la carte porte le sigle de la Ligue maritime et coloniale.
 « On pose en ce moment la grille en fer de style moderne qui doit entourer toute la façade de cet édifice » (*L'Avenir du Tonkin*, 9 novembre 1904).

HANOÏ

CHRONIQUE LOCALE

(*L'Avenir du Tonkin*, 9 novembre 1904)

La gare des voyageurs de Hanoï est sens dessus dessous. L'aile droite de ce grand édifice qui constituait le hall et les entrepôts des bagages ont été complètement démolis jusqu'à la principale porte d'entrée de ce même hall.

La salle des pas perdus a été transformée. Le bureau pour la délivrance des billets a été transporté plus en avant de sa place habituelle dans un tambour à deux guichets élevé dans la salle des pas perdus. La sortie et l'entrée des voyageurs de 1^{re}, 2^e et 3^e classe s'effectuent maintenant par la grande porte centrale ; le surveillant indigène, délivrant les billets de quai se tient dans le passage. De cet endroit à la travée de droite donnant accès au boulevard Gambetta, un long paravent en bois sépare ce passage du reste de la salle fermée sous les travées centrales et de gauche au moyen de deux palissades en bois mobiles. L'ancienne salle d'attente et le passage de l'arrivée et du départ servent au service des bagages. Ces transformations sont provisoires, jusqu'au moment où seront terminées les constructions nouvelles que la Compagnie fait édifier en ce moment sur les terrains avoisinant l'ancienne aile droite.

Ces terrains ont été entourés d'une palissade qui commence à l'ancienne porte des bagages et contourne tout ce vaste emplacement, le long de la route Mandarine où sont installés les nouveaux chantiers.

Le bel hôtel de la Compagnie des chemins de fer de l'Indo-Chine et du Yunnan s'achève, non loin de là, sur le boulevard Gambetta, à la sortie de la rue Richaud. On pose en ce moment la grille en fer de style moderne qui doit entourer toute la façade de cet édifice.

Il serait maintenant à souhaiter que les trottoirs du boulevard Gambetta fussent faits. Il y a nécessité à réaliser cette amélioration. À chaque train, la circulation des voitures et autres véhicules est grande sur cette voie, et pour les piétons, qui sont nombreux, les trottoirs seraient d'une grande utilité.

VOYAGE

DE

M. le gouverneur général
de Hanoï à Laokay

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

Comme nous l'avons dit, M. le gouverneur général se rendra samedi prochain 25 novembre courant, par le train régulier de 5 heures 45, sur les chantiers de la ligne de Hanoï-Viétri-Yên-Bay et Trai-hutt.

La suite de M. Beau se composera de M. Grall, médecin-inspecteur, chef du service de santé, de M. Luce, chef du cabinet, de M. le capitaine Chan, officier d'ordonnance, de MM. Borreil, ingénieur en chef, et Caville, ingénieur, et le commandant Bellat, détaché aux Travaux publics.

Ainsi que nous l'avons annoncé, les tông dôcs de Cau-Do, Bac-ninh, Nam-Dinh, Hai-Duong, Hung-Yên et le tuân-phu de Thai-binh accompagnent le chef de la colonie.

.....

Indo-Chine

(*Le Temps*, 5 janvier 1905)

Le 27 novembre dernier, M. Beau, gouverneur général d'Indo-Chine, a quitté Hanoï pour aller visiter les travaux du chemin de fer du Yun-Nan de Yen-Baï à Lao-Kay. Il a constaté que la voie était presque entièrement terminée de Yen-Baï à Tsai-Hut.

VERS LE LAOS

Trai-Hut

par A. Raquez

(*L'Avenir du Tonkin*, 5 janvier 1905)

Exact comme un chronomètre, le commandant Bellat est sur le quai de la gare avant le jour. Il a bien voulu convier le voyageur de passage à gagner Trai-Hut avec la première locomotive qui pénétrera dans ce gros bourg.

Très affable sous un aspect un peu froid, l'ancien polytechnicien, qui à la lourde charge de diriger les travaux de la ligne jusqu'à la frontière de Chine, est entouré ici de l'estime et de la sympathie de tous. Il sait et il veut.

Avec lui, montant sur la plate forme qu'entraîne la locomotive, le capitaine Sesgui [Ségui], de l'artillerie, chef de secteur ; le conducteur des Travaux publics, Thibert ³², autre polytechnicien, chargé de la subdivision de Pholu, et M. Berniès, entrepreneur de la pose de voie et du ballast entre Yèn-Bay et Lao-kay.

Un coup de sifflet. Gare à la secousse ! En route ! Il est six heures du matin ce 7 novembre.

La brise est frisquette, pénétrante et vaudra à quelqu'un que je connais trop un gros rhume ne devant prendre fin qu'avec la huitaine prochaine.

Ouf ! Ouf ! Ouf ! la petite machine de service fume, anhèle comme une vieille asthmatique. Elle a nom *Antoinette*. Allons, tantante, encore un effort ! Et *Antoinette* grimpe les rampes, serpente entre les mamelons avec une aisance parfaite. C'est la Voie Serpentine que cette route ferrée vers la Chine ; on y serpente sans discontinuer. Même pour aborder les ponts l'on serpente. Via *Serpentina* auraient dit les Romains.

On roule sur des rails incurvés, mais enfin on roule.

Le paysage qui s'offre à nous est, du reste, aussi ondoyant et divers que les effets de costume de la Loïe tant célébrée.

La brousse, percée par les travaux, présente le charme dangereux de ses fourrés touffus, de ses grands arbres, de ses fleurs étranges. Les couches des terres et des roches étalent comme sur une palette la gamme de leurs nuances infimes. De temps à autre, quelques huttes ; des champs au milieu desquels des filles thos à robuste poitrine se redressent et s'arrêtent de moissonner

[ligne manquante]

Antoinette et eux qu'elle entrante. Puis, ce sont des échappées sur le fleuve : jonques qui glissent, voile gonflée par la brise ; trains de bois, pirogues, sampans, radeaux, descendant, rapides comme des flèches ou remontant avec effort le courant très violent, grâce à la crue de ces jours derniers.

Un village de coolies chinois. C'est Ngoi Thiang où, récemment, dix Chinois, dont un enfant de huit ans, furent tués par des coolies annamites qui voulaient les dépouiller de leur maigre pécule. Les assassins sont, à l'heure actuelle, sous main de justice et le village à repris son aspect calme et paisible. Les femmes, accourues sur le bord de la voie, montrent à des bébés engoncés dans des séries de loques le premier train qui passe. *Antoinette* siffle. Les gamins ont peur et tout le monde se sauve.

Une heure d'arrêt pour permettre la pose de l'aiguille d'une voie de garage et raccorder les deux tronçons de la voie *de* et *vers* Trai-Hut.

Pendant ce temps il nous fut donné d'admirer deux types d'entrepreneurs sérieux : Berniès et Carnevali, dirigeant leur personnel avec adresse et autorité, n'hésitant pas à prendre eux-mêmes l'outil pour activer le travail ou montrer à l'ignorant comment il doit s'y prendre, le tout assaisonné de gaité et d'entrain.

Un vrai type, ce Carnevali, petit bonhomme à face rappelant celle de notre bon ancêtre Rabelais, et qui, depuis quatorze ans, « fait des chemins de fer » en notre pays tonkinois.

Cette voie, où on lui a fait installer sa ballastière, il l'a baptisée Port-Arthur parce que, nous dit-il, la position est presque aussi inaccessible que la ville illustrée par Stoessel. Là, c'est Dalny, le port de commerce, le calme déversoir des cailloux roulés qui donneront à la voie son assise et sa fixité.

³² Antoine Thibert : polytechnicien, il tente de se lancer en 1929 dans la fabrication de simili-marbre à Saïgon. Voir [encadré](#).

La ménagerie ! L'on dirait en effet des cages Bidel ou Pezon. Ce sont des roulottes en paillettes, en tôles ondulées et fenêtres à grillages dans lesquelles couchent les ouvriers de la voie. Tout cela se gare pour nous laisser passer, mais nous changeons de machine.

Antoinette a besoin de repos. C'est *Suzanne*, la chaste, qui roulera la première sur cette voie vierge jusqu'à ce jour. Et aïe donc ! Nous voici repartis.

Un arrêt de quelques secondes pour prendre le garde d'artillerie Phily et serrer la main du capitaine du génie Scherdlin, le fils du professeur d'allemand à Polytechnique, qui vient d'aller avec le lieutenant Thomas poser l'une des bases de la triangulation a laquelle il va procéder dans toute la région.

Nous voyons, en effet, sur l'une des montagnes, sur le Nui Mo Vo, un signal se détachant nettement de la mise sombre qui l'entoure. C'est un arbre que l'on a ébranché pour ne lui laisser qu'une forte touffe couronnant un tronc nu. Autour de l'arbre, le vide a été fait.

[ligne manquante]

Le matin, ce signal grotesque et le capitaine nous dit qu'il est perché à 1.300 mètres de hauteur. Le Nui Mo Vo fait partie de la chaîne de l'Éléphant, Nui Con Voi, jadis repaire de pirates audacieux, qui sépare la bassin du fleuve Rouge de celui du song Chay. L'ascension fut rude, on le conçoit, mais les officiers rencontrèrent beaucoup de bonne volonté chez les quelques Mans habitant les flancs boisés de la montagne.

L'horizon s'élargit. Voici Trai-Hut et sa gare. Il y manque la fanfare, les pompiers et le conseil municipal, mais on y trouve excellent accueil chez Je bons broussilleux : le capitaine Guespin, chef de section, le conducteur des T. P. Fénasse, le garde principal Gendreau³³. Nous sommes à 201 kilomètres de Hanoi et 91 seulement restent à couvrir pour atteindre le Yunnan et nous ne pouvons ne pas admirer la rapidité de construction de cet important tronçon sur lequel les locomotives circulent, alors que nous songeons au premier coup de pioche donné, il y a cinq ans, en 1899.

Le toast réglementaire est porté au nom du public par celui qui, seul, le représente, à ces hardis pionniers qui... etc., ... pénétration..., civilisation... commerce... industrie... locomotive... émotion... Vive la France ! Vive la République !

— Allô ! Mister Raquez. How are you ?

C'est un Toulousain cosmopolite qui se rappelle m'avoir rencontré à Bangkok l'an dernier lors des fêtes jubilaires de S. M. Chulalongkorn.

— All righit, sir, very well and you ?

Suzanne est déjà repartis. Trai-Hut n'a pu la séduire.

VERS LE LAOS

Lao-kay

par A. Raquez

(*L'Avenir du Tonkin*, 8 janvier 1905)

Très séduisante, cette ville de Lao-kay lorsqu'on y arrive par une après-midi ensoleillée. De grands bâtiments blancs resplendissent sur la rive gauche : la réunion des officiers, l'hôtel Fleury³⁴, l'agence des fluviales, plus haut, dans la verdure, les bâtiments militaires. Sur la rive droite, Coc-Leu, le faubourg de Lao-kay sur les hauteurs duquel s'élèvent l'hôpital, une chapelle catholique, les bâtiments du cercle administratif, des casernements et une agglomération indigène.

³³ Pierre Gendreau (et non *Gendraud*) : né le 4 novembre 1870. Garde principal de la Garde indigène.

³⁴ Hôtel du Commerce (A. Fleury).

Trois piles, posées depuis tantôt dix ans, forment l'amorce d'un pont qui doit joindre les deux rives, mais les années se succèdent et le pont ne vient pas.

Il en est un autre à Lao-kay, jeté par la maison Daydé et Pillé sur le Nam-Ty, la fameuse rivière qui fit, dans ces derniers temps, couler des flots d'encre lorsqu'elle concurrença la vallée du Sin-Hiên en pour lui enlever la voie ferrée qu'ambitionnait cette rivale, aujourd'hui vaincue.

Ces coteaux que nous voyons dans le fond du paysage sont territoires chinois. Un petit fort, sur la hauteur ; à mi-côte, la maison du mandarin commissaire de frontière : le fou-lu-pen ; au bas de la colline, une ville en paillotes et dont les dernières maisons reposent sur de haut pilotis en bambous ou en bois. C'est Ho-Keou, la ville chinoise que le Annamites connaissent sous le nom de Song-Dong.

Si l'on regarde le cours des eaux, l'on se croirait à la pointe Perrache, au confluent du Rhône et de la Saône. Ici, cependant les teintes sont plus nettement accentuées. Le Nam-Ty vient se jeter dans le fleuve Rouge mais ses eaux limpides, d'un vert couleur de cuivre, se refusent à prendre contact avec le vilain fleuve Rouge qui roule des flots limoneux et sales. Les deux cours restent parallèles et sans se mêler sur plusieurs centimes de mètres.

Un câble en fil de fer, posé sur les piles du pont qui ne vient pas, a permis à l'autorité militaire d'installer pour le service de Coc-Leu-Lao-kay un bac pratique, rapide et confortable mais absolument insuffisant pour les besoins des deux localités.

Les autorités militaires, avons-nous dit. C'est qu'en effet, Lao-kay est le centre du quatrième Territoire. Là, réside le colonel Le Camus, très populaire, ayant le doigté du pays et que les gamins de la rue des Caravanes viennent souvent entourer lorsqu'il passe près du marchand de sucreries. C'est alors pour lui l'occasion d'une distribution de friandises. Là aussi, le commandant Berger qui préside aux destinées du cercle de Lao-kay tandis que, sur la rive droite du fleuve, le commandant Cortial dirige le cercle de Coc-Leu. C'est dans le domaine de ce sympathique officier, à la figure franche et ornée de l'ancien fer à cheval qui lui donne un air de petit vitrier, que nous passerons deux ou trois jours pour faire enlever aux bêtes de notre convoi leurs fers qu'il ne serait pas possible de remplacer en pays laotien.

Beaucoup de figures connues à Laokay où passent nécessairement tous ceux qu'à un titre quelconque occupent les travaux du chemin de fer du Yunnan. Aussi les hôtels sont-ils nombreux : Hôtel Fleury, Hôtel du Nam-Ty, tenu par un vieux Tonkinois, ancien orateur écouté des réunions publiques hanoïennes, le citoyen Parez ; Hôtel du Yunnan que dirige Weill, l'ex-directeur du cirque philippin à l'Exposition de Hanoï, puis, dans ce que le colonel appelle son quartier Latin, l'Hôtel de Rome, l'Hôtel Calosse, etc., etc.

C'est dans la rue des Caravanes que presque toutes ces hospitalières demeures ouvrent leurs portes. Ne trouvez-vous pas que ce nom sonne joliment à l'oreille, qu'il a une allure bien orientale ? Et nul nom ne fat plus justement octroyé. Durant tout le jour se succèdent ici les longues files des chevaux yunnanais, petits, râblés, vrais chevaux de poupées, croirait-on, mais qui sont pleins de vigueur et portent gaillardement par les sentiers raides de la montagne leurs soixante kilogrammes lorsqu'ils n'en enlèvent point davantage.

Ceux que nous voyons en ce moment ont apporté ici des volailles, des œufs, du riz et ils remportent chez eux du maïs et du sel. Uniquement retenus par un poitrail et une croupière, les bâtis rustiques et légèrement matelassés ont un porte-charge que deux ma-fous enlèvent sans débiter le cheval. Les charges sont couvertes soit de foin qui servira à la nourriture de la bête soit d'un tablier en fibres de cocotier.

Un convoi de coolies chinois du Petchili arrive pour être dirigé sur le Yunnan. Des tirailleurs l'escortent depuis que les coolies ont quitté le chemin de fer. Ils semblent vigoureux et, en général, nullement fatigués par leur long voyage.

Le tour de Lao-kay est vite fait car la ville, resserrée entre des contreforts montagneux et le fleuve, ne peut se développer. C'est sur l'autre rive, à Coc-Leu, que le centre commercial prendrait son essor si le pont terminé permettait des relations faciles.

C'est jour de marché à Coc-Leu et le coup d'œil ne manque pas d'originalité. Les montagnards sont descendus à la ville pour y apporter leurs produits et faire leurs emplettes. Ce sont les Thaïs, des Nhangs, des Mans, des Méos, des Foulas, des Lantènes, que sais-je encore, avec un costume dans lequel domine le bleu et chez les femmes des broderies, des coiffes, des ornements d'argent. Nous n'avons pas le loisir de nous arrêter davantage. D'autre part, vouloir s'appesantir sur ces tribus si diverses sans les avoir étudiées de très près serait présomption pure.

Près du marché, une enseigne attire, du reste, notre attention. Hip-Téou Chong, dit LA LUNE. — Bonjour, la Lune, s'est écrié l'aimable cicérone qui nous fait les honneurs de son domaine, et nous voyons apparaître un Chinois très correctement mis, avec une délicieuse face de Pierrot à sourcils rasés. C'est ma foi vrai, qu'il est LA LUNE et le troupier qui, jadis, lui donna pour marraine Tanit la blanche était un homme d'esprit.

Mais voici le petit LA LUNE, jeune homme d'une quinzaine d'années, mis avec un soin et une propreté dignes de tous éloges. Lui aussi a une bonne face lunaire. Il est le premier élève de la classe de Coc-Leu.

Sur les deux rives, un soldat aidé d'un interprète donne aux enfants l'instruction. Les fils de mandarins chinois et de gros commerçants passent volontiers la frontière pour venir apprendre notre langue.

— Adieu, LA LUNE, et le madré Chinois retourne à son sel, à son riz, à son canan [?] dont il fait grand commerce.

À l'hôpital, nous retrouvons un vieux camarade doublé d'un praticien habile et d'un savant consommé : le docteur Goducheau, vivant ici au milieu de sa famille de lapins et de cobayes qui poussent de petits cris de joie en apercevant notre silhouette bedonnante.

Tandis que les souvenirs de Hanoï et de Tourane s'évoquent, le Docteur aperçoit mon regard fixé sur un Annamite qui se livre aux opérations compliquées d'une préparation bactériologique.

— On peut arriver à des résultats étonnants avec ces indigènes, me dit-il. Celui-ci a saisi le mécanisme délicat de la série d'opérations auxquelles il doit s'attacher et il s'est révélé préparateur de tout premier ordre.

— Monsieur le Major, il est arrivé un blessé.

C'est un tirailleur tonkinois du poste de Trinh-Thuong que commandait, il y a peu de jours encore, le capitaine Sénelar, enlevé en quelques heures par une bilieuse hématurique. L'on n'est pas au centre des distractions en ce poste de l'extrême frontière. Les tirailleurs du Delta y gagnent un spleen profond. L'autre jour, l'un d'eux se tira un coup de fusil dans le mollet et se rendit ainsi impropre au service militaire. Il fut réformé. Un de ses camarades a voulu aujourd'hui imiter son exemple mais, moins heureux, il s'est enlevé un sérieux morceau de tibia et son état paraît grave. Pauvres bougres !

Lao-Kay
(*L'Avenir du Tonkin*, 5 février 1905)

Dans un récent article qui a quelque peu bouleversé l'administration des travaux publics, le *Courrier d'Haiphong* relatait les scandaleux errements qui se sont commis dans les bureaux de l'organisation ouvrière à Yên-Bay, cela au détriment de bon nombre de petites bourses qui eussent été heureuses de s'ouvrir pour l'achat de quelques fournitures, et s'arrondir de ce fait de légers bénéfices. Nous nous demandons

pourquoi les adjudications, qui sont de mise dans notre colonie, ont été écartées avec tant de soin ?

Il n'est pas nécessaire d'être doué d'une clairvoyance extraordinaire pour répondre à cette question, d'autant que tout s'est passé ouvertement, cyniquement ; on constate, dans toute cette affaire ténébreuse, le sans-gêne de quelques intrigants, très restreints en nombre, qui ont su accaparer toutes les fournitures, en obtenir le monopole. Ceci a été répété dans tous les journaux, aussi n'ai-je pas l'intention de fatiguer le lecteur par de pénibles redites, mais bien de faire connaître les tristes conséquences d'un état de choses qui n'a profité largement qu'à quelques uns.

Je veux parler de la brousse, des colons qui l'habitent, de ses nhaqués.

.....
Lors de l'installation de l'organisation ouvrière, tout le monde a pu voir les magasiniers employés des T. P., voire même certains conducteurs, dans un affolement indescriptible, fouiller les villages en leurs plus petits recoins, faire une rafle des plus complète de tous les approvisionnements de riz, cependant que les magasins regorgeaient de paddy, sans machine à décortiquer, bien entendu — ce n'est qu'un mois, six semaines plus tard que ces machines sont arrivées, pour être abandonnées aussitôt —, messieurs les « volontaires » refusant le riz fort mal décortiqué.

De là, révolution sur toute la ligne : de gré ou de force, le riz fut acheté sans marchander, les nhaqués commerçants, flairant la bonne aubaine, descendirent à Hanoï et Nam-Dinh, rapportèrent de gros chargements et le vendirent à un prix fabuleux, jusqu'à dix et douze piastres le picul. À ceci rien à dire, l'administration, ayant l'habitude du gaspillage, étant seule victime de son imprévoyance et de la cupidité des vendeurs indigènes, mais la pilule devient amère et menace de tourner au fiel ; au lieu de diminuer le prix du picul de riz, et ne conserver l'excessive majoration que pour l'organisation ouvrière, les commerçants chinois et annamites l'ont augmenté, de sorte que tous les indigènes qui n'ont pas droit à la ration quotidienne paient 7, 8 et 9 cents la boîte de lait qui se sert de mesure pour le riz, c'est-à-dire dix et douze piastres le picul. Il faut être sur les lieux pour se faire une idée exacte du mécontentement des nhaqués, qui, il y a quatre mois à peine, payaient le même picul 3 piastres 50 et 4 piastres.

LA RÉGION (*L'Avenir du Tonkin*, 25 février 1905)

Viétri

Monsieur Borreil, ingénieur, est passé ici, se rendant sur les chantiers de la ligne Yên-Bay-Laokay, afin d'activer les travaux.

Yên-Bay

On avait tant parlé des coolies employés au chemin de fer, des soins qu'on leur prodiguait, que nous avons été quelque peu stupéfaits de contempler mardi, sur le quai de la gare, au moment où allait partir le train de midi 52, le triste spectacle qui s'y étalait.

Un malheureux coolie chinois, atteint de dysenterie, était étendu, râlant. C'était lamentable et navrant. Personne ne s'occupait de ce malheureux. Il semblait qu'une répugnance existât de le voir mourant et qu'un désir inavoué germa dans l'âme des employés de la station de voir ce gêneur partir pour le dernier voyage.

Ce coolie était cependant un être humain tout comme les Annamites habillés de soie qui, voulant singer nos employés européens, n'en conservent que la morgue et l'insolence.

Il ne serait pas mauvais que la Compagnie du chemin de fer apprit à ses agents indigènes à se conduire comme des hommes et non comme des brutes.

Yên-bay
(*L'Avenir du Tonkin*, 26 février 1905)

Beaucoup de coolies reviennent ici volontairement, ce qui fait plaisir aux entrepreneurs, lesquels savent ce que vaut un coolie réquisitionné.

Les premiers travailleurs amenés ici ne faisaient rien, et il fallait les payer très cher. Si pareil état de choses avait continué, c'était la ruine pour quelques-uns. Fort heureusement, en ce moment, il y a de bons coolies et le travail va marcher.

Monsieur Borreil est ici. Il va se rendre sur les chantiers et encourager les travailleurs. Malgré tout, le retard apporté dans la livraison de la ligne sera assez important ; mais comme la société de construction sera encore plus en retard, pour l'achèvement du tronçon du Yunnan, il y aura sans doute un arrangement à l'amiable.

LES ASSISES

Affaire Bedel
(*L'Avenir du Tonkin*, 2 mars 1905)

Le 14 décembre 1904, M. Bedel, conduisant un train de ballast sur la ligne en construction de Yên-bay, apercevait un Chinois, tranquillement assis sur l'un des rails de la voie. Il fit donner trois coups de sifflet qui n'appelèrent pas l'attention de ce Céleste philosophe ou de ce philosophe céleste, comme vous voudrez.

Mais comme les célestes terriens sont des hommes, M. Bedel fit stopper la machine et descendit pour demander à l'obstacle humain de laisser la voie libre, l'obstacle humain ne se décida qu'au reçu de deux gifles que les témoins s'accordent à lui avoir vu recevoir.

Le train continuait sa route. Quelques heures après, le Chinois mourait, la justice s'émouvait, l'enquête se commençait, l'autopsie se faisait et le rapport médico-légal de M. le docteur Paucot constatait, sur le cadavre, une contusion sur le côté gauche de l'abdomen, un épanchement sanguin dans les tissus sous cutanés, une déchirure de la rate déterminant une hémorragie interne et la mort.

M. Bedel était, dès lors, accusé d'avoir porté des coups et blessures entraînant la mort.

Mais les giroflées à cinq feuilles ayant pour coutume de s'épanouir sur les faces, il semblait étrange que leurs traces se manifestassent sur l'abdomen. Donc M. Bedel devait avoir ajouté à son geste de la main, un geste du pied.

La preuve en paraissait faite par quelques témoins qui déclaraient que M. Bedel avait poursuivi son Chinois fuyant pour le frapper encore.

Donc, à l'interrogatoire, divergence apparente dans la narration des faits et cependant majorité pour les gifles non suivies de poursuite et de coups de pied.

M. l'avocat général, d'ailleurs, ne demande pas à la cour de se montrer sévère pour l'accusé.

C'est un brave et honnête garçon. M. le commandant Bellat, son chef, l'assure. Il assure même que les indigènes ne détestent pas travailler sous ses ordres... ce qui prouve en lui quelque douceur et quelque esprit de justice.

Mais... mais il faut réagir contre ces coutumes néfastes qui semblent prévaloir chez les Européens, coutumes qui les portent à traiter l'indigène de brutale façon, à le considérer moins comme un être humain que comme un presque ancêtre plus proche que nous de l'aïeul darwinesque, coutumes qui obligent la loi à protéger le presque encore animal contre l'homme raisonnant. La société en ces pays, doit se rapprocher autant que possible d'une société protectrice que l'Europe nous envie.

L'accusation se contente donc de demander l'application de l'article 311 du Code pénal, grâce aux bons antécédents du criminel (?).

Maître Mézières, prenant la défense de Bedel, déclare qu'il ne saurait être moins clément que la défense, mais qu'en le cas, il se contentera de rappeler au jury qu'il vaut souvent mieux et qu'il est plus justement humain de juger avec le cœur qu'avec l'esprit.

Le jury applique donc l'article 311 en condamnant M. Bedel à un an de prison avec application de la loi de sursis.

LES ASSISES

Affaire Giboin

(*L'Avenir du Tonkin*, 2 mars 1905)

Une affaire du même genre que la précédente, avec cette seule différence que M. Giboin passe pour un brutal et qu'on l'accuse d'avoir frappé un indigène dans son sommeil.

M. Giboin est employé de M. Blot, entrepreneur, à Gia-Lam.

Une nuit, vers les neuf heures, comme il dormait, la femme de son chef maçon le vient réveiller lui disant que le *caï* court le danger d'être assassiné par ses ouvriers mutinés. Un retard, d'après eux, avait été apporté au règlement de leur salaire. Or, le *caï* avait reçu dans la journée même l'argent nécessaire.

M. Giboin se lève, prend son fusil qui n'était pas chargé et part au secours de son *caï*. Celui-ci a été arrêté par un gendarme indigène. Il est relâché et M. Giboin le suit, pour se rendre compte de l'importance de la mutinerie jusqu'à un débit de thé où les réclamants se sont réunis.

Là, des injures sont proférées et le *caï* déclare à son chef qu'il ne devrait les supporter. M. Giboin entre donc dans une salle qu'éclaire à peine une lampe et s'en prend à un indigène touché sur un lit de camp.

Il le frappe au flanc gauche de sa main mutilée, car M. Giboin a perdu le pouce de la main droite dans un accident de machine. Quelques témoins déclarant n'avoir pas vu l'accusé se servir de la crosse de son fusil.

Nguyên-van Houn, victime, expirait à 3 heures du matin.

L'autopsie, faite par le docteur Le Roy des Barres, constatait une fracture de la table externe du frontal et une déchirure de la rate ayant amené la mort.

MM. Blot, entrepreneur, et [Rochard de la Compagnie du Yunnan](#), viennent assurer au tribunal la moralité et la bonne conduite de l'inculpé.

Le ministère public base son accusation sur les efforts que fait le gouvernement de la République pour démontrer à l'indigène que nous sommes véritablement ses protecteurs et que, devant nos lois, aucune distinction n'existe, fût-elle de race ou de situation.

il s'élève contre cette propension qu'ont certaines gens à considérer l'indigène comme une bête de somme, à le traiter en conséquence et reproche à la presse de se faire l'écho de récriminations exagérées. Il demande une punition, afin que cet esprit puisse disparaître et que l'indigène cesse de voir en nous un despote plus qu'un protecteur.

Maître Sièye, avocat de la défense, demande l'acquittement pur et simple.

« Vous accusez cet homme, dit-il, d'avoir des antécédents de brutalité parce que, sollicité par des Français menacés de tentative de vol, il les a secourus. Vous l'accusez de traiter l'indigne en être d'espèce inférieure, alors qu'il est parti au secours de son *caï* annamite menacé. Vous parlez de coups ayant entraîné la mort, comme si de nombreux rapports médicaux n'avaient pas dû apporter dans votre esprit cette conviction que dans l'organisme annamite, ataviquement débilité, certains organes étaient d'une faiblesse telle que le moindre traumatisme pouvait avoir des conséquences mortelles.

Et vous parlez des principes que veut appliquer le gouvernement de la République, principes qui en arrivent à supprimer chez l'indigène jusqu'au respect qu'il nous doit. Cependant que pour nos protégés l'on pose en règle normale l'indulgence et la pitié, des Français, comme l'inculpé, dont la situation est difficile, dont les malheurs ont été nombreux, se voient refuser jusqu'à leur mise en liberté provisoire. »

Le ministère public répond en quelques mots que la justice est égale pour tous et qu'elle n'hésite pas à frapper les coupables, fussent-ils européens ou annamites.

Mais, réplique maître Sièye, je n'ai point incriminé la Justice sinon les principes que l'on préconise depuis Paris et dont l'application est imposée par le gouvernement.

La cour, après délibération, condamne M. Giboin à deux ans de prison et aux frais avec application de la loi de sursis.

M. K.

Hanoï
Chronique locale
(*L'Avenir du Tonkin*, 4 mars 1905)

Ainsi que nous l'avons annoncé dans notre numéro d'hier, monsieur Getten, directeur général de la Compagnie du Yunnan, est arrivé par le courrier.

Vers lui vont tous les regards des petits employés de la Compagnie, car, jusqu'à ce jour, on a traité ces travailleurs avec une désinvolture regrettable.

On ne se souvient pas assez des services rendus, et nombre d'employés s'en vont découragés, ne pouvant vivre avec la modeste solde allouée.

Les promesses faites aux débutants ne se réalisent jamais et les mécontents sont nombreux.

Ce qui n'est pas le moins bizarre dans cette compagnie, c'est que la politesse devient de plus en plus rare lorsqu'on approche les employés d'un certain rang.

Ces messieurs n'ont pas assez de mépris pour les voyageurs blancs. Nous n'ignorons pas, parbleu, que ce ne sont pas les Européens qui font faire les plus grosses recettes. C'est incontestable, mais ce n'est peut-être pas une raison pour se montrer insolent vis à vis de ces voyageurs.

Il est lisible de constater ailleurs que les indigènes ne sont pas mieux traités et que les employés jaunes de la Compagnie savent se montrer de dignes émules de leurs chefs. Quand un indigène embarrassé par ses colis est trop long à embarquer on le laisse ou le passe à tabac.

Nous connaissons la loyauté et l'esprit d'équité de monsieur Getten et nous sommes persuadé qu'il saura remédier aux inconvénients que nous lui signalons.

Nous voulons croire, également, que les espérances des employés en sous ordre ne seront pas déçues et qu'il sera fait droit à leurs légitimes revendications. La compagnie gagnera, elle aussi, à ce changement car elle sera mieux servie et moins critiquée.

EMPRUNT DE 80 MILLIONS

(*Bulletin de la Société française des ingénieurs coloniaux*, 1^{er} avril 1905)

CHAPITRE III

Article premier. — LIGNE DE HAÏPHONG À HANOÏ ET À LAO-KAY

1^{re} section. — de Haïphong à Hanoï et de Hanoï à Viétry

Longueur 738 km. 222 mètres

Acquisitions de terrains	
Infrastructure et bâtiments (Entreprise Chièze et Manard) et divers marchés	1 9
sept. 1899	
Grands ponts métalliques (Entreprise Schneider et Cie)	24 février 1900
Tabliers métalliques de 35 mètres et au-dessous (Entreprise Daydé et Pillé)	24 février 1900
Fourniture de traverses, rails, éclisses et changements de voie (Société des Aciéries de France)	15 sept. 1900
Ballastage et pose de voie (Entreprise Vola et Cie)	13 novembre 1900
Fourniture et pose du matériel fixe (Entreprise Porchet).	30 novembre 1900
Construction des ateliers, fourniture de l'outillage et mobilier des stations (Compagnie française des chemins de fer de l'Indo-Chine et du Yunnan)	
Convention du 15 juillet	1901
Fourniture de locomotives (Compagnie française des chemins de fer de l'Indo-Chine et du Yunnan)	1 ^{er} sept. 1902
Fourniture de voitures à voyageurs (Compagnie française des chemins de fer de l'Indo-Chine et du Yunnan)	1 ^{er} sept. 1902
Achat du groupe électrique de l'exposition de Hanoï à M. Saint-Fort-Mortier	1 3
juin 1903	
Gare de Hanoï Entreprise Jacques et Cie	10 octobre 1898 »
Cession de divers immeubles provenant de l'Exposition de Hanoï	13 octobre 1903
Établissement de lignes télégraphiques	28 mai 1901
Remboursement à l'emprunt de 80 millions	11 sept. 1903

2^e section. — de Viétry à Lao-Kay

Longueur 223 kilomètres

Acquisitions de terrains	
Infrastructure et Bâtiments, ballastage et pose de voie (Entreprise Daurelle et Briffaud) et divers marchés	25 mai 1901
Fourniture de 100.000 traverses métalliques (Société anonyme des aciéries de Micheville)	19 janvier 1902
Fourniture de 165.000 traverses métalliques (Compagnie française des chemins de fer de l'Indo-Chine et du Yunnan)	25 sept. 1902
Fourniture de rails et éclisses (Compagnie française des chemins de fer de l'Indo-Chine et du Yunnan)	8 janvier 1902
Fourniture de boulons, crapauds et rondelles Grower (Compagnie française des chemins de fer de l'Indo-Chine et du Yunnan)	26 mai 1902
Fourniture de boulons, crapauds et rondelles (Société des ferronneries et boulonneries de Thiant)	Janv. 1902
Fourniture de changements de voie et passage à niveau fer (Compagnie française des chemins de fer de l'Indo-Chine et du Yunnan)	29 août 1902
Fourniture des garnitures des ferrures complètes pour 80 wagons à terrassement (Société nouvelle des Établissements Decauville aîné)	28 octobre 1902

Fourniture de 4 locomotives de 11,500 t. (Société nouvelle des Établissements Decauville aîné) 19 octobre 1902

Construction des ateliers, fourniture de l'outillage et mobilier des stations (Compagnie française des chemins de fer de l'Indo-Chine et du Yunnan)

Convention du 15 juin 1901

Établissement des lignes télégraphiques 15 janvier 1903

Remboursement à l'emprunt de 80 millions 11 sept. 1903

Travaux divers non compris à la nomenclature ci-dessus, imprévu, etc.

CHRONIQUE LOCALE (*L'Avenir du Tonkin*, 10 avril 1905)

Rien de plus comique que la physionomie de ceux qui partirent, hier, pleins d'espoir, par le train des courses de Bac-Ninh et s'en revinrent après n'avoir vu d'autre course que celle entreprise par M. Dussaix³⁵, à l'heure où le train s'en revenait piteusement, pour se rendre compte des causes et de la gravité de l'accident.

Enfin ! Ils eurent le déboire et la fatigue, tout au plus, la Compagnie leur ayant rendu leur argent.

Mais que penser de cette administration qui laisse partir un train alors qu'elle sait pertinemment l'impossibilité où il est d'arriver à destination ? Que dire de cette compagnie qui attend trois heures de l'après midi pour envoyer sur les lieux d'un accident l'ingénieur capable d'en apprécier l'importance et d'y apporter le remède nécessaire ?

Il est vrai que c'était dimanche et que l'on ne saurait manquer de se reposer, le septième jour.

Le crime de Yênbay (*L'Avenir du Tonkin*, 26 avril 1905)

Un surveillant italien attaché à l'entreprise Chiochio, à Thai-Van, vient d'être mis en état d'arrestation.

Les ouvriers indigènes avaient oublié des barres dans les trous de mines. Au matin, il lui fut rendu compte que ces barres se trouvaient sur les chantiers d'un tâcheron annamite, le *caï* Thinh. Il s'y rendit à cheval et, au retour, passant près d'un groupe de coolies de ce *caï*, il toucha avec la main à la tête d'une congai de 19 ans, Nguyen-thi-An, coolie également. Celle-ci s'écarta aussitôt. Mais le frère de cette fille se dressa devant lui et lui défendit de toucher à sa sœur. On ignore si cet incident avait pour cause le désir d'obtenir le passage du cheval, comme le prétend Ficarra, ou celui de caresser cette congai, comme le disent les indigènes.

L'Italien, rendu furieux par l'attitude de ce coolie, descendit alors de cheval et poursuivit cet indigène à coups de pierres.

Le frère de Thi-an, effrayé, se réfugia dans la maison du *caï* Thinh. Ficarra y entra à sa suite, mais il se trouva en présence d'un vieil Annamite, comptable du chantier, qui voulut s'opposer à cette visite. Ficarra, de plus en plus surexcité, se saisit d'un bambou et l'en frappa sur la tête. Aux cris de l'indigène, les quatre boys de la maison accoururent et, de vive force, désarmèrent l'Italien. Celui-ci s'empressa de remonter à

³⁵ Henri Dussaix (Servoz, Savoie, 26 août 1869-Paris XVI^e, 15 décembre 1930) : polytechnicien, en Indochine de 1901 à 1912. Directeur de l'Exploitation des chemins de fer. Chevalier de la Légion d'honneur (*JORF*, 4 décembre 1915).

cheval et prit la fuite. Il revint au bout de 20 minutes dans le même état de colère, mais armé d'un fusil de chasse modèle *Idéal* de la Manufacture d'armes de Saint-Étienne. Il avait également sur lui un revolver de l'armée.

Parvenu sous la vérandah, il tira un premier coup de fusil dans la direction de la maison, puis, pénétrant dans cette habitation, il la traversa et dans la deuxième cour, il vit des Annamites qui se sauvaient effrayés. Il tira un autre coup de fusil sur les fuyards. Le coolie Ng.-van-An, frère de Ng.-thi-An, dissimulé sous le lit de camp, assistait à cette scène.

À ce moment, le *caï* Thinh, mis au courant de ces événements, accourait, et s'armant d'un revolver modèle de l'armée, il se présenta à Ficarra. À cette vue, ce dernier l'invita à se séparer de son arme. Sans cela, il tirerait sur lui à son tour.

Le *caï* Thinh posa son revolver par terre, et fit prévenir aussitôt la résidence, la gendarmerie et le médecin du poste.

Six Annamites ont été blessés au cours de cette regrettable affaire par les coups de fusil, deux étaient chargés à petit plomb, le troisième à chevrotines. Un Annamite, âgé de 18 ans, Le-van-Tuc, de village de Moc-Thuong, canton de Cong-Sa, huyên de Nam-Sang, province de Hanam, atteint par ce troisième coup, eut les intestins et la poitrine perforés par ces chevrotines. Il mourut vers midi et demi au moment où il arrivait à l'ambulance.

Les autres indigènes ont été touchés par les plombs, le premier au bras droit, à la poitrine et à la joue gauche ; le deuxième, à la cuisse gauche ; le troisième dans le dos et derrière la tête. Une femme annamite, âgée de 22 ans, en état de grossesse bien avancée, a été atteinte dans le dos, au bras gauche et à la nuque.

Les blessés ont tous été transportés à l'ambulance de Yên-Bay par les soins de M. le docteur Bernard dont il convient de louer le dévouement et l'empressement.

À la fin de l'enquête, conduite avec tout le tact désirable par la gendarmerie, Ficarra a été mis à la disposition de M. le résident de Yênbay. Un procès-verbal a été également adressé au *caï*-Thinh pour port d'arme non autorisé.

Cette déplorable affaire a produit une grande sensation dans le pays.

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

Samedi dernier, par le train de 10 h., est redescendu M. Getten, directeur général de la Compagnie des chemins de fer de l'Indo-Chine et du Yunnan.

M. Getten a accompli son voyage dans les limites qu'il s'était fixé et rapporte, paraît-il, une ample provision de renseignements des plus intéressants. Il est probable que si le ministre pouvait accomplir le même voyage, il serait fixé sur la valeur du directeur général des T. P., nous avons nommé M. Guillemoto ³⁶.

*
* * *

³⁶ Charles Guillemoto : né le 5 janvier 1857 à Lorient. Fils de Louis Guillemoto, journalier, et de Marie-Françoise Le Blevec. Remarié à Joséphine Adèle Marcelle Robbe. Polytechnique, École des Ponts et Chaussées. Chargé le 1^{er} octobre 1897, par le gouvernement français, d'une mission d'étude des voies de pénétration du Tonkin dans les provinces provincées méridionales de la Chine et du réseau des chemins de fer qui pourrait être construit pour donner accès aux grands marchés de ce pays. Nommé, le 13 septembre 1898, directeur général des Travaux publics de l'Indochine. Décédé subitement le 29 octobre 1907 à Paris IX^e, au domicile de ses beau-parents, rue Blanche 10. Officier de la Légion d'honneur (*JORF*, 10 janvier 1902).

L'exemple de M. Getten a stimulé le zèle du directeur général des T. P. À son tour, M. Guillemoto vient de passer ici se rendant au Yunnan.

Dans le wagon spécial avaient pris place MM. Borreil et Dussaix, puis M. Héon, secrétaire particulier de S. E.

Yên-Bay
[Crimes fréquents]
(*L'Avenir du Tonkin*, 28 avril 1905)

Il est inévitable qu'avec une population aussi nombreuse que celle qui est dans la région, attirée par les travaux du chemin de fer, il se produise souvent, très souvent, des crimes de toutes sortes.

L'attention publique a été sollicitée tout entière par ce que l'on a appelé le crime de Ficarra dans lequel un Annamite était tué tandis que trois ou quatre autres étaient blessés plus ou moins grièvement. L'avenir démontrera sans doute qu'il y a des circonstances atténuantes, qu'il y a eu provocation et que le malheureux a cédé à un mouvement de juste colère. Attendons avec patience.

Pendant ce temps, un autre crime autrement grave passait presque inaperçu ou, du moins, on n'a pas mené grand bruit autour de lui. Ce n'est pas un mort : ce sont quatre cadavres.

Le dix-huit courant, dans la matinée, M. Lutz, surveillant des travaux publics et frère de l'hôtelier bien connu à Hanoï où il tient l'hôtel de la gare, averti par un de ses *cai* qui venait de faire le premier la lugubre découverte, trouvait sur la berge du fleuve les corps de quatre coolies, échoués à peu de distance l'un de l'autre. À un premier et rapide aspect, il était facile de se rendre compte que ce n'étaient pas des noyés accidentels, les victimes d'un naufrage de sampan ou de radeau, mais tout au contraire des gens qui avaient été à moitié ou complètement assommés et que l'on avait jeté au fleuve Rouge pour s'en débarrasser et pour faire disparaître si possible les traces du crime.

Dès lors, la scène était facile à reconstituer. En interrogeant adroitement les coolies des chantiers voisins, il était facile de savoir qu'au lendemain d'un jour de solde, la ceinture garnie des piastres de leur salaire du mois, ces malheureux avaient été attirés par des Chinois pour faire le petit ba-quan familial. Comme la cagnotte ne rapportait pas encore assez, les Célestes avaient voulu précipiter le mouvement et escamoter maladroitement quelques mises. D'où querelles de jeu. Les Chinois étaient en force et les Annamites moins nombreux. C'était une question d'intérêt : les uns voulaient qu'on rendit tout ce qui avait été perdu et ce qui avait été volé, les autres ne voulaient rien rendre du tout. Ils étaient les plus forts. C'était la nuit : le fleuve coulait tout près. Les malheureux Annamites payèrent de leur vie l'audace qu'ils avaient de ne vouloir point être dévalisés.

Monsieur Pollak, garde principal en service dans la région, qui, justement se rendait à Thai-Van fut immédiatement prévenu par les soins de M. Lutz et vint faire les premières constatations puis, sans perdre de temps, il procéda à l'arrestation de huit coolies chinois, déjà depuis longtemps suspects, ayant eu des histoires antérieures et qui se logeaient dans des cases isolées où trop souvent on fait la partie.

Ces Annamites et ces Chinois sont tous d'anciens coolies au service de MM. Poirson et Hamila [Amilhat], entrepreneurs de ballast, qui, ayant, depuis quelque temps déjà, terminé leurs travaux les avaient licenciés. Les tâcherons avaient touché ce qui leur revenait et payé leurs ouvriers.

On comprend que le vol a été le mobile du crime.

HAÏPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 3 mai 1905)

Retour de coolies. — Dimanche soir à 5 h. et demie est revenu par le train régulier de Hanoï un important convoi de coolies qui avaient été envoyés travailler à la construction de ligne de chemin de fer à Yên-Bay. Ils revenaient après avoir accompli un stage de trois mois sur les chantiers.

AVIS
(*L'Avenir du Tonkin*, 4-7 mai 1905)

L'Entreprise Waligorski (Chemin de fer du Yunnan) à Laokay demande des infirmiers militaires libérables. Appointements 300 francs par mois. Écrire.

Lao-kay
(*L'Avenir du Tonkin*, 7 mai 1905)

M. Métaur, ingénieur de 1^{re} classe des Ponts et chaussées, est nommé ingénieur principal, chef de service de 1^{re} classe du cadre auxiliaire des Travaux publics de l'Indo-Chine, pour compter du 1^{re} février 1905, date de sa mise à la disposition du ministre des Colonies. Ce fonctionnaire est chargé des fonctions de chef de la 4^e circonscription des chemins de fer (Contrôle des travaux du chemin de fer de Lao-kay à Yunnansen).

M. Richard, sous-ingénieur des Travaux publics, déjà en services au Yunnan, sera chargé du 1^{er} arrondissement du Contrôle (portion de la ligne comprise entre Lao-kay et Mongtzé).

M. Kerler, conducteur de 1^{re} classe, remplira les fonctions d'ingénieur chef de service et sera chargé du 2^e arrondissement (portion de la ligne comprise entre Mongtzé et Yunnansen).

MM. Richard et Kerler auront droit à 2.000 francs de frais de service annuels.

LA RÉGION
(*L'Avenir du Tonkin*, 17 mai 1905, p. 3, col. 2-3)

Trai-Hutt

Il est une situation dont les journaux ne me semblent pas avoir beaucoup parlé jusqu'à ce jour et qui, pour un économiste, doit cependant présenter un réel intérêt.

Je vais tâcher de vous l'exposer de mon mieux, laissant à d'autres, plus instruits en économie sociale, le soin de la résoudre. Il est vrai que s'il trouve la solution aussi rapidement que l'on a trouvé celle des [sapèques](#) ³⁷, le chemin de fer ira depuis longtemps à Mongtsé et Yunnan-Svn quand on en aura le mot.

Voici donc les faits. Pour construire cette ligne de chemins de fer, il a fallu faire beaucoup de travaux et pour exécuter tous ces travaux, il faut avoir beaucoup de coolies. Pour garder ces nombreux coolies, ces 10.000 fameux par leur chiffre et par leur histoire, il faut beaucoup d'argent.

³⁷ Il était difficile de les produire à un coût inférieur à leur faible valeur.

En prenant comme chiffre de base moyen trente piastres par tête et par mois (sans compter tout ce qu'il faut leur acheter et leur fournir sur place, cela fait un minimum de trois cent mille piastres par mois.

Pour payer cette solde, il ne faut pas songer à donner des billets de banque, des papiers dont les Asiatiques de la Haute Région ne veulent pas et qui ne sont acceptés que par les Annamites des villes en rapports constants avec les Européens. Ils exigent des piastres sonnantes et trébuchantes, brillantes et neuves ou des pièces divisionnaires et peu de billon. (On remarquera qu'il n'a pas été question des mandats payés aux Européens qui, pour payer leurs Asiatiques, ont également besoin de piastres).

Il faut donc chaque mois, diriger par le chemin de fer, sur les chantiers, un certain nombre de caisses de piastres. Mettons qu'il soit, seulement depuis un an, arrivé dans la Haute Région cinq millions de \$, ce qui est bien peu comparé à l'emprunt de 200 millions de francs.

Les gérants de caisse ont distribué au moins ce chiffre là. Et maintenant, quand par hasard, on veut s'en procurer, elles font prime et on a toutes les peines du monde à en trouver. Pourtant, cinq millions de piastres, ça ne se volatilise pas si facilement ³⁸.

Un statisticien, faisant de l'érudition facile, vous dira que si une piastre pèse 0,27 grammes, un million de piastres pèsent vingt sept mille kilos et cinq millions, cinq fois plus, ce qui fait 135.000 kilos ou 135 tonnes. Un physicien prenant la densité de l'argent vous dirait ensuite que cela fait environ dix sept mètres cubes d'argent (sans compter les interstices et comme si c'était d'un seul bloc) d'où l'on pourrait calculer la surface qu'ils pourraient couvrir sous certaines épaisseurs, la longueur de rails que cela pourrait faire et bien d'autres fantaisies encore.

Disons seulement qu'un pareil poids et un pareil bloc ne s'envolent pas, ne se volatilisent pas comme ceci, sans qu'il soit possible d'en suivre la trace. On doit la retrouver en la cherchant bien.

Ces belles et bonnes piastres, jolies, coquettes, bien nettes, frappées chez nous et qui fondent comme par enchantement, vont elles en Chine ? Si oui, avons-nous intérêt à les y laisser aller ? Avons-nous intérêt à vendre notre argent aux pays voisins ? Les frais de frappe et de transport sont-ils couverts par le bénéfice réalisé ? Ce sont là des questions auxquelles le trésorier payeur de l'Indo-Chine et le gouvernement général peuvent les premiers répondre. Si la vente de cette monnaie à la Chine peut être pour nous une source de revenus, nous aurions bien tort de nous en priver, nos budgets ne passant par pour regorger de fonds.

À part cela, ici on met les bouchées doubles. Les travaux sont, par tout le monde, tâcherons, entrepreneurs, Travaux Publics, poussés avec une fébrile activité. On veut être prêt à l'heure et l'on risque d'y arriver. Alors, peut-être, on donnera quelques mots d'éloges à M. Guillemoto et cela nous changera un peu... et lui aussi. Tout le monde sera bien étonné. On compte faire passer les machines au delà de Trai-Hutt, jusque vers Lao-Kav pour la fin de mai ou les premiers jours de juin. Puissent ces prévisions être réalisées : c'est la grâce que je vous souhaite à tous.

Encore cela ne prouvera-t-il pas que l'entreprise Waligorski soit tout à fait prête à faire son raccord et il pourrait bien arriver, à la grande surprise de tous et peut-être des Travaux Publics eux-mêmes, que ce soit eux qui soient les premiers prêts. Qui est ce qui serait attrapé ?

Non ! mais c'est tout de même trop beau pour que cela arrive. Nous n'avons pas été habitués à cela et nous ne pourrions croire à tant de bonheur.

Ce ne sera toujours pas la faute aux 10.000 qui ne se seront rien cassé.

Au reste, ils sont maintenant à peu près calmes et tranquilles. C'est peut-être à cause des premières chaleurs ; et du retour du printemps. Il est plutôt frais par ici.

³⁸ Les piastres françaises tiraient un poids en argent trop élevé par rapport aux monnaies concurrentes, et disparaissaient dans les fonderies.

CHRONIQUE LOCALE
(*L'Avenir du Tonkin*, 20 mai 1905, p. 2, col. 4)

De passage — Par le dernier courrier arrivé mercredi dernier est débarqué au Tonkin M. [Georges] Cézard, conducteur de travaux publics et frère du dessinateur bien connu qui compte tant d'amis au Tonkin [Albert Cézard]. Notre jeune compatriote, qui a déjà exécuté en Espagne, où il vient de passer ces trois dernières années, de très intéressants travaux, a été engagé par la Compagnie du Yunnan et monte vers Yunnanfou sur les chantiers de cette société. Il ne fait que traverser la capitale où de nombreux amis de son frère eussent été heureux de le recevoir plus longuement, de lui faire un peu fête et de lui montrer les sympathies que son aîné a su lui préparer ici.

Lao-kay
(*L'Avenir du Tonkin*, 21 mai 1905)

Les travaux publics ont décidé d'organiser complètement le service du contrôle à la construction du chemin de fer du Yunnan.

En conséquence, monsieur Métour, ingénieur de 1^{re} classe des ponts et chaussées, est désigné pour prendre la Direction du contrôle de la ligne Laokay Yunnansen. Sa résidence sera à Mong-Tzé.

M. Richard, sous-ingénieur des T. P., aura sous ses ordres le secteur compris entre Laokay et le kilomètre 204. Sa résidence sera également à Mong-Tzé.

Monsieur Kerler, conducteur de 1^{re} classe des ponts et chaussées, faisant également fonction d'ingénieur des T. P., s'occupera de la partie comprise entre le kilomètre 204 et Yunnansen. Sa résidence sera à Yunnansen.

De plus, deux conducteurs des T. P., MM. Raynal ³⁹ et Cavaignac, seront adjoints à MM. Richard et Kerler.

M. Charton, agent des T. P., est adjoint à M. Métour en qualité de secrétaire.

*
* * *

Tournée d'inspection

M. Petit, interprète à la Société de construction des Chemins de fer indo-chinois, est en ce moment à Laokay et doit en repartir le 16 en compagnie du commissaire impérial des Chemins de fer, qui va faire une tournée d'inspection jusqu'à Yunnansen.

LA RÉGION
Vinh-Yên
(*L'Avenir du Tonkin*, 25 mai 1905)

.....

³⁹ Michel Raynal : né le 24 juin 1864. Marié à Opoul (Pyrénées-Orientales), en 1887, avec Rose Belbèze. Au Tonkin de 1899 à 1911. Retraité (1^{er} octobre 1923). Chevalier du Mérite agricole : sous-ingénieur des Travaux publics à Prades (Pyrénées-Orientales) : 30 ans de services (*JORF*, 19 octobre 1923).

En excursion au Tamdao messieurs Battut et Gia, de la Compagnie du Yunnan.

.....

LA VOIE FERRÉE DE YEN-BAY À YUNNANSEN

Premier article

État des travaux. L'organisation ouvrière. Police et ambulances.

par L. Bonnafont

(*L'Avenir du Tonkin*, 29 mai 1905)

— Si vous voulez partir dans une demi-heure pour Trai-Hut, me dit mon hôte, vous avez un train de service aujourd'hui.

Une demi-heure après, assis sur des caisses de boulons étagées sur une plate-forme attachée derrière la machine, j'attendais le départ.

Dans une voiture à marchandises un peu plus loin, M. Damade — le résident de Yênbay, l'ancien maire de Phutuson, un pourvoyeur de coolies —, deux entrepreneurs, deux agents des Travaux publics sont assis également, les uns sur des sacs, d'autres sur des pelles, d'autres encore sur des cochons vivants ficelés comme des boudins. Les voitures sont bondées d'ouvriers indigènes porteurs de poulets, de cages, de chiens, de bouteilles, de paquets, de ballots. Les « dahomey » des partants se croisent avec les « abomeys » de ceux qui restent. Un vacarme à tout rompre entre ceux-ci et ceux-là. À côté de moi, un contremaître mécanicien, un agent du Yunnan, deux Italiens, un Belge, un conducteur de travaux. Les Italiens déploient un journal, l'étendent sur les caisses, et m'invitent à casser la croûte. Chacun sort quelque chose, et bientôt les quarts en fer blanc voisinent avec les verres, les bouteilles, le jambon, les œufs, le fromage, le saucisson, les poules rôties. Nous mangeons tous, et buvons ferme. Les escarbilles de la machine tombent en poudre noire sur le pain, dans les verres, dans les yeux, partout. Deux coups de sifflet, et nous voilà partis.

Le contremaître me dit :

— Vous avez vu des lignes droites dans votre vie ?

Je fais un signe de tête.

— Parce que vous avez fini d'en voir jusqu'à Lao-kay.

Et de fait, le train tourne à droite, à gauche, revient à droite, retourne à gauche, contourne des mamelons et zigague toujours. Il en sera ainsi jusqu'à ce qu'il arrive à destination. Les études de la ligne ont duré trois ans, et ont été faites par des officiers détachés aux T. P. ; elles ont été très superficiellement et très insuffisamment menées. De Yênbay à Trai-Hut, une vingtaine de tranchées, en courbes, ont dû être abandonnées, après paiement aux entrepreneurs, et au moment de la mise en exploitation. Tranchées abandonnées, déviations en construction [mots illisibles]. La plupart de ces courbes s'expliquent d'autant moins que de l'une d'elles, on aperçoit très bien les deux ou trois suivantes, qu'aucun obstacle naturel n'existe entre elles, et que, par suite, il n'y avait aucune raison de tourner ainsi comme dans un manège.

Les T. P. s'en sont rendu compte, et de Yênbay à Lao-kay de multiples remblais en ligne droite, coupant de plus multiples courbes stupides, sont en cours d'exécution. On rectifie, on corrige partout. Seulement, on s'y est pris un tard. Les courbes de 80 mètres n'étaient pas rares, pas plus que les ponts au sommet des courbes. Comme la voie va presque toujours en montant et en descendant, les auteurs des premières études avaient accumulé partout le plus de chances possibles de déraillements. De fort belles vallées existent à quelques kilomètres du fleuve, qu'on eut pu utiliser. Mais il fallait aller parcourir ces vallées. On s'en est tenu à quelques mètres de la rive gauche du fleuve, et, depuis un an, les T. P. font rectifications sur rectifications, variantes sur variantes et ce n'est pas fini.

Les trois gares de Co-Phuc, No-Hop et Mo-Ha, entre Yên-bay et Trai-hutt, sont terminées. La distance étant de 63 kilomètres, cela fait une station tous les 20 kilomètres environ.

Trois kilomètres plus loin, et au bord du fleuve, de grands magasins et bâtiments représentent les « magasins à ciment ». C'est là que se trouve le principal dépôt de matériel : traverses métalliques, rails, éclisses, ciment, etc. Une certaine de grandes jonques sont accostées tout à côté. C'est là aussi que des coups de revolver furent tirés un jour que seize cents crapulards, dits « coolies des jonques du fleuve Rouge » menaçaient sérieusement les six Européens qui les commandaient.

La voie est ballastée et la locomotive circule jusque entre Lao-Kay et Bao-Ha, c'est-à-dire 90 kilomètres environ. Les trains proprement dits ne dépassent pas le magasin à ciment. Un petit dépôt de machines est terminé depuis plusieurs mois à Trai-hutt.

La pose des rails est activement menée et sera terminée ces jours-ci jusqu'à Bao-Ha, 93 kilomètres de Yên-bay. Elle est commencée et se continue, à la main à Phu-Lu, et à Tai-Nien.

Pour plus de clarté pour ce qui va suivre, voici le nom des principales gares avec leur distance de Yên-bay : Trai-Hut, 63 kilomètres ; Lang-Kay, 81 ; Ba-Hoa, 98 ; Tai-Van, 100 ; Pho-Lu, 125 ; Tai-Nien, 159 ; Phu-Moi, 152 Lao-Kay, 158.

C'est à cheval, suivant tantôt la voie, tantôt la route, tantôt le bord du fleuve, que je me suis rendu de Trai-Hut, dans la vallée du Nam-Ty, et passant par Lao-Kay, le tunnel d'Ho-Kéou, et suivant ensuite la ligne Lao-Kay-Yunnansen, continuation directe de la ligne Hanoï-Yên-Bay-Lao-Kay.

Plus de cent ponts ou ponceaux ont été construits pour franchir les torrents qui se jettent dans le fleuve Rouge entre Yên-Bay et Lao-Kay. La plupart sont en place jusqu'à Tai-Nien. Un seul d'entre eux, assez important, celui qui se trouve au km. 18, ne pourra être terminé définitivement pour l'arrivée du ministre. On prépare à ce point un pont provisoire en bois. Les autres sont tous en fer de type Eiffel.

La ligne suit constamment la rive gauche du fleuve Rouge et ne s'en éloigne qu'exceptionnellement et à peu de distance. Entre Bao-Ha et Pho-Moi, elle court souvent à flanc de montagnes, surplombant le fleuve.

En cas de déraillement, la locomotive ira plonger dans les rapides. Toutes les terres, les schistes et les pierres enlevées aux montagnes ont été jetées dans le fleuve ; les T. P. ayant jugé sans doute que la navigation y était trop aisée. Cinq cent mille mètres cubes se promènent ainsi de l'embouchure du Nam-Ty à Haïphong.

On a fait pour la route militaire Yênbay-Lao-kay ce que l'on avait fait pour celle Phulang-Thuong-Lang-son : on l'a détruite. Tantôt la voie la coupe, tantôt elle passe dessus, tantôt la route est enterrée sous les déblais. Au point de vue stratégique et intérêt public, c'est là une faute.

La plate-forme de la voie est terminée entre Yên-bay et Lao-kay, moins trois ou quatre tranchées, dont une avant Bao-Ha, une entre Pholu et Thai-Nien et une autre un peu plus haut. Celle avant bao-ha présente de très sérieuses difficultés par suite de sa nature, pierres amalgamées avec du schiste, et de l'impossibilité d'y faire travailler un grand nombre de coolies en même temps. Sur toute la ligne, un travail énorme a été accompli ces temps derniers. À moins d'événements extraordinaires, un train spécial et exceptionnel partant de Yênbay pourra atteindre Lao-kay dans le courant de septembre. Mais cela ne veut pas dire que les travaux seront terminés et que la ligne pourra être livrée à l'exploitation. Les travaux de parachèvement dureront encore près d'un an, et les variantes plusieurs années. Mais la locomotive sifflera probablement à Lao-kay dans trois mois environ.

La voie passe du territoire français en territoire chinois par le pont du Nam-Ty. D'un côté c'est Lao-kay, de l'autre Ho-Kéou que les Annamites appellent Song-Phong. et qui veut simplement dire « embouchure de la rivière ».

Deux cents mètres après le pont, dans une forte courbe, la voie traverse, dans un tunnel, un fort mamelon de trente mètres de hauteur et de 2 ou 300 mètres de longueur. C'est le tunnel de Ho-Keou, percé de bout en bout, et que l'on est en train de maçonner. Ce tunnel m'a paru ne pas présenter des garanties extraordinaires de solidité.

Au sortir du tunnel, on se trouve tout au bord du Nam-Ty, rive droite. La vallée du Nam-Ty est très malsaine ou du moins réputée comme telle par les Asiatiques, Annamites et Chinois. Les Annamites du Toupin, comme les Chinois du Haut-Yunnan redoutent également cette région qui est à peu près déserte d'ailleurs, et absolument inculte.

Dix mille coolies chinois venant de Tien-Tsin, et revenant à cent francs chacun, plus les frais de nourriture, et la solde de neuf Européens, chargés de leur conduite, n'ont pas voulu y travailler et ont disparu. Il en est de même des coolies annamites fournis par deux de nos compatriotes. Les chantiers entre Lao-kay et Mongtze sont à peu près déserts. La voie suit, dans cette partie, la rive droite du Nam-Ty, et là encore, tous les déblais sont jetés dans la rivière. On n'a pas détruit de route parce qu'en Chine, dans cette partie du moins, il n'y en a pas.

Cette partie de la ligne Yèn-bay-Yunnansen est très en retard. Des conflits nombreux ont surgi entre les T. P. et la Compagnie du Yunnan, et le gouvernement de l'Indo Chine vient d'y envoyer une commission de contrôle. Les coolies se plaignent de n'être payés qu'en public par les tâcherons chinois, le désaccord le plus complet règne entre les ingénieurs d'une part, et les mandarins de l'autre, enfin cela ne marche pas du tout, et les travaux sont suspendus bien qu'à peine ébauchés, on ne sait jusques à quand. J'ai entendu les uns et les autres, et je n'ai entendu que des plaintes partout.

Afin de donner une idée de la ligne Lao-Kay-Yunnansen, je dirai que Lao-Kay se trouve à 400 m. d'altitude, tandis que Milaty, la deuxième et avant-dernière station avant Mongtze, est à 1.700 m. d'altitude, et à 160 kilomètres seulement de Lao-Kay. Mongtze est à une vingtaine de kilomètres plus loin et à 1.500 m. d'altitude. Choniton, deux stations avant Yunnansen, est à 2.000 m. et Yunnansen elle-même à 1.900 m. De Milaty à Yunnansen, il y a vingt haltes ou stations, et de Lao-Kay à Yunnansen 469 kilomètres..

Autant la région de kilomètres est saine et l'on y trouve des vives en abondance, autant la vallée du Nam-Ty est pitoyable sous tous les rapports.

De Mongtze à Yunnansen, les travaux de la voie sont menés bon train, et l'un des entrepreneurs, un Italien, qui travaille aux environs de Po-Tsé, va livrer sa partie de plate-forme, 50 kilomètres environ, dans quelques semaines.

En résumé, la ligné Yèn-Bay-Lao-Kay sera à peu près terminée dans trois mois ; celle de Mongtze-Yunnansen dans deux ans ; celle du milieu Lao-kay-Mongtze dans un temps impossible à prévoir. On parle même, pour cette partie, de changer complètement le tracé, ou de difficultés financières insurmontables pour la Société du Yunnan.

De Lao-Kay à Yunnansen, les ouvrages d'art abondent, et l'on ne compte pas moins d'une douzaine de tunnels, présentant, pour la plupart, des difficultés sérieuses.

Mes confrères et moi-même avons blagué l'expédition de dix mille coolies. dans la Haute-Région. Après une visite dans les campements, sur les chantiers, dans les ambulances et chez les entrepreneurs, on est forcé de reconnaître qu'il fallait faire à tous ces indigènes les avantages qui leur ont été faits, afin de les attirer et de les conserver sur les chantiers. Avec les chaleurs et les pluies qui arrivent, les coolies tombent comme des mouches. Plus de 60 pour 100 sont malades, et tous les jours, on en évacue sur le Delta. Six ambulances sont échelonnées le long de la ligne tonkinoise. Le jour de notre passage, il y avait 110 malades à Bao-hoa ; 90 à Tai-van ; 50 à Lang-kay ; 40 à Pho-lu ; 50 à Thai-nien, et 60 à Phu-moi. Une moyenne de 50 par semaine était évacuée de la totalité de ces formations sanitaires, par les jonques descendant sur

Yên-bay. Le 15 mai, le nombre des coolies administratifs travaillant sur les chantiers était de 3.000 environ seulement. Le déchet est considérable et va en augmentant avec les chaleurs et les pluies.

Les équipes sont de 26, y compris un doï et 2 cuisiniers. Sur ce nombre, 15 à 16 travaillent effectivement. Les heures de travail sont de 5 à 10 h. le matin, et de 2 à 7 h. le soir. La ration journalière est de 30 grammes de thé, 1 kg de riz, 350 grammes de viande, du poisson, du nuoc-mam, du sel et du choum-choum. La journée est comptée 0 p. 40, dont 0 p. 25 données en argent, et 0 p. 24, représentées par la nourriture. Les coolies sont payés tout les mois. Sur certains chantiers, c'est un agent des T. P. ou un capitaine qui est chargé de ce soin ; sur d'autres, ce sont les entrepreneurs eux mêmes, qui paient, en présence des gardes principaux.

Des cimetières primitifs sont échelonnés non loin de la voie et des campements. Sur une planche de caisse, au dessus de la porte en bambous de l'un d'eux, est écrit : « Pro Patria ». L'ironie du sort a voulu que juste en face, vint s'établir un détaillant annamite, dont la devanture est ornée d'un triangle en zinc, avec les lettres D. et R — Pro Patria ! Douanes et Régies.

Des postes de garde indigène ont été construits à proximité des principaux magasins et campements afin d'assurer l'ordre sur toute la ligne. À Yên-Bay, le poste est commandé par l'inspecteur Pierrot ; à Ngoi-Hop par le garde principal Labourdette ; à Trai-Hut par M. Gendreau ; au Ngoi-Tip, par M. Bonnin ; à Bao-Ha par l'inspecteur Sandell ; à Tai-Van par M. Pollak ; à Pholu par M. Courteix ; à Tai-Nien par M. Billet ; et à Phu-Moi par M. Alovail. Il est inutile de dire que ces messieurs, toujours en route, s'acquittent à merveille de leur tâche, règlent les petites difficultés, et sont pleins de complaisance envers tous.

Une brigade de gendarmerie (j'allais écrire une division) composée de deux gendarmes : MM. Ruffet [Buffet ?], chef de poste, et Etcheverry, est installée à Bao-Ha. Ils n'ont presque rien à faire : 157. kilomètres seulement de rive gauche du fleuve à surveiller. Ils règlent les différends entre Européens, et il y en a en quantité... Dernièrement, le cadavre d'un Chinois assassiné par des Annamites au-dessous de Bao-Ha, flottait sur le fleuve Rouge. Les militaires ne voulaient rien savoir sur ce macchabée qui descendait le courant ; le résident, lui, était comme Ponce Pilate, il s'en lavait les mains ; les gardes principaux, ce n'était pas leur affaire ; les gendarmes firent l'enquête... Ces deux là aussi sont tous les jours par monts et par vaux, arrêtent des assassins ou règlent des différends. Pas plus que les gardes principaux, ils n'auront volé un témoignage de satisfaction le jour où la ligne sera inaugurée. Le service sécurité publique est assez compliqué. De la ligne au fleuve, et à 200 mètres de l'autre côté de la ligne, cela regarde l'autorité civile, les gardes principaux et les gendarmes. En dehors de cette zone et à partir de Trai-Hut, cela ressort de l'autorité militaire. Sur le fleuve, cela ne regarde personne, bien que des crédits pour l'achat de jonques spéciales aient été alloués.

Les coolies administratifs vendent une partie de leur ration aux coolies libres. Ces derniers sont très peu nombreux à l'heure actuelle.

Avec ses médecins et ses services d'approvisionnements, ses gardes principaux, ses commissions de recettes des vivres et de surveillance, ses ambulances et ses chantiers, il faut reconnaître que l'organisation ouvrière a été bien comprise à tous les points de vue. Si l'on avait lésiné en ce qui concerne la paye des coolies ou les vivres en ce qui concerne la matérielle du travailleur asiatique, jamais on n'en aurait fini aussi vite avec la section Lao-kay-Yên-bay.

Est-ce à dire que tout soit parfait ? Non, loin de là. Exemples: les déblais jetés au fleuve, la destruction de la route, les multiples variantes. Mais il faut considérer la fin : l'ouverture de la section Yên-bay-Lao-kay. Ce n'est plus qu'une question de peu de mois.

LA VOIE FERRÉE DE YEN-BAY À YUNNANSEN

Deuxième article

La valse des millions. Rastas et faillis. Revolverini, Crapulatos and C°. Le jeu.

par L. Bonnafont

(*L'Avenir du Tonkin*, 2 juin 1905)

Si l'achèvement de la section Yèn-bay–Lao-Kay n'est plus qu'une question de très peu de temps, c'est à l'argent, jeté, gaspillé à profusion, qu'on le doit.

Afin de commercer partout en même temps, l'administration traita avec une maison de Hanoï pour le transport de matériel et de matériaux, à divers dépôts échelonnés le long du parcours. Le principal centre était le magasin de Trai-Hut à 65 kilomètres de Yèn-bay. Il fallait, dans un temps déterminé, transporter des quantités considérables de matériel. Divers essais, faits avec des particuliers, n'avaient donné que des résultats médiocres à cause de l'insuffisance des moyens. Les T. P. traitèrent donc à des conditions scandaleusement avantageuses : 94 francs la tonne de Yèn-bay à Lao-kay. Et il n'y avait pas moins de 2.000 tonnes : ciment, matériel et denrées à transporter ! La totalité des transports a donc été payée en chiffres ronds : un million neuf cent mille francs ! Une paille. La maison de Hanoï sous-traita avec divers petits transporteurs, lesquels réalisèrent eux-mêmes en quelques mois, dix, vingt, trente, cinquante mille francs de bénéfices.

Il fallait du ballast. Il en fallait beaucoup. Il le fallait de suite, et à n'importe quel prix. On paya 3 p. ce qu'on aurait pu avoir pour 1 p. Le ballast se prenait à quelques centaines de mètres, dans le fleuve Ronge. Il n'y avait qu'à ramasser les galets. On en approvisionna plus de deux cent mille mètres cubes en trois mois. Là encore, les fournisseurs gagnèrent en quelques semaines la forte somme.

Il fallait de la viande, du porc surtout, pour nourrir cette armée de coolies. Le prix moyen du kilo étant de 0 p. 22 dans toute la région, on en donna le triple au fournisseur.

Des garanties furent données aux divers entrepreneurs. On leur garantissait, par exemple, un transport de X tonnes par mois, et une indemnité de X francs par jonque et par jour en cas d'immobilisation. Par suite du manque de matériaux à transporter, pendant toute une période, on manqua de ciment. Des indemnités extraordinaires furent pavées aux entrepreneurs de transport, de ce fait. En ne rien faisant, ils gagnaient de grosses sommes, sans courir aucun aléa.

Les agents des T. P. pullulèrent. On en mit partout, afin de surveiller et de faire activer les travaux, particulièrement les travaux d'art. Mais les plans de ces derniers n'étaient pas terminés. Sur pas mal de points, ils eurent, pendant un certain temps, rien ou peu de chose à faire.

Un marché avait été passé pour une quantité de x tonnes de riz, à fournir sur tel point, tous les mois, à un prix de... Mais il arriva qu'on eut tantôt trop de riz et pas assez de coolies, et d'autres fois, trop de coolies et pas assez de riz. Actuellement, les entrepôts de Lao-kay sont bondés de riz, qui s'avarie. On en monte toujours, et pour arrêter le mouvement, il faudra payer encore, ou jeter le riz à l'eau. Les transporteurs disent : « Je dois monter telle quantité de, par mois, suivant contrat. Je la transporte. Vous ne savez qu'en faire. Cela ne nous regarde pas.. » Et ils ont raison. Des cas de bérubéri viennent de se déclarer du côté de Lao-kay, surtout dans la partie Lao-kay-Mongtze. La consommation de riz avarié n'y est pas étrangère sans doute. Cela ne fait rien, on marche quand même., et on paie.

Tout cela n'est rien, à côté des travaux inutilement exécutés, par suite de l'insuffisance des premières études, et qui obligent à des variantes dont on ne peut prévoir la fin...

Il n'est pas de sacrifice pécuniaire que l'on ne s'impose, pour livrer le plus tôt possible la section Yèn-bay–Lao-kay à l'exploitation.

Un petit appontement en bambous fut payé 3.000 p. Une paillote 900. L'appontement a coûté 800 p. la paillote 300. On était pressé, il fallait faire vite, coûte que coûte. Les abris pour les coolies, les maisons des surveillants, des conducteurs, les ambulances les magasins, tout fut fait en même temps, à coups de dollars avec les bambous que l'on trouvait à profusion sur place. Pour peu que l'entrepreneur fit traîner en longueur le travail : transport, approvisionnements, construction ou tranchée, prétextant la faiblesse des prix, on doublait, on triplait. Il faut que le ministre aille à Lao-Kay en septembre. Il pourra y aller s'il le désire, grâce surtout au contribuable.

Plusieurs entrepreneurs ont fait une petite fortune en quelques mois. Il en est peu ayant perdu de l'argent.

La plupart d'entre eux, d'ailleurs, sont des bûcheurs, et, encouragés par la perspective d'un résultat appréciable, se sont mis au travail avec ardeur. L'activité de MM. Berniès et Carnavelli, les principaux entrepreneurs, est absolument extraordinaire. Les tranchées de frères Vals s'élargissent à vue d'œil. Les maçonneries des ponts s'élèvent, les fossés se creusent, la poudre et la dynamite disloquent ; de tous côtés, on travaille ferme.

On aurait pu aller plus vite si les bureaux, les fameux bureaux des T. P., avaient livré les plans en temps opportun. Plusieurs ouvrages d'art ont été commencés sur simple croquis au crayon et les plans sont arrivés, l'ouvrage étant à peu près terminé.

Des constructions d'une utilité douteuse ont été élevées sur le crédit des 200 millions. Telle une petite mais coquette case, cachée entre Pho-lu et Thai-Nien sur les bords du Ngoï-Lam. À quoi peut bien servir ce nid dissimulé à plus de cent cinquante mètres de la voie, dans un ravin sauvage ?

De Yèn-bay à Mongtze les Européens sont très nombreux, et les Européennes point rares. À Mongtze, on compte 94 Européens sédentaires.

Un Italien quitta son pays il y a quelques mois dans le but de conduire à Mongtze une équipe de six Italiennes destinées à être occupées sur la ligne. Il en perdit une à Saïgon, une autre s'égara à Hanoï, la troisième disparut à Yèn-bay. Les trois autres arrivèrent à destination, mais des discussions au sujet du salaire s'élevèrent bientôt entre l'entrepreneur et les engagées. Le consul d'Italie à Mongtze vient de trancher le différend en faveur des engagées.

L'élément français domine de Yèn-bay à Lao-kay ; les Italiens sont plus nombreux de Lao-kay à Mongtze ; de Mongtze à Yunnansen, c'est le méli-mélo international, avec le Péloponèse et la Roumanie en tête. Sur toute la ligne, on rencontre des épaves.

Ici, c'est un ancien directeur d'établissement financier qui fait de la maçonnerie ; plus loin, un Léonidès. ou un Krapulatos quelconque, déserteurs des bandes macédoniennes, surveillent des terrassements ; ailleurs, c'est un banqueroutier ou un caissier infidèle ; ailleurs encore, un Poignardini arrivé au Yunnan, via Panama ou San-Francisco. L'identité de plusieurs n'a pu être établie. Ils se font appeler Mustow ou Labrikus, nés à Québec de père argentin et de mère arabe, naturalisés suédois à Téhéran. Il en est qui changent de nom et de nationalité, en même temps que de chantier. Leur carrure d'athlète, leurs yeux brillants, leur regard de fauve, donnent l'impression de bandits. Plusieurs certainement, en cheminant le long de la voie, doivent songer aux cadavres d'antan.

A propos de cadavres, on en voit de temps en temps, qui descendent le courant en amont ou en aval de Lao-kay. C'est un règlement de compte, une liquidation entre Chinois, un copain qui a été passé par profits et pertes.

Le jeu sévit partout avec intensité. On joue le poker et le baquan, surtout le baquan.

Le jeu est officiellement organisé en territoire militaire. L'affermage, pour le *trimestre en cours*, a produit 11.230 p., soit 45.000 p. par an, pour Lao-Kay, seulement. Les

affiches viennent d'être placardées pour l'affermage du prochain trimestre. La redevance est payable quinze jours d'avance.

Ce qu'il y a de bizarre dans cette façon de faire, c'est que le gouvernement chinois interdit les jeux à Song-Phong. Des Européens suivent le baquan régulièrement, et en oublient de payer leurs dettes. Il y a même des Européennes. Alors que les restaurants, et cafés ferment à Lao-Kay à 11 h. du soir, le baquan fonctionne jusqu'à extinction des piastres possédées par le joueurs. De Yênbay à Mongtze, les négociants traiteurs se plaignent du jeu, qui draine tous les salaires à leur détriment, et est la cause directe de vols très nombreux. Une circulaire du directeur des Douanes vient d'interdire l'accès des salles de jeu à tous ses agents. C'est un exemple que ne feraient pas mal de suivre les autres chefs de service du Protectorat Ce jeu officiel est la ruine du commerce de la région. Coolies, caïs, marchands chinois, convoyeurs, boys, congais, ne pensent qu'à jouer. Des Européens montent de Hanoï à Lao-kay pour suivre une période de baquan. À Trai-Hut, on fit plusieurs parties de poker, le revolver sur la table ! Les jeux sont interdits en territoire civil. Nous avons vu, dans un précédent article, que du fleuve à 200 m. de l'autre côté de la voie, c'est le territoire civil sous le contrôle de l'administrateur chef de la province de Yên-bay. Là, effectivement, le baquan est à peu près inconnu. Mais à quoi cela sert-il ? À Bao-Ha, par exemple, où la ferme des jeux donne 900 p., on ne joue pas sur la rive gauche parce qu'administration civile, mais on joue sur la rive droite parce qu'administration militaire. Vérité en en deçà, erreur au delà. À droite, c'est Duong-Qui, on joue. À gauche, c'est Bao-Ha, on ne joue pas. Les joueurs n'ont que quelques mètres à parcourir pour être en règle. On alléguera que ce fermage rapporte de l'argent au territoire qui peut, ainsi, dépenser davantage pour des travaux d'utilité générale. C'est une raison dilatoire. Et la preuve, c'est que Lao-Kay manque d'eau potable malgré les grandes facilités qui permettraient d'en donner en abondance, la ville est très mal entretenue, et encore plus mal éclairée, le pont devant relier Lao-Kay à Coc-Leou reste toujours inachevé... À Ba-Hoa même, le capitaine donna l'autorisation de jouer pour le Têt. Les sommes perçues, à cette occasion devaient servir à réparer le marché dont les toitures tombent en ruines. On joua. L'argent fut perçu, mais le marché est toujours dans le même état... Pourquoi, dans ces conditions, exploiter un vice nuisible au développement normal du pays ? Le jour où je me trouvais à Coc-Leou, non seulement toutes portes ouvertes, une cinquantaine d'Asiatiques jouaient un jeu d'enfer, dans le hall d'une maison chinoise, située en face même du cercle des officiers ; mais un agent de police veillait afin que les pontes fussent dépouillés proprement. Il était trois heures de l'après-midi !

Nécrologie
(*L'Avenir du Tonkin*, 2 juin 1905)

Monsieur Robaglia, caissier à l'entreprise Waligorski (chemins de fer du Yunnan), est décédé cette nuit à Trai-Hutt.

Nous adressons à la famille et aux amis du mort, nos sincères condoléances.

Trai-Hut
(*L'Avenir du Tonkin*, 9 juin 1905)

Si quelques uns sont heureux au Tonkin, ce sont à coup sur les Annamites qui ont eu assez d'initiative pour abandonner leur village et aller travailler aux terrassements de la ligne du chemin de fer du Yunnan. On a tout fait pour eux. On les a nourris, vêtus,

logés, etc., etc., et pour eux encore, tout spécialement, on a créé des formations sanitaires qui donnent d'excellents résultats à tous points de vue.

Deux docteurs de l'armée coloniale s'occupent de soigner le personnel en service sur la ligne. Ce sont MM. les docteurs Bernard et Koum. Tous les deux animés du même zèle et du même dévouement se prodiguent auprès de tous les malades qui leur sont envoyés mais leur façon de faire diffère légèrement.

Monsieur l'aide major Bernard, dévoué comme le sont tous les médecins militaires de ce pays, est toujours sur la brèche. À cheval, en sampan usant de tous les moyens de locomotion, allant d'un bout à l'autre du réseau, on le voit toujours occupé de sa tâche. Un coup de bistouri ici, un cachet de quinine par là, un purgatif d'un autre côté, on n'entend parler que de lui et de la façon dont il soigne ses malades. Tous en sont enchantés et font très hautement son éloge. En plus de ses devoirs médicaux, il envisage la question de l'organisation ouvrière sous un jour très vaste et il étudie le problème de la colonisation possible d'un pays qui est craint par tous les indigènes et où ils prétendent que l'eau est mauvaise et que l'Annamite du Delta ne peut pas arriver à vivre. Il prétend tout au contraire que là, tout comme ailleurs, avec des soins hygiéniques spéciaux, on peut obtenir la production du travail sous toutes les formes et à tous les points de vie. Tout le monde dans la région est séduit par ses théories et se dit que c'est un homme fait pour conduire les masses.

Son confrère envisage son devoir d'une autre façon et s'attache en entier à sa tâche médicale sans se lancer dans les questions d'économie sociale. C'est un sage qui fait son civile en âme et conscience et laisse aux politiciens le soin d'organiser les colonies. Tous deux ont peut-être bien raison. Qui oserait choisir entre ces deux sages ?

LA VOIE FERRÉE DE YEN-BAY À YUNNANSEN

Troisième article

Lao-Kay — Yunnansen

par L. Bonnafont

(*L'Avenir du Tonkin*, 10 juin 1905)

Quel que soit le bout par lequel on pénètre au Tonkin, on est fixé avant d'entrer. De l'annexe des Messageries Maritimes, avant de mouiller aux docks de Haïphong, le voyageur aperçoit sur un mur, en lettres gigantesques : « Douanes et Régies ». En venant du Yunnan, sur le pont du Nam-Thi, avant de pénétrer à Lao Kay, le voyageur aperçoit sur un mur, au bout du pont : « République Française — Douanes et Régies. » Douanes et Régies au nord, Douanes et Régies au sud, Douanes et Régies partout.

De Yunnansen à Lao-Kay, pas de route. Un sentier qui n'est entretenu par personne qui grimpe droit en escalier les mamelons, pour aller plonger plus loin dans la vase, traverser un marécage, et continuer au petit bonheur.

Dominant Ho-Keou, un fort chinois avec deux canons datant de Pépin-le-Bref. Le général fume sa pipe en philosophe. Il a avec lui une quinzaine de coolies, qui ont des vestes rouges avec des caractères chinois dessus. C'est son armée. Suivant les jours, et l'état de ses finances personnelles, l'effectif augmente ou diminue.

Le Yunnanais, dans la région comprise entre Lao-kay et Yunnansen, est essentiellement agriculteur et pacifique. De Pékin viennent des ordres ou des instructions mais les hauts mandarins ne les transmettent que si cela leur plaît. Il les exécutent de même. Le peuple est réfractaire à tout progrès et ne veut rien savoir, pas même éteindre l'incendie qui détruit sa case, ou les femmes se laver... le visage. Ces dernières ne contestent pas que ce soit plus propre ; elles pensent simplement que ce n'est pas indispensable. En fait d'administration : ponts et chaussées, finances, police,

c'est toujours l'anarchie organisée. Suivant que la nhaqué est plus ou moins bien avec le mandarin, il paie ou ne ne paie pas.

On a beau vivre depuis des années avec ces gens là, on les trouve toujours extraordinaires.

Le pont qui relie la rive chinoise à la rive française est sale. — naturellement. Le riz, l'herbe, des arbustes, poussent dans la terre qui s'est déposée sur le tablier. Après le pont, une porte, l'inévitable douanier français, et nous sommes en Territoire Militaire.

En territoire militaire, le gouverneur général paie mais ne commande pas. Les demandes, les propositions intéressant l'industrie, le commerce ou la colonisation sont renvoyées au général en chef, lequel réserve son fief à ses subordonnés, lesquels eux-mêmes, ne dispensent leur faveur qu'à ceux qui vont tous les matins au rapport demander l'autorisation de respirer pendant vingt-quatre heures.

Il y a quelques années, un colon ayant un périmètre de terrain calaminifère (carbonate de zinc.) écrit au gouverneur à ce sujet. La question de la fabrication des sapèques était alors à l'ordre du jour. Le colon demandait à ce qu'une étude sérieuse et officielle du terrain fût faite. Le gouverneur envoya la demande du colon au général en chef, lequel l'envoya au commandant du territoire à Lao-kay pour suite à donner. Le commandant du Territoire remit la lettre au commandant de cerce en le priant de voir ce que c'était que cette histoire. Mais la mine n'était pas à Lao-Kay même ; elle se trouvait dans les environs d'un poste faisant partie d'un secteur naturellement. C'est donc au commandant du secteur que fut envoyée la lettre, pour suite à donner. Le commandant du secteur la transmet au capitaine, lequel suivant l'usage, pria son lieutenant de répondre et lui faire signer. Mais le lieutenant avait eu la fièvre la veille et se souciait peu d'aller courir la brousse. Il chargea un sergent d'aller avec des tirailleurs prendre différents échantillons sur le périmètre. Le sergent partit, mais s'arrêta bientôt pour se reposer à l'ombre. Il chargea un tirailleur d'aller lui chercher de la terre à l'endroit indiqué. Le tirailleur revint une heure après, avec trois poignées de terre, qui furent reconnues d'une teneur insuffisante en carbonate de zinc..

Le contraire eût surpris...

Des circulaires, aussi précises que multiples, ont été envoyées pour défendre aux officiers de fumer l'opium et d'entretenir des congais dans les casernements. Ces circulaires paraissent avoir été rapportées. Je n'insisterais pas pour l'opium, mais pour les personnes étrangères au service, la vérité m'oblige à signaler que dans un poste important entre Trai-Hut et Lao-kay deux échantillons de quart de demi mondaines annamites n'ont pas d'autre logement que le poste. Le fait n'est pas isolé. L'habitude de fumer l'opium a ceci de particulièrement dangereux pour l'officier, qu'en dehors de la mauvaise habitude con [ligne manquante] pour préparer les pipes ou se servir, un personnel indigène, dont la place est partout, excepté dans un casernement militaire.

Trois villes bien distinctes, ayant leur vie et leur genre d'affaires bien différents, sont situées à l'embouchure du Nam-Thi à l'endroit où ce dernier vient se jeter dans le fleuve Rouge. Ce sont 1° Ho-Keou, que les Annamites appellent Song-Phong, sur la rive gauche du fleuve Rouge et la rive droite du Nam-Thi ; 2° Lao-Kay, sur la rive gauche-1 -du fleuve Rouge et la rive gauche du Nam-Thi ; 3° Coc-Léou, sur la rive droite du fleuve Rouge.

Ho-Kéou, c'est un fumier dont les Chinois sont la vermine. C'est sale, cela sent mauvais. C'est sans intérêt aucun. Les rues ont un mètre cinquante de largeur, une boue noire et fétide s'étend partout. De ci, de là, des mendiants avec des plaies affreuses, où des légions de mouches viennent se sustenter... De là, les mouches repartent et vont se poser sur la viande de boucherie, à l'étal, devant les multiples boutiques.

Lao-kay n'a pris aucun développement et s'est formée sans ordre parce que l'autorité militaire a toujours mis des obstructions, afin d'empêcher les Européens d'acquérir des terrains. Tous les terrains libres sont susceptibles d'être mis en vente après certaines

formalités et sur demande adressée au commandant du territoire. Ces terrains sont mis en vente aux enchères publiques. Les Asiatiques et les Sociétés chinoises se coalisent contre les Européens, et les derniers terrains vendus, dans les *faubourgs*, l'ont été à raison de 5 et 6 p. 50 le mètre. Si le terrain, par hasard, reste à un Européen, les Chinois ne manquent pas de faire une folle enchère dans les délais légaux. La ville, trop à l'étroit entre les montagnes, le Nam-Thi et le fleuve Rouge, ne peut plus s'étendre et les services militaires divers ont pris position partout où l'on pouvait construire. La Douane elle-même a des entrepôts très insuffisants, et ne peut s'étendre. Un pont sur le Nam-Thi relie Lao-kay à Ho-Kéou. C'est sur ce pont, dont une pile s'affaisse déjà, que doit passer le chemin de fer. Un autre pont sur le fleuve Rouge reliant Lao-kay à Coc-Léou a été commencé par le colonel Galliéni. Il y a quatre piles de terminées. Le devis était de vingt mille piastres. On en a dépensé trente quatre mille, et l'on s'en est tenu aux quatre piles. Il n'en manque plus que quatre et un tablier, pour terminer le pont, c'est-à-dire cinquante mille piastres au bas mot. Pour aller de Lao-kay à Coc-Léou, on se sert d'un bac militaire et du sampan d'un fermier. En mai 1905, le transit était considérable. Plus de cent grandes jonques étaient au mouillage, chargées de cotons filés et de marchandises diverses que les Ma-fous (muletiers yunnanais) venaient charger sur leurs petits chevaux. Plusieurs tonnes de saumons d'étain attendaient, pour la descente.

Coc-Léou est la ville militaire. L'ambulance, l'infirmerie, des casernes, des pavillons d'officiers, un cercle, parfaitement aérés et bien construits, y ont été édifiés. Une coquette chapelle, avec de chaque côté de l'autel, un Saint-Louis et une Jeanne d'Arc, grandeur nature, et peints d'une façon primitive, domine de son modeste clocher la partie en aval.

À Laokay, on parle un peu toutes les langues : le danois, l'anglais, l'italien, le grec, y coudoyant l'annamite, le yunnanais, le français l'allemand ou le romain. Je demandais sur un chantier un renseignement à un surveillant qu'a son teint, j'avais pris pour un Indien malabar. Il ne me comprit pas, mais je pus comprendre qu'il me disait qu'il était serbe et venait de Panama.

Les travaux du chemin de fer sont cause d'un mouvement important d'Européens. L'exode vers Mongtze et Yunnansen n'est pas près de finir. Le vice-consul d'Ho-Kéou, l'aimable et actif M. Dupont, dirige des enquêtes peu ordinaires : un Grec par exemple, associé à un Danois, qui refuse de payer à l'entrepreneur chinois des déblais exécutés par des Annamites sous la surveillance d'Italiens. Cinq interprètes, armés de mesures de longueur diverses, ne sont pas de trop....

La construction de la partie chinoise de la ligne, les appointements élevés des agents, les bénéfices considérables réalisés par les négociants, tant français qu'étrangers, ont eu pour résultat de jeter de grosses sommes d'argent dans le pays. Les indigènes ne se rendent plus compte de la valeur intrinsèque. Ils demandent très bien 150 p. d'un cheval ordinaire ; 0 p.20 d'un fagot de bois ; 0 p. 50 d'un poulet. Il y a quelques années, on payait très bien le cheval 20 p. le fagot 0. p.02 et le poulet 0 p. 06.

Ainsi que je l'écrivais dans mon premier article, la partie Lao-Kay-Mongtze n'avance pas du tout. Des ingénieurs montent journellement pour se rendre compte, mais ce n'est pas cela qui mettra sur les chantiers les 15 à 20.000 coolies qu'ils y faudrait. Les anciens boxeurs de Tien-Tsin et les frères de la Triade que l'on y avait conduits il y a quelques mois, sont partis, criant bien haut leur mécontentement. Si l'on veut réfléchir à la différence d'altitude, 1.500 m., entre Lao-Kay et Mongtze pour 180 km de distance, on se rendra compte du nombre d'ouvrages d'art à construire.

Entre Mongtze et Yunnansen, le travail sera relativement facile. Les coolies se recrutent sur place, et sont doux et travailleurs. Les travaux avancent là, normalement.

Il y a seulement six mois, il y avait à Yunnansen une fortune à faire en quelques jours avec.... des bouteilles vides. Les gens du pays donnaient, par voie d'échange, des objets ou des vivres représentant 0 p. 80 à 1 p. 00 pour une bouteille. Actuellement les

fiolles blanches font fureur. À l'ambulance, le docteur est obligé de les tenir sous clef et de les faire garder.

Les négociants et les riches Chinois sont pour nous, et préféreraient être Français que Chinois. La raison en est simple. Ils savent par leurs commissionnaires, transitaires, ou marchands de Lao-kay que le gouvernement français fait payer à chacun des leurs des impôts fixes, raisonnables et basés sur des lois régulières; tandis qu'au Yunnan, les mandarins. lorsqu'ils ont besoin argent, ce qui arrive tous les jours, exigent des sommes très élevées d'eux seuls, le bas peuple ne possédant absolument rien. C'est l'arbitraire chinois, l'anarchie, l'organisation du chaos...

Je ne parlerai pas du climat de Yunnansen, 1.900 m. d'altitude. C'est celui de France. Bœufs, moutons, fruits, neige, saison, tout rappelle la mère-patrie. Le tout est d'arriver là-bas. Et au train où cela marche entre Mongtze et Lao-kay, nous n'y sommes pas encore.

Il y aurait encore un volume à écrire sur la voie ferrée, :mais je ne veux pas abuser de la patience du lecteur.

P. S. — Un numéro d'avril dernier de la *Politique coloniale* publie la tartine suivante :

Affluence de main-d'œuvre indigène
L'avancement des travaux
L'état sanitaire sur les chantiers

Les travaux de construction de la ligne au delà de Lao-kay, confiés à la Société de construction du Yunnan, se poursuivent avec activité. Les efforts faits par la société pour se procurer la main-d'œuvre ont été couronnés de succès. Tout d'abord, la récolte étant terminée, les coolies de la région des hauts plateaux se sont présentes plus nombreux. Ils commencent à s'habituer à venir d'eux-mêmes offrir leurs bras à l'entreprise, et la récente proclamation publiée par le vice-roi au mois de septembre à Yunnanfou à la suite de pourparlers contribue fortement à ce résultat. D'autre part, les coolies recrutés au patchouli et au Set-tsouen continuent à arriver dans le Nam-Ty par convois réguliers *via* Yèn-Bay-Lao-kay. Le nombre total des coolies travaillant sur la ligne atteint, à l'heure actuelle, 16.000 dont 12.000 du pays et 4.000 des autres provinces chinoises. Ce chiffre pourra être porté à 23.000 dans deux mois.

[Contrat avec l'Union commerciale indo-chinoise]

Les ressources du pays étant complètement insuffisantes pour l'alimentation d'une telle masse de travailleurs à laquelle il faut journallement 18 à 20 tonnes de riz, la Société a passé un marché avec l'Union commerciale indo-chinoise du Tonkin pour assurer leur nourriture pendant la durée des travaux. Des magasins à riz ont été construits au siège de chaque entreprise.

Au point de vue technique, l'avancement des travaux est normal. Le chemin de service est ouvert sur la plus grande partie du tracé de la ligne, notamment dans toute la vallée du Nam-ty, et il va [devoir] être élargi dans les parties présentant des à-pics dangereux. Les travaux sont poussés très activement pour les 22 premiers kilomètres à partir de Lao-kay. À part, du reste, le souterrain à l'origine d'une longueur de 84 mètres, ils ne présentent aucune grosse difficulté. Les ouvrages y sont au nombre de 150 avec des ouvertures de 0 m. 40 à 3 mètres, sauf un qui a 6 mètres. La galerie d'avancement du souterrain est percée sur 56 mètres. La Société de construction compte porter ses efforts dans la présente campagne sur la structure et, très probablement, la première couche de ballast en mai prochain.

Sur les 100 kilomètres qui suivent, le tracé est piqueté. Les entrepreneurs attendent l'arrivée de coolies pour pousser les travaux en grand. C'est, en effet, sur cette partie

que se trouve la grosse masse des ouvrages, 70 tunnels, dont un de 400 mètres, 23 viaducs, dont un de 10 arches de 10 mètres avec piles de plus de 30 mètres, 5 travées métalliques de 30 à 50 mètres de portée.

Du kilomètre 122 jusqu'au kilomètre 175, de nombreux chantiers sont ouverts depuis longtemps. Six tunnels sont en voie d'exécution : le plus grand, celui du faite de Mongtze, de 285 mètres de long, a sa galerie ouverte sur près de 200 mètres, le revêtement en maçonnerie est exécuté sur 60 mètres.

Au delà et jusqu'à Yunnansen, les chantiers des différents lots sont en pleine animation.

L'état sanitaire est en général satisfaisant. La campagne d'hiver s'annonce donc comme devant donner de très bons résultats.

.....
En ce qui concerne les 25.000 coolies qui devraient se trouver dans ce présent mois de juin dans le Nam-Ty, je puis affirmer qu'il n'y en a pas mille, et que les travaux après le tunnel, à l'origine, sont à peu près arrêtés.

En fait de ballast qui devait être mis en mai dernier j'ai entendu parler de faillite de la Société. Déposer du ballast, et déposer le bilan, cela fait deux choses différentes

Oh ! Ils peuvent se vanter d'être bien renseignés, en France.

L. B.

Hai-Duong
(*L'Avenir du Tonkin*, 11 juin 1905)

Le *Courrier d'Haïphong* s'en prend aux exigences exagérées de l'ancien tenancier de la buvette de notre gare pour expliquer le retard apporté à l'établissement, en son lieu et place, d'un Chinois dont les offres ont été agréées.

Comme on le sait, l'édifice de la buvette a été construit aux frais de son premier exploitant et sur le consentement de la Compagnie. Il était donc rationnel que la compagnie rachetât l'immeuble.

Aux premières propositions qui datent du 11 janvier dernier, il fut répondu le 23 du même mois par la Compagnie qu'il était nécessaire d'attendre l'arrivée de M. Getten, directeur général.

Or le 7 juin dernier, la réponse définitive parvenait, acceptant les propositions faites. On voit donc que, si la buvette de notre gare n'est pas encore ouverte, la cause n'en est pas des prix exagérés demandés par son ex-tenancier.

Lang-Khé
(*L'Avenir du Tonkin*, 22 juin 1905)

Les à-côté des 10.000. — La proclamation relève de l'organisation ouvrière sur la ligne ne sera que de 5.000 coolies. On ne pourra donc plus, comme jadis, parler des fameux 10.000. Et encore, c'est là le chiffre officiel. Il est assez probable qu'il est légèrement forcé.

Ceux qui ne seront pas précisément satisfaits du nouvel état de choses, c'est ceux qui, à un titre quelconque, vivaient plus ou moins directement des 10.000 et gagnaient quelque argent grâce à leur présence sur les chantiers. L'industrie de l'élevage des porcs avait pris un véritable développement dans le pays et cela n'a rien d'étonnant quand on pense au nombre de bouches qu'il y avait à nourrir. Exactement le dixième de la population officielle de Hanoi. L'adjudicataire de cette fourniture n'était pas le seul à

faire de bonnes affaires. Tous ceux qui lui vendaient les bêtes sur pied, ceux qui en revendaient les issues, les bouchers qui débitaient la viande, les coolies qui la transportaient, tous ceux qui la manipulaient d'une façon quelconque vont voir leur ouvrage diminuer de moitié et leurs recettes baisser d'autant.

Il en est de même pour les marchands de bœufs et ceux qui faisaient le commerce de cornes et des peaux ; de même aussi pour les marchands et les transporteurs de riz qui avaient, auparavant, de grosses quantités à fournir et les voient réduites. Les fournisseurs de poisson salé, de nuoc-mam, des condiments divers sont dans le même cas. Tous ceux qui faisaient des affaires concernant l'alimentation, l'habillement, l'entretien des coolies, qui leur construisaient des abris, leur vendaient des couvertures vont voir avec regret se terminer une affaire qui est déjà diminuée de moitié.

Une grosse maison de Hanoï était représentée sur les chantiers du chemin de fer par dix agents européens dont elle commence à licencier une partie devenue inutile et augmentant d'autant ses frais généraux. Que vont devenir ces Européens jetés sur le pavé du jour au lendemain et qui vont se trouver sans emploi ? Il n'y a pas là de la faute des maisons qui les ont pris et leur ont donné de l'ouvrage tant qu'elles ont eu des affaires et ne les avaient engagés que pour la durée de ces affaires. Mais où vont-ils aller chercher les moyens de vivre ? Ne les verrez-vous pas venir, comme autrefois, encombrer le pavé de Hanoï et assaillir la mairie pour obtenir comme indigents des billets de retour en France ?

Bien plus, on dit que l'administration des Travaux Publics, qui avait engagé un certain nombre d'employés pour ces travaux extraordinaires, en a déjà remercié quelques-uns et se prépare à remercier les autres dans un délai plus ou moins éloigné. Ce sont là des temps bien sombres en perspective pour ceux qui croyaient avoir trouvé du travail et vont se retrouver Gros-Jean. L'industrie privée leur offrira-t-elle assez de débouchés pour utiliser toutes ces bonnes volontés ?

Mongtzeu

(*L'Avenir du Tonkin*, 26 juin 1905, p. 3, col. 1)

Le cercle de Mongtzeu a offert le 10 juin une fête en l'honneur du départ en congé de son fondateur et président, M. J. Richard, ingénieur des Travaux publics. Toute la colonie européenne avait tenu à y prendre part et à exprimer à M. Richard les regrets unanimes qu'il laissera. Rien ne peut donner mieux une idée de ces regrets que les adieux qui lui ont été faits en vers et en prose, au petit dîner intime du comité et à la cérémonie qui lui a succédé :

À Monsieur Richard, fondateur du cercle de Mongtzeu.

Il était une fois une ville chinoise,
où vivaient cinq ou six diables d'étrangers,
Qui, privés du vermoulu et du jus de cervoise,
Sentaient pleurer les jours sur leurs fronts affligés ;

L'ennui morne veillait au seuil de leurs demeures
Et la langue pendante, ils allaient, vers le soir,
Entendre bouillonner et fuir, au fil des heures,
Les murmures de la Source du Dragon Noir.

Le smoking au vieux clou laissait pendre sa manche ;
La migraine régnait sur les maux d'estomac ;

Et l'on ne trouvait guère à passer son dimanche
Qu'en pêchant la grenouille en l'eau trouble du lac...

Enfin Monsieur Richard, révolutionnaire,
Dit au spleen : « Ah tyran, c'est la mort qu'il me faut,
« Je suis, quoique rieur, un fils de Robespierre :
« Si tu ne cèdes pas, ce sera l'échafaud, » Le Spleen céda.

Ce fut par un beau soir d'orgie
Qu'on fêta la victoire au cercle nouveau-né ;
Non point l'orgie hideuse, où la trogne rougie
S'essouffle à rajuster son col déboutonné ;
Mais l'orgie élégante, exquise et printanière...
Monsieur le Président lui-même, empanaché
De belle humeur sauteuse on portait la bannière,
On eut dit Apollon vadrouillant chez Psyché,

Expressif au quadrille, ardent à la berline,
D'un geste il enlaçait sa valseuse au boston,
Comme un papillon rare, à l'aile coralline,
Auquel la fleur se livre en un mol abandon.

Hélas, Il s'encanaille....Et l'œillade assassine
De Paris la grand ville a triomphé de tout.. .
Pleurez, fleurs du Yunnan, toi surtout, Capucine
Le Président aspire après Grille d'égout.

Mais lorsqu'il reviendra des rives de la Seine,
Purgé pour quelque temps de désirs criminels,
Nous voulons qu'il retrouve ici, gaillarde et saine,
La gaieté qu'il confie à nos soins fraternels.
Amis, nous pourrions boire à celui qui nous quitte
En soupirant tout bas : « Adieu, Monsieur Richard »
Non...Dussions-nous ce soir aller jusqu'à la cuite,
Buvons à son retour plutôt qu'à son départ.

Émile LUTZ,
ingénieur de la Compagnie Française.

Ensuite, dévoilant un grand portrait devant toute l'assistance dans le salon du Cercle, monsieur Beneyton, ingénieur de la Direction des Travaux de la Société de Construction, vice-président du cercle, a traduit ainsi les sentiments de tous :

Mesdames, Messieurs,

Nous ne dévoilons pas ici une statue d'après l'antique, mais un portrait bien moderne, celui du fondateur du premier cercle au Yunnan, monsieur Richard, qui va nous quitter dans quelques jours, emportant tous nos regrets.

Ce cercle, il l'a créé de toutes pièces, grâce à la bonne volonté de tous ; mais, c'est lui qui vraiment en fut l'âme. Toujours de belle humeur, partout à la fois, donnant le bel exemple à de plus jeunes que lui quand il s'agissait de s'élancer dans le tourbillon de la valse ou de sourire à chacune des nombreuses révérences du quadrille des lanciers, il laisse à son successeur une tâche si lourde que celui-ci plie déjà sous le fardeau.

C'est pourquoi nous avons cru indispensable de laisser son portrait appliqué au mur de notre salon afin qu'il puisse continuer à encourager nos réunions futures de son

sourire gaulois et de sa belle humeur... daguerréotypée. Félicitons en passant l'artiste de son œuvre *impérissable*, notre doyen, M. Milhe.

Je crois le moment venu de dire notre reconnaissance à monsieur Richard et de pousser un hurra en l'honneur du fondateur du cercle de Mongtzeu.

Hourra....

Monsieur Richard répondit alors à cette allocution par une improvisation longuement applaudie. La cérémonie prit fin quand le bal commença ; le bal, lui ne prit fin que lorsque le Président s'aperçut, à l'aube, *qu'il restait seul dans le salon*.

*
* *

Monsieur Bourako, tâcheron italien à l'entreprise Parboni, a été attaqué par des indigènes aux environs de La-l sellé.

Se voyant entouré, celui-ci prit son revolver et fit feu ; un Chinois fut tué.

M. le consul d'Italie fait une enquête avec les autorités chinoises.

*
* *

Monsieur [Gaston] Mayer, directeur de la Banque de l'Indo-Chine [à Haïphong], est arrivé à Mong-Tzé le dimanche 11 juin.

*
* *

La mauvaise saison est commencée ici : il pleut chaque jour, les routes sont détestables. La vallée du Nam-Ti n'est pas non plus épargnée.

Beaucoup d'agents y sont malades. Chaque jour, il en arrive à Mong Tzé, qui, fatigués par le climat de la Basse Région, sont forcés de venir dans le Haut Yunnan, pour s'y rétablir.

*
* *

Monsieur Beneyton, chef de section à la S. C. I., qui remplissait depuis sept mois les fonctions d'ingénieur chef du service technique, est désigné pour prendre la direction de la 6^e section, à Posi.

Lao-kay
(*L'Avenir du Tonkin*, 26 juin 1905, p. 3, col. 5)

Dans la nuit du 19 au 20 juin, quelques tirailleurs de la garnison, casernés à Pho-Moï, se sont distingués par un exploit qui les place au même niveau que leurs camarades de Bac-Ninh, Nam-Dinh, Sept Pagodes et autres lieux.

Sous la conduite d'un caporal, qui, pour la circonstance, avait abandonné le poste dont il avait la garde et le commandement au col de Bau-Lao, une douzaine de ces guerriers a envahi le campement des coolies de l'organisation ouvrière qui, devant être rapatriés le lendemain, avaient reçu leur solde le jour même, et, à main armée, leur ont volé environ 150 piastres. Le fonctionnaire indigène délégué a reçu dans la bagarre un

coup de poignard dans le dos, et deux de ses adjoints ont été blessés, l'un de coups de coupe-coupe, l'autre de coups de matraque.

Le poignard, resté sur les lieux, ainsi qu'un galon de soldat de première classe, ont été saisis comme pièces à conviction.

Depuis que ces vaillants soldats n'ont plus l'occasion de se distinguer contre les « frères errants » de la frontière chinoise, il leur faut d'autres victimes pour exercer et prouver leur puissance et s'entretenir la main, et, en attendant mieux, ils n'hésitent pas à tomber sur leurs congénères».

Où allons-nous si l'ordre est troublé par ceux-là mêmes qui ont pour mission de le maintenir ?

Il serait prudent d'éloigner ces militaires à l'humeur trop batailleuse des campements [ligne illisible]

morale et matérielle de la région en travaillant paisiblement et avec entrain à l'établissement de la voie ferrée.

Leur surveillance et leur protection sont largement assurées par la garde civile indigène avec laquelle ils ont plus d'affinité et dont ils respectent les gradés représentants d'une autorité qui a toute leur confiance, parce qu'elle prend soin d'eux, leur assure de bons traitements et garantit leur solde.

Par suite du rattachement de la zone de la voie ferrée à la province de Yèn-Bay, les tirailleurs de Pho-Moi se trouvent en territoire civil. Il n'ont pas à s'y conduire comme en pays conquis, et s'ils ne sont pas capables de s'y tenir tranquilles, il ne manque pas de poste où on pourrait les envoyer.

Il y aurait le plus grand intérêt à voir se fixer à Pho-Moi, ancien centre annamite, une nouvelle colonie indigène d'habitants du Delta. Il n'est pas douteux que la présence des tirailleurs sur ce point entravera cette expansion nécessaire plutôt qu'elle ne la favorisera.

X.

ASSEMBLÉES D'ACTIONNAIRES
Chemins de fer de l'Indo-Chine
(*Gil Blas*, 29 juin 1905)

L'assemblée générale ordinaire des actionnaires de la Compagnie française des Chemins de fer de l'Indo-Chine et du Yunnan a eu lieu, avant-hier, 26 juin, sous la présidence de M. le baron [Jean Léonce Frédéric] Hély d'Oissel, président du conseil.

Le rapport nous apprend qu'en ce qui concerne la ligne du Tonkin, la section de Vietry à Yèn-bay, 83 km., a été remise à la Compagnie le 1^{er} mai 1904 ; la longueur de la ligne en exploitation a été portée de ce fait à 254 km.

Le dernier tronçon tonkinois, Yèn-bay–Lao-kay, ne pourra être livré à l'exploitation avant quelques mois.

Voici maintenant quelques détails sur les résultats de l'exploitation :

Les recettes qui seraient soumises aux prélèvements déterminés par la formule contractuelle, si cette formule était appliquée, malgré les conditions anormales de l'exploitation, se sont élevées, en 1904, à 1.645.549 fr. 94, auxquelles il faut ajouter 5.447 francs de recettes diverses, acquises, dans tous les cas, en totalité à la Compagnie.

Elles se décomposent ainsi :

Grande vitesse	1.205.895 93
----------------	--------------

Petite vitesse	438.718 52
Recettes hors trafic	935 49

La recette kilométrique annuelle ressort à 7.313 francs.

Les résultats du premier trimestre de 1905 conduiraient à une recette kilométrique annuelle plus élevée, mais il faut remarquer qu'ils correspondent à la période la plus favorable de l'année.

Quant à la ligne du Yunnan, les études d'exécution, le chemin de service et les installations diverses sont terminées depuis le mois de mai.

Après avoir entendu la lecture des rapports du conseil d'administration et celui des commissaires, l'assemblée a adopté, à l'unanimité, les résolutions suivantes :

1° L'assemblée générale, après avoir entendu le rapport du conseil d'administration et celui des commissaires, approuve le bilan et les comptes de l'exercice clos au 31 décembre 1904.

2° L'assemblée générale donne, à ceux des membres du conseil qui se trouveraient être intéressés, directement ou indirectement, dans des entreprises ou des marchés faits avec la Compagnie ou pour son compte, l'autorisation prévue par l'article 40 de la loi du 24 juillet 1867 et par l'article 27 des statuts.

3° L'assemblée générale nomme commissaires des comptes, pour une année, MM. Dumoulin, Bourgois, Gérard Lefèvre-Pontalis. Elle fixe leur rémunération à 1.000 francs pour chacun d'eux.

LETTRE DU YUNNAN

Une page d'histoire du chemin de fer du Yunnan
(*L'Avenir du Tonkin*, 17 juillet 1905)

Il y a quelque temps déjà, je lisais dans l'estimable « Avenir » un article sur M. Guillemoto, où il était dit : « Un jour viendra peut-être où le chemin de fer du Yunnan roulera, et ce sera le triomphe de celui qui en fit les études, en approuva le tracé. Un serpent au milieu d'un désert, telle peut être la comparaison que l'on pourrait faire de ce fameux chemin de fer. La voie ferrée si coûteusement établie ne desservira aucun centre important, n'aura qu'une insignifiante valeur commerciale. Cependant, les études furent longues et coûteuses. »

Vieux Yunnanais, j'ai connu M. Guillemoto durant tout son séjour au Yunnan. Il n'y a laissé que de bons souvenirs. C'était un homme intelligent, de manières distinguées quoique fort simple avec tout le monde dans ses rapports quotidiens, ne faisant aucun excès ; très bon avec ses inférieurs dont il était adoré.

Mais je ne veux pas faire aujourd'hui l'apologie de M. Guillemoto dont, du reste, l'ignore les faits et gestes au Tonkin. Je veux seulement vous prouver que le chemin de fer actuel ne sera nullement le triomphe de M. Guillemoto : au contraire ! L'histoire, c'est l'histoire ; et rendons à César ce qui lui appartient !

M. Guillemoto arriva au Yunnan à la fin de 1897 et à la capitale au commencement de 1898. Sa Mission ne se composait pas d'un nombreux personnel, puisque, si j'ai bonne mémoire, elle ne comprenait comme ingénieurs proprement dits que le chef lui-même et M. Kerler, aidés du fameux et sympathique capitaine Bourguignon. Il y avait en outre, attaché à cette mission, le docteur Delay, qui a laissé les plus vifs regrets, tant auprès des Européens (Français et ?) que des Chinois. Enfin, un dessinateur, dont j'ai oublié le nom.

Voilà ce qu'au Yunnan, nous avons toujours appelé la « mission Guillemoto ». Et à mon avis, cette mission fut toujours digne de tous éloges.

Son but était seulement, je crois, de trouver un tracé pour le chemin de fer. Et ce tracé, elle le trouva : « en suivant le fleuve Rouge depuis Laokay jusqu'à Sinkay. Là, il quittait le fleuve pour suivre la rivière de Sinhien, qui, elle-même, ne s'éloigne guère de la route des caravanes de Laokay à Mongtsé par Sinkay. » Notez, en outre, que le tracé Guillemoto aboutissait à Mongtsé même.

De Mongtsé à Yunnansen, le tracé suivait ce qu'on appelle la route Mandarine, faisant quelques détours, nécessités par les montagnes levées que doivent escalader les piétons. Ces détours cependant avaient l'avantage de faire passer le chemin de fer par des vallées fertiles et par des villes importantes. Le commandant Bourguignon, toujours malin comme un Chinois, aimait même à citer l'axiome chinois qui dit : « Tonghai est célèbre pour son huile ; Ho sy pour ses étoffes ; et Hia hin pour ses filles vertueuses » pour montrer combien son tracé l'emportait sur tout autre.

MM. Guillemoto, Bourguignon et Kerler mirent tous les soins à la recherche et à l'étude détaillée de ce tracé et partirent en 1898 [mots illisibles] de continuer les travaux.

Alors M. Guillemoto devint gros légume au Tonkin et, comme tel, fut toujours le chef de ce que nous appelons « la mission Wiart et Duprat ».

Cette mission Wiart, dont le but était de mettre la main à la pâte sur le tracé Guillemoto, était beaucoup plus nombreuse que sa précédente. On y travailla ferme, il faut bien le reconnaître ; on s'y amusa bien un peu aussi, il faut bien le dire ; mais c'est chose assez naturelle, si l'on considère que civils côtoyaient militaires et que la jeunesse était nombreuse. Le seul côté vraiment regrettable fut la lutte acharnée entre Colonies (représentées par le chemin de fer) et les Affaires étrangères (représentées par le consul, M. François). —Survinrent les événements de 1900 ! Puis le calme revint. Mais avec le calme, on ne vit pas revenir la mission Wiart qui fut remplacée par la Compagnie du chemin de fer du Yun-nan.

Et — remarquez bien ceci —, cette Cie ne retint absolument rien du tracé Guillemoto. Mais je me hâte d'ajouter, sans vouloir toutefois faire de politique, que cette Cie a eu tort, ainsi du reste qu'elle s'en est aperçu depuis longtemps.

Et pourquoi ce changement ? Les grands hommes ont chacun leurs idées et souvent y tiennent mordicus ! La Cie du Yunnan avait à sa tête un grand homme allemand (puisqu'elle est française) ; il trouva lui et, ma foi, il n'avait pas tort que la ligne droite est le plus court chemin d'un point à un autre. Or le tracé Guillemoto n'était pas en ligne droite, donc il ne valait rien.

Alors donc, de Lao-kay à Mongtse, au lieu de suivre le fleuve et le Sin bien ho, on se rabattit sur le Namti, qui a l'air, sur les anciennes cartes, de filer droit son chemin. mais on s'est aperçu dans la suite que ce diable de Namti est un vrai serpent et qu'en le suivant, on ne gagnait rien sur le tracé Guillemoto.

Mais bien plus, le Namti a le tort de traverser des pays malsains et inhabités ! Résultats ?? Dès le commencement des travaux, on a perdu un nombre considérable d'ingénieurs et surtout d'ouvriers ; — puis les travaux ont presque toujours été interrompus, faute d'ouvriers ; — et enfin, on a dû faire venir des coolies de Tientsin ! et autres lieux éloignés. Mais voilà qu'au mois de mars dernier, à peine arrivés, nos braves coolies de Tientsin et du Setchouan ont abandonné les travaux, parce que, disent-ils, on leur avait promis une piastre par jour !!! Ces gueux doivent être au courant de la politique européenne ! Ils ont fait tout comme les grévistes de Russie ; ils ont voulu voir l'empereur !!! du Yun-nan !!! Après donc avoir abandonné le Namti, une partie est venue faire grève à Mongtse ; l'autre partie est allée à Yun-nan sen où le vice-roi lui a fait donner à manger, et exhorté paternellement à retourner au travail ! Ces gaillards voulaient se faire rapatrier ; ensuite, ils se seraient fait réengagés et seraient repartis de nouveau !

Ô amour des voyages gratuits !!!

Et en suivant le Namti, on laisse Mongtse de côté; puisque la gare est à 7 kilomètres de la ville.

Pour bien juger de la partie de Mongtse à Yunnansen, il faut d'abord savoir qu'il y a deux routes qui relient ces deux centres importants.

L'une, dite « route Mandarine » comprend neuf étapes ; passe presque à Lin ngan fou, ville célèbre ; à Tong hai hien ; à Tsin lin tchéou ; et à Tchen kong hien.

Le tracé Guillemoto suivait à peu près cette route : ses détours avaient l'avantage de faire passer les chemins de fer dans deux autres villes (outre les quatre citées plus haut), à savoir Ho si hien et Hin hin tchéou.

L'autre, dite « route des caravanes » comprend aussi neuf étapes ; passe par A mi tchéou ; les riches plaines de Kouay tieu et Tchou uyen ; Mi tê hien ; Lou lan tchéou et I léang hien.

— À l'arrivée des membres de la Compagnie du chemin de fer en 1901-1902, on ne voulut plus entendre parler du trajet par Tong hai. Il était beaucoup trop long, disait-on. D'aucuns ont cru qu'on ne voulait simplement laisser aucune gloire ni à Doumer ni à Guillemoto.

On se rabattit alors du côté de la route des caravanes, qui, comme pays traversés, vaut la route Mandarine, à mon avis. Mais comme, entre ces deux routes, existe une grande rivière, le « Pa ta ho », et que les rivières sont toujours favorables, paraît-il, à la construction d'une ligne de chemin de fer, on abandonna en partie aussi cette route des caravanes pour suivre le Pa ta ho depuis A mi tchéou jusqu'à I Léang.

Mais c'était le tracé Guillemoto qui avait été soumis à la Chambre des députés et approuvé par elle. Alors violente campagne en France pour faire abandonner officiellement ce tracé et faire adopter celui de la Compagnie. On s'appuyait sur les dépenses faites de ce côté, en laissant dans l'ombre celles faites longtemps avant pour le tracé Guillemoto.

M. Beau fut chargé de décider. Il envoya deux missions sur les lieux, entre autres celle de l'excellent et distingué M. Lantenois. Les commissions furent pour le tracé Guillemoto contre celui de la Compagnie ; mais les influences parisiennes eurent le dessus. Et voilà comme quoi MM. Beau et Guillemoto approuvèrent !!! (il vaudrait mieux dire signèrent à contrecœur) le tracé de la Compagnie !

Et encore, ici aussi, une fois de plus, on s'aperçut que ce fameux tracé de la Compagnie était aussi long que celui de M. Guillemoto.

Un serpent au milieu d'un désert ! La chose est à peu près vraie entre A mi tchéou et Hoang hien, sur un parcours de 70 à 80 km.

Seulement la Compagnie répondit à tout cela : « Notre chemin de fer passe entre les deux routes : le commerce viendra naturellement à nous des deux côtés ! C'est peut-être vrai !! Mais j'aurais préféré moi, ou le tracé Guillemoto, ou un tracé suivant la petite route.

Puisque, cependant, les choses sont lancées, souhaitons que la Compagnie réussisse, et ne voyons en tout que la grandeur et l'honneur de la France !

Pour le quart d'heure dans cette partie entre Yun-nan-sen et Mongtse, les travaux vont cahin caha ! D'autres, plus pessimistes, disent que rien ne va plus, qu'on n'avance plus ! La société tire sur ses employés dont la situation est devenue pénible. On se demande comment cela va s'arranger ; les entrepreneurs marchent difficilement et sont difficiles à commander. C'est l'élément français qui disparaît. Pour pouvoir travailler, il va bientôt falloir apprendre l'italien et le grec !!! C'est tout de même bizarre pour une Société Française !!!

U.L.

CHRONIQUE DE HAÏPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 28 juillet 1905)

Retour du Yunnan. — 151 Chinois revenant du Yunnan où ils étaient allés travailler à la construction de la ligne ferrée ont été embarqués à bord du S. S. « Holstein » mercredi soir à destination de Hongkong par les soins du chef de la congrégation de Canton.

TRAI-HUTT
(*L'Avenir du Tonkin*, 6 août 1905)

Ceux qui, à voir revenir souvent ce nom, s'imagineraient qu'il y a une grande population dans notre petit centre et que les événements y sont fréquents et nombreux, se tromperaient grandement. La vérité est tout autre, nous sommes lieu de passage. Ceux qui montent vers Lao-Kay, descendent du Yunnan, tous les entrepreneurs et leurs employés, ceux de l'administration, constituent un certain mouvement et nous rapportent ici l'écho de tout ce qui se passe dans un vaste rayon du pays. Puis ici même ou dans le voisinage, depuis l'assassinat du malheureux Long, nous avons eu de la malchance et les accidents se sont suivis après les accidents. C'est une série noire de faits isolés, n'ayant aucun lien entre eux et dont personne ne saurait être rendu responsable. Et puisque le nom de Long est revenu sous ma plume, il nous semble que l'oubli se fait bien vite et qu'on n'entend plus beaucoup parler de ce triste événement. Des bruits ont couru au sujet de l'arrestation du ou des assassins. Mais ici, nous n'avons rien connu de bien certain. Seriez-vous mieux renseignés à Hanoï ? La congaye est, nous dit-on, toujours sous les verrous. Voudra-t-elle ou pourra-t-elle parler et finira-t-elle par éclairer la justice ? Le point d'interrogation reste posé.

Les travaux ?... Ils font comme le nègre, ils continuent très bien et avec toute la rapidité désirable en dépit des pronostics pessimistes. Il me me semble qu'on a un peu trop chiné la grande administration des T. P. et un peu trop blagué les entrepreneurs, les 10.000 et même M. Damade. Nous sommes tous ainsi que nous aimons à critiquer de loin et quand nous ne connaissons pas exactement les difficultés à surmonter. Ils sont rares ceux qui sont venus voir et juger par eux-mêmes et ce sont eux qui, mieux renseignés, se sont montrés les plus indulgents.

Maintenant, il ne reste plus guère qu'une dizaine de kilomètres de voie ferrée à poser pour que le rail aille complètement jusqu'à Yên-Bay. On va, actuellement, pousser aussi énergiquement que possible le ballastage. D'ici quelques jours — et non plus quelques semaines — si le temps le permet et si on n'est pas contrarié par des pluies torrentielles, les trains de service pourront faire le parcours *complet* de Yên-Bay à Lao-kay. Enfin ! Il ne restera plus qu'à fixer prochainement la date d'une inauguration officielle.

Compagnie française des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan

Fêtes de [Do-Son](#)

Excursions aller et retour à prix réduit.

(*L'Avenir du Tonkin*, 7 août 1905)

À l'occasion des fêtes de Do-Son, des billets d'aller et retour à prix réduit, valables du 12 au 16 août inclus, seront délivrés au départ d'Hanoï pour Haïphong, aux prix suivants :

1^{re} classe : 7 piastres 14

2^e classe : 5 piastres 10

3^e classe : 2 piastres 04

Nota : Dans le cas où, par suite du défaut de place, un voyageur devrait être placé dans un compartiment d'une classe intérieure, il lui sera remboursé la différence entre le prix qu'il a payé et le prix de la place occupée d'après le tarif ci-dessus ; il ne sera pas admis de réclamation par suite de défaut de place.

Indo Chine

(*La Dépêche coloniale*, 9 septembre 1905)

M. Garnier ⁴⁰, administrateur de 2^e classe des services civils, chef du service financier au secrétariat général, est nommé commissaire du gouvernement près la Compagnie française des chemins de fer de l'Indo-Chine et du Yunnan à Hanoï, dans les conditions déterminées par l'arrêté du 20 décembre 1904, en remplacement de M. Collard, qui part en congé (arrêté du 13 juin 1905).

CHEMINS DE FER DE L'INDO-CHINE ET DU YUNNAN

(*Le Journal des finances*, 30 septembre 1905)

Les actionnaires se sont réunis en assemblée ordinaire le 26 juin.

I. — On sait que la Compagnie s'est engagée :

1° À construire et exploiter la ligne chinoise de Lao-Kay à Yunnan-Sen de 468 km. ;

2° À exploiter la ligne tonkinoise de Haïphong à Lao-Kay, de 385 km., dont la construction incombe à la colonie.

La plus grande partie de la ligne tonkinoise a été ouverte à l'exploitation : la section Haïphong-Hanoï (104 km.) le 1^{er} avril 1903; la section Hanoï-Vietry (67 km.) le 1^{er} novembre 1903 ; la section Vietry-Yên-bay (83 km.) le 1^{er} mai 1904.

La section Yên-bay-Lao-Kay (47 km.), qui devait être remise le 1^{er} avril 1905 par la colonie, ne pourra être livrée que dans plusieurs mois.

III. — Les recettes totales se sont élevées à fr. 1 million 645.549 94 en 1904, contre fr. 394.337 33 en 1903.

D'après l'acte de concession, elles ne sont pas attribuables en totalité à la Compagnie, qui adroit seulement à un quantum déterminé pour faire face aux frais d'exploitation. Ce quantum pour 1904 est de francs 1.447.033 14, et l'excédent, de fr. 196.546, doit aller aune réserve spéciale.

Mais la Compagnie a réclamé, pour une période à fixer, la libre disposition de toutes les recettes. La ligne Hanoï-Yên-bay lui a été livrée, en effet, incomplètement terminée, et, de plus, l'exploitation sur cette section a été entravée et lourdement grevée d'août à décembre par suite d'inondations, dont les charges doivent incomber au constructeur.

Néanmoins, malgré ces circonstances défavorables, les dépenses réelles se sont maintenues dans les limites de celles fixées par la formule d'exploitation.

[Travaux confiés à la [Société de construction de chemins de fer indo-chinois](#)]

IV. — En ce qui concerne la ligne chinoise de Yên-bay à Yunnan-Sen, la Compagnie a traité à forfait pour son établissement avec la Société de construction de chemins de fer indo-chinois.

⁴⁰ Albert Garnier (1870-1929) : directeur de l'Agence économique de l'Indochine à Paris (1918-1927).

Le nouveau tracé proposé par le conseil a été définitivement accepté par les autorités compétentes. Les études d'exécution, le chemin de fer de service, les installations diverses sont terminées depuis le mois de mai, mais l'entreprise rencontre des difficultés, notamment du côté de la main-d'œuvre.

V. — Les obligations 3 % Indo-Chine et Yunnan n'ont rien à voir avec les vicissitudes de la construction et de l'exploitation. Leur service, qui exige fr. 2.996.000 par an, en chiffre rond, est assuré par une allocation annuelle de 3 millions, inscrite au budget de la colonie d'Indo-Chine, et dont le paiement est en outre, garanti par l'État français.

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

De nombreux éboulements se sont produits sur la ligne Yên-Bay-Lao-Kay. Des wagons sont bloqués entre les tas de terres et de schistes ; et comme le déblaiement avance très lentement, ces wagons sont en train de pourrir. Il y a mieux. Deux machines [locomotives] sont dans ce cas. L'une est en train de rouiller au kilomètre 98 et une autre au 91.

On a donné aux employés européens enlevés à M. Bernières, par les T. P., 180 p. au lieu de 150 qu'ils avaient chez l'entrepreneur. Quand il s'agit de nuire à un entrepreneur français, les T. P. n'hésitent pas. Les caïs de l'Administration sont payés jusqu'à 50 p. par mois. Les coolies de certains conducteurs sont habillés luxueusement. Ceux de M. d'Istria, par exemple, ont une livrée blanche, avec une bande au pantalon, couleur chocolat. À les voir patauger dans la boue en grande tenue, on les prendrait pour des figurants d'opéra comique.

Le régisseur Damade, en complet kaki, toujours la pipe aux lèvres, passant tranquillement à cheval et l'air indifférent, fait comme Mesureur, il s'en f... Il est de 1^{re} classe !

Cela n'empêche pas les T. P. de continuer les « loups ». Le travail fait au 95, au 98 et celui du 103 est à recommencer. Il y a très peu de coolies, on avance très lentement, mais qu'est-ce que cela fait ? Quand il n'y a plus de millions, il y en a encore...

.....
L'Indiscret

Hanoï
CHRONIQUE LOCALE
(*L'Avenir du Tonkin*, 4 octobre 1905)

Naissances. — Nous apprenons la naissance de Suzanne, Gabrielle, Paulette Moreau, fille de l'inspecteur de la Traction à la Compagnie des chemins de fer de l'Indo-Chine et du Yunnan.

Nos félicitations.

[Fille de François Moreau ⁴¹ et de Gabrielle Pouly.

Mariée à Paris VIII^e le 26 février 1948 avec Leclerc (Albert Alphonse Jacques).

Décédée à Colombier-le-Vieux (Ardèche) le 17 juin 1995.]

⁴¹ François Marie Joseph Bernardin Moreau (Mâcon, 19 mai 1874-Clichy, 10 novembre 1942) : engagé volontaire pour trois ans à Paris, le 23 octobre 1894. Ingénieur des Arts et Métiers (Châlons). Débuts à la Compagnie des chemins de fer du Nord. Domicilié à Hanoï à partir de décembre 1903. Futur ingénieur en chef de la Compagnie.

HAÏPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 4 novembre 1905)

Par télégramme, le 3 octobre 1905.

La Compagnie du Yunnan a fait passer ce matin, un train de service sur la première variante. On ignore encore le résultat. Si l'essai est satisfaisant, le voyage pourra être fait demain avec un seul transbordement.

LETTRE DU YUNNAN
(*L'Avenir du Tonkin*, 6 novembre 1905)

On nous écrit :

Yun-nan, 1^{er} octobre 1905.

J'ai lu, il n'y a pas longtemps, une étude du docteur Jeanselme, intitulée : « Hygiène et vie matérielle en Chine », d'après notes recueillies au Yun-nam. Cette étude mérite d'attirer notre attention ; elle a été écrite par un grand observateur..Je veux en citer ici la conclusion tout au long :

« L'entrée en scène du médecin hygiéniste, dont le rôle serait facile, puisque les maladies vitales constituent le fond de la pathologie du Yun-nan, serait à la fois un acte de haute philanthropie et de bonne politique.

La création de dispensaires et d'hôpitaux dans les provinces chinoises limitrophes du Tonkin est l'un des meilleurs moyens dont nous disposons pour *étendre notre influence* au delà de nos frontières actuelles. Le Yunnanais ne prise rien si fort que la santé... Il reconnaît l'énorme supériorité du médecin d'Occident, qu'il tient en particulière estime et qu'il respecte. Au voyageur qui traverse son village, il demande avec insistance les médicaments européens dont il a éprouvé les bons effets. Avec de la quinine, de l'iodure de potassium, du mercure, des solutions antiseptiques, quelques collyres et surtout du vaccin, on peut faire la conquête pacifique et économique du Yun-nan. Comme agent de pénétration, nul n'est moins dispendieux, nul n'est plus efficace que le médecin. »

En janvier dernier, un entrefilet paru dans « l'Indo-Chine Républicaine » annonçait à ses lecteurs que M. Beau autorisait le docteur [Georges] Barbézieux à se rendre à Yun-nan-sen pour organiser le service médical sur de nouvelles bases. « Par la connaissance qu'il a acquise de la langue et des usages chinois, par sa douceur et son dévouement, il a su pénétrer dans les milieux les plus fermés.

L'hôpital de Mongtse étant maintenant en plein fonctionnement et notre situation à Mongtse étant, du reste, établie, la présence du docteur Barbézieux n'est plus aussi nécessaire... Il s'agit de créer dans la capitale même, où nos efforts n'ont pas encore abouti, un mouvement analogue à celui qui s'est produit à Mongtse autour de notre établissement hospitalier. »

Quel est l'auteur de ces éloges épatants ? Je l'ignore ! Qu'on ait voulu faire l'éloge du docteur Barbézieux, j'applaudis des deux mains ; il le mérite ! Mais qu'on ait l'air de dire que c'était l'homme indispensable à Mongtse, et qu'avant lui nos efforts n'ont pas abouti à Yun-nan-Sen, c'est ce que je nie. Je vais essayer de le prouver en faisant l'historique de nos établissements hospitaliers au Yun-nan.

Autant que mes souvenirs sont fidèles, les premiers docteurs venus au Yunnan pour y rester et y pratiquer, furent ceux de la douane impériale à Mongtse. Encore faut-il vite ajouter qu'ils étaient contrôleurs des douanes et ne faisaient de médecine que par occasion. Je me souviens même qu'un jour où je prenais l'absinthe à la douane, un missionnaire, souffrant d'un panaris, vint prier le docteur de lui percer le doigt ; le pauvre médecin dut s'y reprendre à trois fois pour lui faire une toute petite entaille ; son bistouri était rouillé ! Ces docteurs étaient là pour les quelques rares Européens, et ne s'occupaient guère des Chinois !

Jean Joseph DELAY

Né le 3 février 1861 à Lyon.

Chevalier de la Légion d'honneur du 14 août 1900 (MAE) : médecin de 1^{re} classe du corps de santé des colonies, attaché à la mission d'études des chemins de fer du Yunnan ; 21 ans et 6 mois de services, dont 13 ans à la mer ou aux colonies. Campagnes de guerre au Soudan et au Dahomey.

Décédé le 10 février 1910.

En 1898-99 arriva à Yunnan-Sen, avec la première mission Guillemoto, le bon, dévoué et regretté docteur Delay, médecin à trois galons.

Comme son chef, M. Delay s'installa dans une grande auberge. Après un mois, il était connu et apprécié des Chinois qui assiégeaient sa porte tout le jour ; et il était appelé même par les grands mandarins. Je doute que le docteur Barbézieux, malgré sa connaissance de la langue et des usages chinois, ait eu aussi belle pratique chinoise à Mongtse !

Le brave M. Delay fit tout pour obtenir des crédits. Quelque temps après, il pouvait louer une grande et belle maison chinoise et y installer une pharmacie en règle. Dès lors, sa clinique fut à vrai dire régulièrement envahie par les Chinois de tous âges et de tous sexes. M. Delay ne connaissait pas la langue ; il ne désirait même pas l'apprendre, je suppose ; mais son interprète lui suffisait amplement et aurait-il été grand sinologue qu'il n'aurait pu faire mieux ni acquérir plus de vogue.

À peu près à la même époque, un docteur était aussi installé au consulat de Mongtse, ainsi qu'un autre au consulat de Se Mao, je crois.

Ces docteurs remplissaient également, il me semble, les fonctions de chancelier, source d'un assez gros bénéfice que n'avait pas le docteur Delay. Ils étaient en même temps docteurs de la douane, autre source d'un autre petit bénéfice !

Je doute qu'ils aient fait autant pour la clientèle chinoise que leur confrère de Yunnan-Sen. Ils avaient, du reste, du travail avec les Européens, et un consulat n'est jamais fait pour devenir clinique.

M. Delay dut se retirer avec M. François, lors de la débâcle de 1900.

Il nous revint en 1901, avec son quatrième galon, je crois ; et chevalier de la Légion d'honneur. Voilà des récompenses qui n'étaient pas volées !

Il s'installa de nouveau dans sa maison chinoise qu'il fit transformer de fond en comble à l'européenne, la fit agrandir ; et outre sa pharmacie, il fonda, dans cette même maison, un hôpital assez vaste, avec des salles pour Européens et Chinois.

Il fut assez heureux pour se faire adjoindre un compagnon à deux galons, qui, lui aussi, se fit une excellente réputation ; et un pharmacien de l'armée qui devait créer un laboratoire d'analyses où les minéraux, l'opium, les tabacs, les alcools étaient l'objet d'études spéciales.

Notons que ces deux docteurs, MM. Delay et Brouillard, firent plusieurs excursions dans la province et y vaccinèrent en grand. Ils se livrèrent aussi, durant tout leur séjour, et très sérieusement, à des observations scientifiques sur le climat et les conditions hygiéniques.

Et quel est ce monsieur qui vient nous dire que nos efforts dans la capitale n'ont pas abouti ? Allons, ou il n'est pas sérieux, ou il a voulu faire plaisir à un ami ! Faire plaisir à un ami, c'est très-gentil ; mais encore faut-il pour ce ne pas nuire à la réputation du prochain, même indirectement.

Le docteur Delay est actuellement au Tonkin, je crois. Je souhaite qu'il lise ces lignes et qu'il reçoive l'assurance que son souvenir reste profondément gravé dans nos cœurs à tous. Français, Anglais, Américains et même Chinois ; et que personne, même pas M. Barbézieux, malgré toutes ses qualités, ne pourra faire plus et mieux que lui.

Par son doigté et sa patience, le docteur Delay a combattu victorieusement les préjugés et les antipathies qui rendent en général les Chinois si réfractaires à notre civilisation ; il a fait œuvre de bon Français !

En 1901, en même temps que nous revenait à Yunnan-Sen le docteur Delay, arrivait à Mongtse M. Babézieux avec toute sa charmante famille.

Il fit bâtir l'hôpital de Mongtse, avec l'argent de la Princesse évidemment. La propriété est vaste ; les maisons sont propres et bien bâties.

Le travail ne lui manqua pas avec l'arrivée des employés du chemin de fer ; car, pendant son séjour à Mongtse, M. Barbézieux fut docteur du consulat, du chemin de fer et de la douane ; je crois même qu'il fut parfois consul.

Il est certain qu'il s'est montré médecin intelligent, et très dévoué pour ses malades, même chinois ; et à lui comme au docteur Delay, toutes mes félicitations, sous ce rapport, sans restriction.

En 1904, le docteur Delay, qui voulait faire un nouveau stage à Yunnan-Sen, n'obtint pas ratification de sa demande, pour la bonne raison qu'on voulait entrer dans la voie des économies. On ne voulait donc plus à Yunnan-Sen que d'un médecin à deux galons. Ce fut M. Heyrand qui prit la succession en mai 1904.

Après huit mois de séjour, il permuta avec le docteur Barbézieux,

Et le docteur Barbézieux est très estimé à Yunnan-Sen comme à Mongtse ; mais qu'a-t-il fait de plus que son prédécesseur ; a-t-il même fait autant au point de vue chinois ? L'avenir vous le dira !

Voilà de l'histoire ! Et si l'on faisait maintenant un peu de politique ? Allons-y ! Le docteur Barbézieux ne m'en voudra pas du reste, car je le sais bon enfant et sans rancune, malgré tout. À Mongtse, le docteur Barbézieux donc était en excellents termes avec nos missionnaires et il en est de même à la capitale. Mieux que n'importe qui, M. Barbézieux sait que ces missionnaires qu'il estime, qu'il aime même, travaillent pour Dieu, et pour la France, leur Patrie, avec au moins autant de désintéressement que la meilleur des médecins.

Alors, alors, est-il vrai ce bruit qui circule au Yun-nan que le Docteur ait osé écrire assez récemment que : « Les missionnaires sont antifrançais et ne font que prêcher un fétichisme non moins curieux que celui des Chinois ». Si M. Barbézieux est vraiment l'auteur de cette phrase (ce dont je doute encore), il faut avouer que son seul but a été de se rappeler au souvenir de ses amis militants, les francs-maçons, pour se faire décorer.

Mais, encore une fois, je doute de cette monstruosité et je suis sûr que M. Barbézieux continuera toujours à être galant homme comme par le passé et à reconnaître, même devant les francs-maçons ses amis, que tous les missionnaires qu'il a connus sont aussi bons patriotes que lui et que leur doctrine comme leur morale vaut au moins autant que la sienne.

Nos Yunnanais sont en train de taire la récolte du riz et du maïs.

Le riz est beau et abondant en règle générale ; les pluies abondantes de cette année ont été une bénédiction pour nos bons Chinois.

Le maïs, en général, laisse plutôt à désirer. Les pluies, en effet, étant venues trop tôt, il n'y a guère que le maïs semé avant ces pluies qui ait pu se développer.

J'ai ouï dire cependant qu'à Talyfou, la belle plaine n'a rien donné de bon cette année. Là, paraît-il, la petite récolée a été perdue d'abord. Le blé, en effet, et l'opium avaient souffert du froid qui a duré jusqu'en avril. Ensuite quant le blé et l'opium auraient dû être rentrés, les pluies arrivèrent et ce fut l'inondation. La plantation du riz subit alors un retard considérable, si bien qu'à présent, les épis du riz sont à peine sortis.

Le préfet de Taly a dû acheter le riz, pour les soldats partis au Thibet, dans les plaines voisines de Taly.

Hanoï
CHRONIQUE LOCALE
(*L'Avenir du Tonkin*, 12 novembre 1905)

C'est écoeurant !.. — On nous assure, et c'est du service de la curatelle que nous tenons la nouvelle, que M. Marc Jollivet, fils de notre regretté confrère Jollivet, est décédé depuis un mois dans la vallée du Nam-Ty où il travaillait en qualité de surveillant de travaux pour la Compagnie du Yunnan. Cette nouvelle, si elle est confirmée, est stupéfiante.

Comment ! M. Jollivet père, alors en bonne santé il y a un mois, n'aurait pas appris la mort de son fils ? La Cie du Yunnan se serait permis de cacher à ce vieillard la perte cruelle qu'il venait de faire ? Et en vertu de quel droit, s'il vous plaît, les négligents autant qu'omnipotents chefs de cette société se permettent ils de jouer ainsi avec la mort ?

C'est honteux et c'est écoeurant...

LETTRE DU YUNNAN
(*L'Avenir du Tonkin*, 16 novembre 1905)

Nécrologie. — Nous apprenons la mort de M. Franco Chiocchio, l'un des entrepreneurs italiens, employés à la construction du chemin de fer de Yên-bay à Lao-kay à Trai-Hutt, décédé d'un accès de fièvre pernicieuse.

M. Chiocchio, qui était âgé de 29 ans seulement, était né à Coculo, province d'Aguto, Italie.

Cet entrepreneur marque une victime de plus parmi les travailleurs cosmopolites attirés au Tonkin par l'appât des travaux des chemins de fer.

Hanoï
CHRONIQUE LOCALE
(*L'Avenir du Tonkin*, 18 novembre 1905)

Fausse nouvelle. — Sous ce titre, un de nos confrères a cru devoir infirmer une information que nous donnions dans un de nos derniers numéros au sujet de la mort de M. Marc Jollivet, fils de M. Jollivet, notre ancien confrère.

Nous ne pouvons que confirmer la nouvelle malheureuse que nous donnions alors ; l'affirmation que nous avons reçue de la personne autorisée qui a bien voulu nous renseigner était trop absolue pour qu'un doute puisse subsister

Thiai Van
(*L'Avenir du Tonkin*, 19 novembre 1905)

Nous avons appris ici la mort de M. Chiocchio, l'entrepreneur italien bien connu sur toute la ligne, qui était descendu à l'hôpital de Hanoï pour s'y remettre avant de rentrer en Italie jouir d'une fortune qu'il avait si bien acquise pendant que tant de Français crèvent la faim.

Depuis un an et demi ou deux ans qu'il était dans la région où il était arrivé sans le sou, il avait encaissé, par les plus honnêtes moyens, un honorable petit pécule dont le chiffre dépasse 100.000 piastres. En effet, sans compter les dépôts en banque et l'argent déjà expédié en Italie, on a trouvé d'une part 126.000 francs et, d'autre part, un mandat de 40.000 piastres à toucher.

Il n'était mystère pour personne ici que s'il était arrivé à faire ces énormes bénéfices, c'est qu'il avait su obtenir la bienveillance toute particulière d'un officier d'administration d'artillerie chargé des fonctions de conducteur

[ligne illisible]

M. Chiocchio avait obtenu des Travaux publics un certain nombre de kilomètres à construire, infrastructure et bâtiments, par marché de gré à gré. Il est très intéressant de remarquer ici que plusieurs Français avaient été évincés afin qu'on put donner cette entreprise à cet Italien. Il est à remarquer encore qu'au moment où la Chambre vota les 200.000.000 et la loi de construction des chemins de fer de l'Indo-Chine il fut formellement entendu qu'aucun étranger ne serait admis aux adjudications ni à faire de gros travaux.

On se demande alors pourquoi M. Chiocchio, qui n'est pas une exception puisque sept ou huit autres de ses compatriotes sont dans la même situation, avait ainsi obtenu ce travail. Quels sont les dessous de cette affaire ? Nous l'apprendrons, peut-être, un de ces jours, plus tard et nous nous ferons un devoir de le dire dès que notre enquête sera terminée.

Hanoï
CHRONIQUE LOCALE
(*L'Avenir du Tonkin*, 20 novembre 1905)

Il faut inaugurer... quand même. — La Direction des Travaux publics tient, à tout prix, à inaugurer la section du chemin de fer de Yên-bay à Lao Kay au retour de M. Beau au Tonkin, c'est-à-dire dans un mois environ.

Tout le monde soit que la plate-forme de cette voie ferrée a été sérieusement endommagée par les dernières grandes pluies, que, d'autre part, le ballastage est loin d'être terminé.

Qu'importe ? On *bâclera* la besogne ; on fera, sans doute, des *variantes* provisoires, s'il est nécessaire. Et les inaugurateurs officiels n'y verront que du feu. On fera, en un mot, ce qu'on a fait pour la section Vietri-Yênbay.

Tous les jours, des [contingents de 200 à 300 coolies], sont embarqués à Hanoï à destination des chantiers de chemin de fer.

Et le jour de l'inauguration hâtée, le grande Direction, par un de ses organes autorisés, chantera congrûment ses louanges, comme il convient. C'est égal : si une entreprise particulière travaillait avec le brio des Travaux publics, quelle faillite et le reste Messieurs !

Triste ! Triste !

L' « Avenir » sportif

Hanoï

Réunion du 26 novembre 1905

Résultat des courses

(*L'Avenir du Tonkin*, 27 novembre 1905)

M^{me} Hud ⁴², robe de satin noir et rose, col Irlande

Hanoï

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

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

(*Bulletin administratif du Tonkin*, 4 décembre 1905)

Par arrêté du gouverneur général p. i. de l'Indo-Chine, en date du 17 novembre 1905, sont rapportées les dispositions de l'arrêté du 9 septembre 1904, désignant M. Damade, résident de la province de Yèn-bay, comme délégué du Protectorat auprès du service des Travaux publics pendant toute la durée des travaux de construction du chemin de fer entre Trai-hut et Lao-kay.

LA VÉRITÉ SUR M. DAMADE
(*L'Avenir du Tonkin*, 4 décembre 1905)

On nous écrit :

Yèn-Bay, le 1^{er} décembre 1905.

À Monsieur le directeur de l'« Avenir du Tonkin ».

Hanoï.

Monsieur le directeur. J'ai lu dans le numéro de l'« Avenir du Tonkin » du 30 novembre les trois simples questions posées au sujet de M. Damade, résident à Yèn Bay.

⁴² Épouse de Paul Hud, ingénieur des Chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan.

Bien que je n'ai pas une grande sympathie pour la personnalité de M. Damade, j'estime pourtant qu'il est bon [...] d'être juste et impartial, même envers quelqu'un qui ne compte pas parmi ses amis.

Je crois donc utile de rectifier les erreurs commises par l'auteur des questions posées.

1° Tout d'abord, M. Damade occupe toujours les fonctions de résident de la province de Yên-bay dont aucun arrêté du gouverneur général ne l'a encore relevé. Il n'est donc nullement dans la position de congé sans solde.

Il est exact que la Société de construction des chemins de fer indo-chinois songe — d'accord avec l'Administration supérieure — à utiliser pour le recrutement de la main-d'œuvre nécessaire à la construction de la ligne ferrée au Yunnan et la surveillance des travaux, les services particuliers et si précieux de M. l'administrateur Damade qui s'est distingué lors de la construction de la ligne de Trai-hutt à Lao-Kay et s'est révélé *caï coolie* de premier ordre. C'est, du reste, à la suite de sa dernière mission que M. Damade reçut le surnom de Royal Cantonnier. Jamais surnom ne fut mieux mérité et M. Damade s'honore, paraît-il, de le porter.

On dit aussi que M. Damade recevrait de la société de construction, en échange des services où il tient à se spécialiser désormais, un salaire mensuel de mille francs. Si bien que dans le cas où l'administration placerait M. Damade hors cadres avec solde — position régulière, et non pas en congé avec solde — ce fonctionnaire toucherait d'une part 18.000 francs de solde, de l'autre 12.000 de la Société de construction, ce qui lui ferait un total de 30.000 francs. Un joli denier pour un cantonnier. Une petite solde de résident supérieur, quoi !

Sans compter que M. Damade, qui s'y entend pour ces petites choses là, n'omettra pas de faire ajouter dans l'arrêté qui le placera hors cadres un article lui allouant encore un supplément de plusieurs milliers de francs à titre de mission spéciale.

C'est déjà joli ! Mais, nous sommes loin pourtant des 15 ou 20.000 piastres et du congé avec solde relatés dans la première question posée.

Passons à la seconde.

2° Il est vrai qu'en août 1904, à la suite de l'inondation qui détruisit une bonne partie de la ville indigène à Yên-bay, le résident supérieur alloua, sur les crédits du budget local du Tonkin, des secours dont le total s'éleva à 1.500 piastres et destinés à être affectés aux sinistrés. Mais, ce ne fut pas M. Damade qui disposa de cette somme. En effet, absent de Yên-bay lors de l'inondation, il partit peu après pour Bao-Ha prendre possession de ses fonctions de délégué du Protectorat auprès de l'organisation ouvrière des Travaux publics pour la construction de la ligne de Lao-kay, et, il vint à Yên-Bay faire de très courtes et espacées apparitions durant sa mission. Ce fut l'administrateur adjoint, M. Lagnier, qui administra la province en l'absence de M. Damade et cela jusqu'en avril dernier.

C'est l'administrateur adjoint qui disposa seul et de sa propre autorité, quoiqu'il ne fût même pas désigné officiellement pour gérer la province par intérim, des 1.500 p. allouées pour secours aux sinistrés. Voici à peu près ce que devint cette somme : 150 p. environ furent consacrés immédiatement à des achats de riz qui fut distribué aux indigènes indigents. Ce fut là tout le secours donné. 800 p. furent dépensées pour payer la reconstruction d'un mur à la maison d'habitation de l'administrateur adjoint. Il faut ajouter que le dit mur avait été démoli trois mois avant par ordre de M. Damade qui voulait élargir une rue. Le reste, soit 550 p., fut employé à payer divers travaux de voirie et des réparations à l'immeuble de la vice-résidence. C'est ainsi que furent employés les fonds qui devaient être distribués en secours aux sinistrés. Le fait se passe de tout commentaire.

Il y a lieu d'ajouter néanmoins qu'outre la population indigène fort éprouvée et intéressante à juste titre, il y eût aussi quatre sinistrés européens qui subirent des pertes sérieuses. Ceux-ci adressèrent par l'intermédiaire de l'adjoint au résident une requête au gouverneur général pour obtenir un secours. Ces requêtes furent-elles seulement

transmises ? Il est permis d'en douter puisqu'ils ne reçurent jamais de réponse du gouverneur, ni de secours de la résidence.

Et pourtant, la situation de MM. Carette et Delbreil pour ne citer que ces deux là, les plus éprouvés, était vraiment digne d'intérêt, et, il eût été facile sur les 1.500 p. disponibles, de venir en aide à ces braves travailleurs. ,

Il n'en a rien été, et le procède, surtout après les belles promesses faites, a été apprécié à sa juste valeur.

On ne saurait, en tous cas, l'imputer à M. Damade qui, en la circonstance, doit être mis hors de cause et ignorait tout cela.

Nous arrivons maintenant à la troisième question.

3° Il est inexact que M. Damade ait jamais touché une indemnité de frais de représentation de dix mille francs. Il ne lui est alloué chaque année, sur les fonds du budget provincial, qu'une indemnité de 1.500 p. en qualité de résident de Yên-Bay pour frais de représentation.

Il faut ajouter à cette somme les 2.400 francs de suppléments annuels que M. Damade toucha durant sa mission à Bao-Ha, plus ses frais de route à raison de 16 francs par jour, soit au mois trois mille francs.

Et vous pensez qu'il voyageait constamment à ce prix là !

[ligne illisible]

Veillez m'excuser, Monsieur le directeur, d'avoir été un peu long mais cela était nécessaire pour rétablir les faits.

Agrérez, je vous prie, mes sentiments les plus distingués.

Un Yênbayais

HANOÏ
À LA COUR D'ASSISES
(*L'Avenir du Tonkin*, 15 décembre 1905)

Jeudi matin, s'est ouverte à Hanoï la session de la cour criminelle sous la présidence de M. Baudet, conseiller à la cour, assisté de MM. Campagnol et Monlezun, également conseillers à la cour d'appel.

L'accusé était un Italien, Ficarra, chef de chantier au kilomètre 105 entre Trai-Hut et Bao-ha, sur la ligne de Lao-kay.

La défense était présentée par M^e Dureteste, de l'étude Mettetal ; M. l'avocat général Lévy, ministère public, soutenait l'accusation.

Au mois d'avril dernier, M. Ficarra, en se rendant à son chantier, fut avisé par l'un de ses ouvriers que des barres avaient disparu. On pensait qu'elles avaient dû être transportées sur un chantier voisin. Ficarra s'y rendit à cheval et les retrouva à cet endroit. Au retour, il rencontra sur la route un groupe de coolies et de congais employés à un autre chantier. Afin de se faire un passage, il écarte de la main une congai qui se tenait devant son cheval. Comme elle ne s'empressait pas de déférer à cette invitation, M. Ficarra la répéta en la touchant à la tête avec la main. À ce moment, un coolie, qui se disait le frère de cette femme, intervint, en invitant M. Ficarra à laisser cette femme tranquille. Peu satisfait de cette intervention, M. Ficarra frappa le coolie qui prit la fuite et se réfugia dans la maison voisine appartenant au *caï* Vinh. Un groupe de coolies se forma alors autour de M. Ficarra. Celui-ci aurait reçu sur la main un coup de bambou. Pris de colère, il se rendit aussitôt à son habitation, distante de 9 kilomètres, et en revint armé d'un fusil et d'un revolver. Il pénétra ainsi dans la maison du *caï* Vinh, y cherchant le coolie. À sa vue, tous les indigènes se sauvèrent, M. Ficarra tira alors un premier coup de fusil à travers la képhen, qui blesse grièvement une femme, puis un deuxième ; il rechargea son arme et tira un troisième coup.

Au cours de cet incident, le propriétaire de la maison s'avança vers M. Ficarra, un revolver à la main, le priant de se calmer. M. Ficarra lui répondit :

— Retire-toi ou je te tire !

Les coups reçus par le coolie annamite ont-ils été la cause de sa mort survenue après ces événements ? Les indigènes disent oui.

En conséquence, cet Italien, qui est représenté comme vivant en bonne intelligence avec ses ouvriers avant cet incident, est, après un remarquable réquisitoire de M. l'avocat général Lévy et une défense argumentée de M^e Dureteste, déclaré coupable à l'unanimité, et condamné par application des articles 309 et 311 du code pénal, à la peine de deux ans d'emprisonnement, avec circonstances atténuantes.

Il est accordé à l'accusé le bénéfice de la loi de sursis, en raison de ses bons antécédents.

Capitaine Pierre Ibos :
« [Le chemin de fer du fleuve Rouge](#) »
(*Revue des troupes coloniales*, déc. 1905)
Éd. Charles Lavauzelle, mai 1906)

Une résiliation forcée
(*L'Avenir du Tonkin*, 16 décembre 1905)

L'Italien Chiocchio, décédé subitement à Hanoi, le mois dernier, avait obtenu de gré à gré de l'administration des Travaux publics l'entreprise pour le chargement du ballast sur la section du chemin de fer de Yên-bay à Lao-kay.

La mort de cet entrepreneur a amené *ipso facto* la résiliation de ce marché.

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

M. Lafrique est nommé administrateur à Yên-Bay en remplacement de M. Damade.

DIRECTION DE LA CONSTRUCTION DES CHEMINS DE FER
(*Annuaire général de l'Indochine française*, 1906, p. 75)

4^e circonscription

Études et contrôle des chemins de fer du Yunnan

MM. Métour (Eugène), ingénieur principal, chef de service de 1^{re} classe, chargé de la 4^e circonscription des chemins de fer à Montzé ;

Kerler (Eugène), conducteur de 1^{re} classe, chef de service du 2^e arrondissement à Montzé ;

Raynal (Michel), conducteur de 2^e classe à Montzé ;

Jaouën (Auguste) ⁴³, conducteur de 2^e classe, chef de section du contrôle à Montzé ;
Cavagnac (Frédéric), conducteur de 3^e classe à Montzé ;
Charton (Jules), surveillant de 2^e classe, à Montzé.

TRIBUNE LIBRE
(*L'Avenir du Tonkin*, 6 janvier 1906)

Nous rappelons que tout ce qui paraît sous cette rubrique n'engage en rien la responsabilité du journal.

On nous communique la lettre suivante :

Appel aux sans-travail

Enfin les mauvais jours de fêtes, Noël et le premier de l'an 1906 funeste, sont passés.

Quelle tristesse, pour ces malheureux sans travail !

Que de sanglots, dans le fond du cœur ! Combien y en-a-t-il de ces ignorés, ayant du cœur, qui ne veulent pas se faire connaître et qui ont le courage de se coucher après les dures journées passées sans manger ?

Que c'est triste, et cela après plus de vingt ans d'occupation dans notre belle colonie, pendant que les étrangers gagnent des milliers de piastres, témoin l'Italien Chiochio qui vient de mourir.

Nous apprenons que 63 de nos compatriotes travaillant à la ligne du Yunnan viennent d'être licenciés sans autre forme de procès. Place aux étrangers italiens. Le pavé est bon pour le Français.

Qu'attend-t-on en haut lieu pour faire le nécessaire ? C'est-à-dire venir en aide à nos malheureux compatriotes ?

Monsieur le gouverneur général est français ; qu'il pense à nos compatriotes et non pas à ceux qui sont étrangers.

Question de politique me direz-vous ; eh bien moi, je trouve que c'est de la politique mal placée. Les étrangers ne prennent pas de gants envers nos nationaux dans le malheur.

La France est si bonne qu'elle protège ses adversaires, et non ses enfants qui ont conquis les colonies en versant leur sang. Allons, assez de comédie ! Venez-nous en aide, donnez nous du travail, mais pas l'aumône, c'est ce que nous demandons. Nous avons plus de droits aux égards que les étrangers qui s'enrichissent et emportent tous leurs gains, tandis que nous, vieux Tonkinois pour la plupart, nous avons tout laissé ici sur le sol que nous avons adopté.

Quand il n'y aura plus de Français sur le pavé, acceptez les étrangers. Oui, mais de grâce, vous, gouvernement et entrepreneurs français, employez plutôt vos compatriotes. [...]

Combien y en-a-t-il de ces infortunés qui n'osent pas tendre la main ?

Comme l'on dit, la faim fait sortir le loup du bois. Un beau jour, excités, ils commettront de petits délits.

N'en serez-vous pas responsables ?

Je fais un appel aux sans-travail. Qu'ils envoient leurs noms et adresses à la Taverne Alsacienne, pour une réunion où nous discuterons nos intérêts et les mesures à prendre.

Toujours dans le calme, camarades, et nous obtiendrons justice, envers l'étranger qui domine et qui nous met sur le pavé actuellement pour son bénéfice.

⁴³ Auguste Jaouën : né le 29 avril 1858. Dans les T.P. de Indochine depuis 1899. Puis en Tunisie (*JORF*, 5 décembre 1915) et au service ordinaire de la Marne jusqu'à sa retraite (1^{er} août 1923).

Qu'en haut lieu l'on compte combien ces étrangers de passage amassent, et laissent dans notre colonie à notre détriment, pendant que nous, nous laissons tout ici.

Amis, sans-travail, envoyez vos adhésions, n'hésitez pas pour une première réunion, afin de décider de notre sort. À ceux qui ne pourront pas venir, on rendra compte de notre première réunion. [...]

Courage et défendons-nous. Envoyez vos adhésions, tout est gratuit. Discrétion absolue.

Les journaux feront paraître la date, l'heure, et l'endroit de la réunion.

J.-B. DEUDON

Voir Albert Gaisman, *L'Œuvre de la France au Tonkin*,
Paris, Alcan et Guillaumin, 1906, p. 209-214

Yên-Bay
(*L'Avenir du Tonkin*, 10 janvier 1906)

L'autre jour, nous avons à enregistrer, et je vous l'ai signalé, l'assassinat, ou plutôt la tentative d'assassinat, d'un doï tram dont on voulait piller les dépêches et les valeurs. On a ouvert enquête sur enquête, envoyé des émissaires mais, comme il fallait s'y attendre, on n'est arrivé à rien. Comment en serait-il autrement dans une région où la population très clairsemée est terrorisée par tous les chemineaux asiatiques qui se sont évadés des chantiers de la ligne et ne demandent plus qu'à la rapine le moyen de vivre ? On en est réduit aux conjectures, aux suppositions. On se dit que ce doit être des Chinois qui ont fait le coup.

Mais la victime, le doï tram lui-même, ne sait pas ou n'ose pas parler et désigner ses agresseurs. Il sait combien cela serait dangereux et à quelles représailles il s'exposerait pour lui et pour les siens. Cependant, les incidents de cette nature se multiplient tellement qu'on finit presque par ne plus y accorder d'attention et que les dévalisés, reculant devant les formalités qui n'aboutissent à rien de pratique, n'osent plus se plaindre aux autorités françaises.

Hier, c'était quatre Annamites faisant route ensemble qui, en plein jour, étaient arrêtés, attaqués, dépouillés de leurs couvertures, de leurs habits et du maigre petit pécule qu'ils portaient dans leur ceinture. Ils appartenaient sans doute au nombre, de jour en jour grandissant, de ceux qui désertent les chantiers de la Compagnie du Yunnan.

On les croyait bien garantis, pourtant, ceux-là. Le recrutement en avait été opéré par M. Damade, l'ancien résident de Yên-Bay lui-même, pour le compte de la société du Yunnan auprès de laquelle il est détaché en mission dans les conditions que je vous ai énumérées dans une correspondance antérieure. On avait fondé les plus grands espoirs sur l'intervention du Royal Cantonier et l'on pensait qu'il lui suffirait de se montrer, de faire acte de présence, pour que tout marche comme sur des roulettes, sans à-coup, et que l'on ait de la main-d'œuvre en plus grande quantité qu'il n'en serait besoin. La désillusion a été cruelle pour les uns et les autres en même temps qu'elle a été coûteuse. On a fait venir des Annamites du Delta. Ils ont cru, bien qu'ils eussent déjà une grande frayeur de la région située entre Yên-Bay et Lao-kay où ils ont laissé tant des leurs dont les tombes jalonnent la route, qu'il s'agissait de faire des terrassements comme les premiers et que tout continuerait à fonctionner comme au temps de

l'organisation ouvrière. On ne manquait pas de leur dire qu'ils trouveraient là le résident Damade pour faire droit à leurs réclamations. Et pleins de confiance, ils sont partis en effet.

Cela a encore marché à peu près jusqu'à ce qu'ils fussent arrivés à Lao-kay. Il se produisait bien des indispositions et quelques défections inévitables en cours de trajet, mais c'est à la frontière que les difficultés commencèrent. Les coolies s'arrêtent et refusent de traverser le Nam-Ti, prétextant avec assez de raison qu'ils ont été engagés pour travailler au Tonkin et non pas en Chine. Quels moyens de coercition employer ? Quels tribunaux pourraient leur donner tort ? On a bien essayé de leur promettre des salaires beaucoup plus élevés mais ils ne veulent rien entendre. Ils ne veulent pas quitter leur pays.

Le résident marchand de chair humaine se dépense en vain en promesses. Il en est pour ses frais ainsi que la Société de construction des chemins de fer du Yunnan. Elle avait escompté le prestige, ô combien prestigieux ! du résident de première classe décoré Damade, du Royal Cantonnier puisque c'est le nom qui lui plaît, pour aplanir et faire disparaître toutes les difficultés, pour bluffer en un mot, comme elle en a l'habitude, les gens quelle elle prend à son service.

C'est elle qui a été bluffée, battue avec ses propres armes. C'est bien fait ; c'est pain bénit ; elle ne trouvera personne pour la plaindre. Mais patientez, le dernier mot n'est pas dit. Vous avez signalé des Italiens qui montent vers la Chine pour faire les terrassements. Ils sont partis, à cheval, en chantant et c'est pleins de gaité qu'ils ont fait les premières étapes. Pensez donc ! De bons repas préparés qui les attendaient ; des repas froids à emporter avec eux pour le voyage du lendemain et un hôtel de première classe presque à chaque tournant de route ! C'était fort beau pendant les premiers jours, surtout avec les soldes considérables qu'on leur attribuait : jusqu'à deux cent cinquante francs par mois. Le refus annamite de prendre la route du Yunnan les a un peu refroidis. L'hiver de Chine ne les réchauffera pas. Attendez quelque temps : vous verrez combien on en rapatriera.

Mais pendant ce temps, la main-d'œuvre continuant à manquer, ça ne fait pas marcher plus vite les travaux de la Société. Comment va-t-elle s'y prendre maintenant ?

Français sans travail
(*L'Avenir du Tonkin*, 15 janvier 1906)

Une réunion des ouvriers sans travail avait été provoquée par le comité anonyme dans le local du fourneau économique, rue des Pipes, 37, pour 8 heures du soir, samedi dernier. Cette réunion n'a pu atteindre le but de son promoteur, M. Deudon ; sept personnes seulement ayant répondu à son appel. Une nouvelle convocation aura lieu pour jeudi prochain, à la même heure, au même endroit.

Lao-Kay
(*L'Avenir du Tonkin*, 20 janvier 1906)

La convalescence que je m'étais donnée et qu'il faut venir chercher à Lao-Kay comme sanatorium tire à sa fin. Me préserve le ciel de retourner au Nam Ty. J'ai failli une première fois y laisser mes os et cela me paraît suffisant.

Vous connaissez Lao-Kay. Ce n'est point le lieu de délices et la capitale rêvée. ça ne vaut ni Do-Son ni Sam-Son pour une villégiature. Il est même des sybarites qui

préfèreraient Hanoï et, encore mieux, la Côte d'azur. Mais Lao-Kay est un Eden, un lieu d'élection quand, grelottant la fièvre, l'on revient du Nam Ty.

Dans ce pays où l'on n'a rien à manger que des conserves de transport coûteux et

.....
core du poulet pour changer avec des lentilles et des haricots secs, on se meurt d'ennui, d'anémie et de faim. À Lao-Kay, on mange et, si je ne craignais d'avoir l'air de faire une réclame intéressée aux aimable hôteliers de la localité, je dirais que mon estomac délabré et placé dans mes talons a longuement apprécié la succulence de leurs savants menus. Un bifsteack — dont j'étais déshabitué depuis plus de six mois — a failli me faire pleurer d'attendrissement.

Si bien que l'on soit dans ce paradis terrestre d'occasion, je me serais arraché à ses délices si la ligne avait consenti à fonctionner régulièrement jusqu'à Hanoï. Mais en vain MM. Guillemoto et Dussaix l'ont ils parcourue du train spécial pour montrer qu'on s'y meurt, *e pur si muove* ⁴⁴ (n'écrivez pas : *qu'on s'y meurt, c'est si mauvais*) ; il n'y a de convois de première classe que pour des personnages de leur importance. Nous, le menu fretin, nous pouvons toujours crever en attendant.

Il faut renoncer à la permission de quelques jours qu'on ne m'aurait peut être pas accordée, puisque l'ouverture officielle, toujours retardée, fixée au 1^{er} février, aura lieu quand elle pourra, malgré la ballade sentimentale de ces Messieurs. Elle ne saurait cependant tarder indéfiniment. Cela n'a que peu d'importance, car [côté chinois] la Société de construction est bien incapable d'être prête.

Ses coolies jouent la fille de l'air avec un ensemble digne d'un meilleur sort, ce qui désespère cet excellent M. Damade.

Faute de permission et pour échapper à ce mortel Nam-Ty, j'ai demandé et obtenu mon changement pour aller du côté de Mongtzé, qu'on nous représente comme un pays de Cocagne. On m'avait dit cela aussi, comme on le dit à tant d'autres de ce même Nam-Ty dont jamais vous ne direz assez de mal dans les journaux, pour empêcher les gens, alléchés par la grande bluffeuse du Yunnan, d'y venir mourir dans la misère et la solitude.

Donc Mongtzé, au dire de la Compagnie, est la terre promise, le climat y est meilleur sous tous rapports et, en été — si nous y arrivons — nous mangerons des pêches ! Voila qui va me consoler de toutes mes misères passées et me fera oublier les fausses promesses que l'on a faites à moi comme à tant d'autres.

Oh mon bel enthousiasme des premiers jours, savamment surchauffé par les agents de la Compagnie, est bien tombé ! J'ai connu les heures tristes. La vie de la brousse est bien pénible et bien dure : tout y manque, même la camaraderie qui donnerait un reste d'illusions.

Ce n'est pas très gai ce que je vous donne là comme correspondance, mais vous saurez l'arranger et puis, si le découragement qui, malgré moi, transparait sous ces lignes pouvait faire comprendre à tant d'autres qu'il n'y a point fortune à faire par ici pour les Français — il faut être italien —, je n'aurais par perdu mon temps. Si c'en empêchait seulement deux de monter, je sauverais la vie au moins à un.

Trai-Hutt
(L'Avenir du Tonkin, 24 janvier 1906)

On ferme ! On ferme ! C'est le moment de se dépêcher. Les grands manitous ont passé, ont déclaré que la ligne était prête, qu'elle serait livrée le 31 janvier au soir et il n'y a rien à dire après eux. Il n'y a qu'à obéir. Aussi il faut voir l'activité fébrile que, d'un

⁴⁴ Et pourtant elle tourne (Galilée).

bout à l'autre de la ligne, tous sont en train de déployer. Oh pas les Annamites et les Chinois, ceux-là ne pensent qu'au Têt, aux journées de fêtes qu'il va leur procurer. Ils n'ont qu'une hâte et qu'une envie : retourner à leur village, la ceinture mal garnie, pour se retrouver en famille et ceux qu'on ne rapatrie pas assez vite désertent tout simplement. Ceux d'une station, quand ils en ont la force, se traînent à pied jusqu'à la suivante où le train s'arrête pour prendre un convoi de rapatriables. Ils se faufilent. montent entre les autres et, une fois en route, se moquent du reste, abandonnant leur paye. Mais les Européens n'ont par le temps de s'amuser. Il leur faut mettre les bouchées doubles et travailler jour et nuit. Chaque soir, il faut veiller à faire les paperasseries qui n'en finissent pas et qui doivent être livrées à heure dite puisque tels sont les ordres. Puis ensuite arrivera le 1^{er} février, la période d'exploitation et on se demande ce que les Travaux publics feront du personnel qu'ils occupent depuis plus de deux ans. Iront-ils grossir le nombre des sans travail sur le pavé de Hanoï ? Auparavant, il y aurait quelques officiers et soldats à renvoyer à leur corps.

Lao-kay

Ils ne sont pas commodes tous les jours, messieurs les Italiens, quand ils s'aperçoivent qu'on les a trompés et ils se vengent parfois assez cruellement. Mais comme on ne tient pas à faire de scandale, comme l'on veut ménager la grande et puissante Compagnie du Yunnan, on étouffe les affaires. Et puis ce sont des étranges ! Des Français seraient mis en prison, envoyés devant les tribunaux. On fait des excuses aux Italiens.

La chose s'est passée il n'y a pas bien longtemps au kilomètre 50 dans la vallée du Yunnan. Des Italiens ont flanqué quelques coups de couteau bien sentis à leurs patrons. L'un de ceux-ci a eu la joue traversée. Sa blessure est assez grave et aurait pu être mortelle. Ce n'était pas pour jouer qu'elle était faite. Nos hommes étaient embauchés à raison de 360 francs par mois. On leur avait décrit la région comme un pays superbe où l'on ne manque de rien ou tout pousse en abondance et où l'on peut facilement manger pour moins de 50 francs par mois.

Ils devaient être défrayés de tout jusqu'à destination et mettre au moins 300 francs de côté sur chaque solde.

Quand ils ont vu la réalité, ils se sont fâchés tout rouge et ils ont vu rouge aussi.

Ils ont joué du couteau. Que leur faire ? On les a tout simplement révoqués, sans déposer nulle plainte contre eux afin d'éviter le scandale, pensant que la chose ne s'ébruiterait pas et on les a fait redescendre pour les embarquer à destination de leur pays. On n'a pas lésiné sur les sommes qui leur étaient dues, heureux de s'en tirer à si bon compte. En voilà qui se sont seuls fait justice et n'ont pas moisi ici.

*

* * *

Une dépêche reçue avant hier lundi, dans l'après midi, nous a appris l'heureuse arrivée à Lao-kay, à deux heures du soir, d'un train parti de Yèn-bay le même matin. Sans doute ce n'était pas encore le premier convoi régulier. Ce n'était pas non plus le premier convoi qui effectuait le trajet. Auparavant, les ingénieurs des Travaux publics, et non des moindres, avaient parcouru la voie et constaté par eux-mêmes qu'elle était suffisante et parfaitement livrable. Mais le train du 22 janvier était le train d'essai officiel, partant à heure fixe, à une vitesse déterminée et devant arriver au moment voulu. Il emportait des représentants de toutes les administrations intéressées : des Travaux publics qui doivent remettre la ligne, de la Compagnie d'exploitation de chemins de fer du Yunnan qui doit en prendre bientôt livraison et l'exploiter, de la Compagnie de construction du Yunnan qui doit y raccorder le tronçon qu'elle est en train de construire dans la vallée du Nam-Ti et bien au-delà.

La grande administration avait pour représentants M. de Larminat et Borreil, suppléant le directeur général, puis les ingénieurs chefs de circonscription et de sections, MM. Caville, Bellat, Bennabencq, enfin M. d'Estabot d'une part et M. Le Bourhis d'autre part, représentaient les deux compagnies commerciales.

Tous ces personnages officiels occupaient un wagon emprunté à la ligne de Hanoi à Yèn-bay. Leur suite et les auxiliaires indigènes avaient pris place dans un wagon de quatrième. Le tout était traîné par une machine de la Compagnie du Yunnan. Plusieurs autres personnes invitées faisaient partie du voyage. Celui-ci s'est parfaitement passé, sans aucun à-coup et la ligne a été jugée bonne. Le retour s'est opéré dans des conditions analogues. La livraison de la voie pourra donc se faire dans quelques jours.

NÉCROLOGIE

(L'Avenir du Tonkin, 29 janvier 1906)

Nous avons appris avec regret la mort, survenue mercredi 11 courant, de M. Buissonnet, infirmier à la Société de constructions du chemin de fer du Yunnan. Cet Européen, arrivé à Hanoi dans la journée de mardi dernier, dans un état de maladie très grave, est décédé à l'hôpital de Lanessan où il avait été transporté.

Nos sincères condoléances.

LAO-KAY

(L'Avenir du Tonkin, 5 février 1906)

Chemin de fer du Yunnan

Depuis le retour de M. Dufour, bien des changements se sont opérés au Yunnan. — Les lots ont été distribués, pour la plupart à des entrepreneurs nouveaux, soit arrivant d'Europe, soit habitant déjà le Tonkin.

M. Waligorski ne garde que les trente premiers kilomètres — alors qu'il avait d'abord plusieurs lots. M. Lejeune, entrepreneur du 6^e lot du km 90 à km. 104, à Ma-Fan-Tien.

Il s'est rendu à Mongtze pour le règlement définitif de la situation.

C'était, à vrai dire, l'entrepreneur le plus aimé de la ligne. Et, faisant abstraction des nouveaux arrivés, qui ne sont pas encore connus, l'homme le plus juste et le plus intègre de la ligne !

Il ne faut certainement pas des gens comme lui à la Société de Construction. Étant trop honnête, il ne pouvait rester. C'est, je crois, le seul qui a versé une somme d'argent assez importante avant le commencement des travaux.

Nous verrons dans un article prochain combien il était estimé et considéré — tant des coolies chinois qui ont travaillé sous ses ordres, que du personnel européen.

Le 25, on pouvait voir arriver à Lao-Kay un convoi de dix Européens, avec tous leurs bagages : c'était les employés de l'Entreprise Lejeune, qui ne voulant pas laisser partir le patron seul, quittaient tous le Yunnan.

On est à se demander pourquoi une décision aussi arbitraire a été prise par la Société de construction. Rien n'était à reprocher à l'entrepreneur du 7^e lot. À ce moment, les travaux marchaient à merveille, plus de trois mille coolies occupaient les chantiers !

H. R.

(*L'Avenir du Tonkin*, 5 février 1906)

S'il est parfois indispensable de faire de la critique, ce qui n'est pas amusant comme on peut le croire pour un journaliste, il est aussi agréable de reconnaître le mérite et de distribuer l'éloge. Et cette fois, nous donnerons un bon point, plusieurs bons points même, au capitaine Labarrière, administrateur délégué à Bao-ha.

Il a acheté un troupeau de bœufs et a avisé tous les Européens de la région qu'il ferait abattre régulièrement et ferait délivrer de la viande de boucherie à tous ceux qui en désireraient. Autrefois, il fallait, quand on le pouvait, faire venir sa viande de Yên-Bay. C'était encore assez pratique pendant la saison froide, mais en été, on courait bien des risques de ne recevoir que des produits gâtés et, par conséquent, inutilisables.

Aussi est-il inutile de vous dire que tout le monde a appris avec joie la nouvelle et accepté à l'unanimité la proposition. Ceux de Ba-hoa, surtout, sont dans la joie et ceux des postes voisins, avec les trains quotidiens montant et descendant, peuvent profiter du bienfait. Cela a l'air d'un terme exagéré et fera sourire les Hanoïens qui mangent presque à leur volonté du mouton, du veau, du bœuf, sans compter la venaison.

Mais pour nous, qui, depuis si longtemps, étions réduits à la portion congrue, qui étions forcément consommateurs de viande de cochon, que les Chinois, profitant de l'occasion, nous vendaient le plus cher possible, à peu près quatre fois ce qu'elle valait, ce nous est un soulagement, car nos menus ne sont pas des plus variés. La volaille manque et, par conséquent, les œufs ne sont pas abondants ; pour en avoir, il faut faire sa basse-cour, quand les poulets consentent à y vivre. Il faut faire venir ses légumes de Hanoï et pour le poisson, autant n'en point parler.

À l'époque de l'organisation ouvrière, nous pouvions parfois nous procurer un morceau de beefsteak ou de roastbeef ; mais il fallait, pour cela déployer des ruses d'Apache. Les coolies recevaient bien leur portion, à laquelle ils préféraient le porc. Quant aux Européens, on ne leur donnait rien et pour avoir un peu de cette viande tant convoitée et qu'on apprécie surtout quand on en manque, il fallait se livrer à des manœuvres plus ou moins adroites qui ne réussissaient pas toujours.

Parmi les chefs organisateurs du service, pas un n'avait eu l'énergique initiative de faire donner à ses compatriotes le principal élément de nourriture qui leur manquait. Mais, pendant ce temps, les coolies annamites et les *linhs* de la milice gaspillaient le bœuf gratuitement et généreusement distribué pour leur popote par une administration quelque peu insouciante du bien-être de ses employés européens, des entrepreneurs qui travaillaient pour elle et les laissait facilement tomber malades faute d'une nourriture un peu substantielle.

Pas un, cependant, n'aurait refusé de rembourser la valeur de la nourriture qui lui aurait été consentie. La région passe pour être débilante et elle l'est réellement. Le jus de viande et la marmite américaine sont parfois aussi indispensables que le pain. Pour les avoir, il fallait acheter leur viande aux miliciens et aux coolies. Aussi peut-on penser si l'offre du capitaine Labarrière, bientôt connue de tous les postes voisins de Ba-hoa, a été acceptée avec joie et reconnaissance.

Solde et indemnités
(*Bulletin officiel de l'Indochine française*, 1906, p. 397)

Par décision du Directeur général des Travaux publics, en date du 7 février 1906.

Les frais de service annuels de 1.500 francs prévus pour les conducteurs remplissant les fonctions de chef de section, sont alloués à compter du 1^{er} janvier 1906 à :

MM. Raynal, conducteur de 1^{re} classe ;

Cavagnac, conducteur de 3^e classe, détachés au contrôle des chemins de fer du Yunnan.

CHRONIQUE DE HAIPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 10 février 1906)

On a pu voir, par des renseignements que nous donnions il y a quelques jours, que M. Guillemoto rentrait bientôt en France. Cela n'a rien d'étonnant puisque notre gouverneur général [Paul Beau] doit arriver sous peu au Tonkin ; M. Dussaix doit le suivre, il est déjà remplacé à la tête du service par M. Blondel, mais il ne faudrait pas pour cela croire que M. Dussaix ne reviendra plus, comme le bruit en a couru. Au contraire, il va en congé et reviendra ici avec le titre de directeur général des chemins de fer, et cela n'a rien d'étonnant si l'on considère que M. Dussaix, arrivé à la colonie il y a trois ans aux appointements de 6.000 francs, a aujourd'hui un traitement de 20.000, et aura, à son retour plus de 30.000 francs. Les avancements de l'Administration des Travaux Publics ne doivent avoir lieu que tous les dix-huit mois, minimum, mais lorsque l'on rend les services de M. Dussaix, les règlements ne sont pas suivis ; les surveillants et les **commis** n'ont pas d'avancement, même après trois ou quatre ans de crédit, mais pour des ingénieurs comme M. Dussaix, la valeur n'attend pas le nombre des années.

Nous avons déjà conté tout au long les améliorations apportées au service de l'H. F. C. Nous n'y reviendrons donc pas. Ce que nous voulons démontrer aujourd'hui, c'est la maestria avec laquelle, ce grand chef du matériel a, de sa baguette de chef d'orchestre, mené la valse des millions. Nous en avons tous les jours une nouvelle preuve à Haïphong.

Lorsque la construction de la ligne ferrée de Yenbay à Laokay fut commencée, on s'aperçut que le matériel nécessaire avait été employé sur d'autres lignes. Alors les échanges commencèrent et, en même temps, le gâchis. On fit venir de Tourane une partie du matériel qui manquait, on en fit venir de Saïgon. Puis il fut reconnu qu'on en avait trop demandé à Tourane, et une partie fut retournée. Entre-temps, de nouvelles commandes, qui avaient été passées en France, arrivaient. On aurait pu les arrêter à Saïgon : c'était trop facile, trop commercial, mais pas assez administratif. On laissa venir le tout jusqu'ici, si bien qu'aujourd'hui, la grande administration des T. P. a, dans son dépôt de Haïphong, 5.000 tonnes de matériel arrivées de France il y a trois mois qui vont être, sous peu, retournées à Saïgon. Quand les 200 millions auront disparu, on en trouvera d'autres !

Mais il y a mieux encore. Lorsqu'un commerçant ou un particulier veut faire parvenir un colis à Tourane, il l'adresse directement à ce dernier port ; les T. P. font mieux ; ayant dernièrement à Haïphong des caisses de matériel à y faire parvenir, ils les ont envoyées à Saïgon, d'où elles ont été adressées à Tourane. Après celle-là, on peut fermer la liste des excentricités du service.

Connaissant ces faits, le lecteur comprendra aisément qu'un directeur général des Travaux publics ne peut se séparer d'un ingénieur de la valeur de M. Dussaix, et qu'il n'est que logique de lui donner un avancement, même irrégulier.

Yên-Bay
(*L'Avenir du Tonkin*, 15 février 1906)

Je vous parlais tout récemment de la grande administration des Travaux publics dont on aurait aimé à dire tant de bien et je vous disais que, malheureusement, on ne peut le

faire comme on le souhaiterait. L'opinion à cet égard est unanime et formulée ainsi aussi bien par ceux qui lui appartiennent que par ceux qui n'en font pas partie. Voici de nouveaux faits qui vont vous le prouver encore et dont tout le monde, dans la région, est quelque peu indigné car, par ici, tout le monde est en contact plus ou moins direct avec les *Luc Lo* et prend parti pour les bons camarades qu'ils sont généralement. Jugez-en par vous même et dites s'il n'y a pas de quoi décourager les plus grandes bonnes volontés.

Tout dernièrement, sur un ordre venu de Hanoï, de la direction générale, on fit passer à certains agents temporaires ou journaliers de la ligne ferrée de Yê-Bay à Laokay des examens pour obtenir l'emploi de surveillants titulaires.

La chose fut faite au grand jour et très correctement, par des chefs ayant la confiance avec la délégation du directeur général, [qui] connaissaient fort bien leur personnel et, mieux que quiconque, pouvaient en juger et en coter la valeur en toute connaissance de cause. Les résultats des examens furent excellents et presque tous, ou même tous les candidats qui s'étaient présentés furent reçus avec d'excellentes notes. Il semblait donc qu'il n'y avait plus qu'à homologuer les opérations et à nommer les heureux titulaires.

C'étaient là des épreuves purement techniques. ne demandant pas une grande instruction générale. Il s'agissait de savoir comment on fait un mortier, comment on cube des tas de sable ou de briques, comment se tient une feuille d'attachement, comment se fait la comptabilité rudimentaire dont peut être chargé un surveillant. On n'exige point pour cela un diplôme de bachelier ni même une orthographe absolument impeccable. On peut, sans elle, faire un excellent agent.

Donc, les résultats ayant été excellents au point de vue pratique, on n'eut à enregistrer que des succès. Or, voulant peut-être faire leur cour au nouveau ministre des colonies qui, probablement, ne l'est plus que pour quelques jours, MM. Guillemoto et consorts, suivant et même exagérant l'admirable politique de M. Clémentel, cherchent à favoriser l'indigène dans les petits emplois au détriment de l'Européen, du Français ayant des droits acquis. Ils trouvèrent que les choses avaient trop bien marché et de changer tout cela.

Sans se soucier activement d'infliger un démenti au moins désagréable aux examinateurs qu'ils avaient nommés et institués tels, ils déclarèrent nuls les examens passés d'après leurs ordres antérieurs et soumièrent les admis à de nouvelles épreuves devant un nouveau jury. C'est bien la première fois où nous voyons remettre sur la sellette des candidats qui n'ont, eux, fait aucune faute et qui se sont conformés strictement aux ordres donnés par la direction générale. Est-ce à celle-ci qu'il appartient de se déjuger ainsi ? Fort bien s'il n'y a qu'elle seule en cause mais non si elle lèse des droits acquis et des intérêts respectables.

Donc, voici de pauvres diables d'agents (journaliers ou temporaires n'ont pas pour coutume de rouler sur l'or) qui seraient obligés d'aller dépenser une partie de leur maigre salaire pour aller faire à Hanoï un séjour qui ne leur rapportera rien autre chose que des déceptions, puisque ce nouvel examen serait passé dans le but aussi peu dissimulé que peu bienveillant que peu propre même d'éliminer, de ne pas admettre un certain nombre des candidats qui ont été déjà reçus.

Il faut avouer que c'est tout de même raide et assez peu honnête de la part d'une grande administration qui s'arroge tous les droits, même celui de faire d'inexcusable arbitraire, mais qui a bien également quelques devoirs corrélatifs de ces droits dont elle est trop portée à abuser.

Nous rirons peut-être beaucoup le jour où nous verrons les surveillants européens remplacés par des surveillants indigènes.

Les soldes mensuelles à payer par le trésor seront peut-être un peu moins élevées mais, en fin de compte, les Annamites coûteront autrement cher, plus du quintuple, du décuple, du *centuple* même de ce que coûtaient les surveillants français. Et nous n'aurons nulle peine à le prouver. Ceux qui ne se plaindront pas de ces remplacements

ce seront les entrepreneurs en tous genres et principalement les Italiens. L'affaire Chiochio se tirera à quelques vingtaines d'exemplaires Saute galette de la bonne princesse !

Cela aura du moins, sans enrichir ces Annamites, l'avantage de profiter à quelques Européens, Italiens de préférence qui hésitent à graisser la patte aux Français dont ils craignent à juste raison un refus indigne mais qui n'hésiteront aucunement à réaliser de notables économies de matériaux avec la complicité facilement achetée des surveillants indigènes. C'est pour le coup qu'on ne verra plus la couleur du ciment qui sera remplacé par du sable et que les piles de pont baladeuses s'en iront faire des promenades de quelques kilomètres dans les lits des fleuves.

Doux pays ! où il n'y aura plus de place que pour les gros fonctionnaires et quelques crapules à peau jaune qui béniront M. Clémentel ! Ce sont les fonds de l'emprunt qui trinqueront et sauteront aussi lors des réfections ! Charmant ! Charmant, n'est-ce pas Les belles économies !

COUP D'ŒIL EN ARRIÈRE
ET APERÇUS SUR LA VALLÉE DU HAUT FLEUVE ROUGE
par Georges Antoine
(*L'Avenir du Tonkin*, 22 février 1906)

Bien que l'on en parle de moins en moins pour bientôt tomber dans l'oubli, l'intervention administrative, au sujet de la main d'œuvre pour la construction de la ligne Yên-bay–Lao-kay ne peut être passée sous silence à cause de la haute portée colonisatrice qui l'avait dictée. Ce recrutement de coolies annamites fait parmi les populations agricoles des régions fertiles du Tonkin avait, en effet, pour principal but de leur faire connaître qu'il était possible à ceux auxquels la place manquait, de trouver dans la région du haut fleuve, des terrains pouvant assurer à eux et à leurs familles, une existence qui leur devenait de jour en jour plus difficile dans leur pays d'origine.

M. de Miribel, administrateur des Services civils, avait même, à ce sujet, soumis au résident supérieur du Tonkin, un programme complet dans lequel il était question de faire des avances aux futurs colons annamites.

L'idée était belle et généreuse ; mais avait un inconvénient très grave, c'est qu'elle n'aurait profité qu'aux paresseux, qui, heureux de l'aubaine, auraient mangé leurs avances en ne produisant absolument rien.

Se basant sur la coutume annamite, une autre proposition, émanant de M. Damade, chargé de la surveillance de l'organisation ouvrière pour le compte de l'administration supérieure, contenait de plus prudents avis.

Il ne s'agissait plus alors que d'accorder aux futurs colons indigènes une remise totale de l'impôt pendant une durée de trois ans, après les avoir laissés s'installer où bon leur semblerait, sans toutefois, leur délivrer de titres de propriétés qu'ils auraient inévitablement trafiqués.

Cette dernière proposition, dont on ne saurait trop comprendre le sens éminemment pratique, n'eut pas les suites que l'on était en droit d'attendre.

Non pas que l'Administration supérieure y mit difficultés, mais uniquement à cause de la mortalité effroyable qui frappa les coolies sur les chantiers, malgré toutes les dispositions qui avaient été prises pour assurer leur état sanitaire et tout le confortable qui put leur être donné.

Il ne faut pas perdre de vue que la vallée du Haut fleuve Rouge, se resserrant quelques kilomètres avant Yên-bay, reste étranglée sur toute son étendue jusqu'à Lao-kay, ne laissant que quelques parcelles de terrains d'alluvions, dont très peu atteignent la distance de quatre cents mètres des rives.

Ces terrains susceptibles d'être cultivés sont principalement formés par les coules du fleuve Rouge, qui, assez nombreux, ne permettent pas cependant d'avoir d'un seul tenant une exploitation agricole permettant à un Européen de tenter l'aventure.

Les très rares tentatives faites par deux ou trois de nos compatriotes donnèrent de si piteux résultats que l'Administration fut très sage en rejetant les nouvelles demandes qui lui furent présentées.

Il est nécessaire de préciser qu'il ne s'agit pas de concessions agricoles, en ce moment, et que les mêmes raisons n'existent pas pour refuser des terrains à ceux de nos compatriotes qui désireraient s'installer à proximité des grandes gares de la ligne, dans un but commercial ou industriel.

En cette dernière occurrence, il s'agirait, en effet, d'augmenter l'importance de certains points, Pho-Moi, par exemple, où se trouvera la gare de transit de Lao-Kay qui n'a pu être construite au point terminus de la ligne actuelle parce que la place manquait totalement.

L'Administration exigera évidemment des constructions immédiates, afin d'éviter les spéculations sur des terrains, peut-être appelés à avoir plus tard une valeur aussi grande que celle atteinte actuellement par ceux de Lao-Kay. Mais elle ne saurait refuser à ceux qui, en somme, en courraient les risques, une faveur qu'elle a toujours accordée aux premiers occupants.

En résumé, la situation économique de la vallée du haut fleuve Rouge est restée, à peu de choses près, la même qu'au commencement des travaux. Si quelques points comme Trai-Hut, le km 72, Bao-ha et Phô-lu s'étaient vus devenir des centres d'activité par suite des travaux, ces mêmes centres sont retombés dans leur torpeur habituelle, au fur et à mesure de l'avancement de la ligne. La population flottante qui les formait a disparu, ne laissant dans quelques campements abandonnés que des Chinois sans aveux qui n'ont plus d'autres moyens d'existence que la contrebande et le brigandage après avoir très vaguement travaillé sur les chantiers.

Cette population dangereuse, appelée elle aussi à disparaître d'ici peu, laissera donc le pays aussi inhabité qu'auparavant et il n'y aura, pendant longtemps, rien de changé, dans l'aspect de la vallée, que le long ruban de voie ferrée aboutissant à Lao-kay, avant de porter plus loin dans cette région encore bien inconnue du Yunnan, les bienfaits du progrès dus à notre influence en Extrême-Orient.

HAÏPHONG

Voyage du Gouverneur général Beau
(*L'Avenir du Tonkin*, 1^{er} mars 1906)

.....
Le Gouverneur général constate que, pendant qu'il visitait le Laos, s'est produit un événement d'importance capitale pour la ville d'Haiphong et pour le Tonkin tout entier : le chemin de fer de Haiphong à Laokay a été terminé et livré à la Compagnie qui doit l'exploiter, et il est permis d'envisager désormais l'achèvement rapide de la grande ligne qui doit ouvrir à notre commerce et à notre activité colonisatrice la province du Yunnan.

« Le prompt achèvement de cette ligne, ajoute M. Beau, est un des facteurs les plus importants de la prospérité de la ville de Haïphong. Je fais tous mes efforts pour en assurer la réussite. »

Parlant de l'avance récemment faite à la Compagnie du Yunnan qui a fait l'objet de violentes critiques dans un journal du Tonkin, M. Beau dit que cette mesure était nécessaire et il tient à en revendiquer la responsabilité.

« Je ne fais à personne de vous — dit M. Beau — l'injure de penser qu'il ait attaché un crédit quelconque aux ridicules accusations lancées contre l'honorable ministre des

colonies. C'est la une musique que doivent s'habituer à entendre les oreilles de ceux qui détiennent le pouvoir ! Quant au fait lui-même — dont je revendique toute la responsabilité — il est des plus simples :

Pendant mon séjour a Paris, je fus avisé par la compagnie concessionnaire du chemin de fer qu'elle se trouvait, faute de capitaux disponibles, sur le point d'arrêter ses travaux. J'examinai la question avec l'aide des services techniques du Département et c'est après avoir constaté la réalité de la situation qui nous avait été exposée que furent engagés les pourparlers qui ont abouti a un accord.

Il n'y avait que deux solutions : ou bien faire à l'entrepreneur l'avance de fonds qu'il sollicitait, ou bien courir le risque de l'acculer à la liquidation.

Dans le premier cas, c'était assurer sans interruption la continuation des travaux avec un sacrifice limité ; dans le second, c'était le saut dans l'inconnu, la désorganisation certaine des chantiers, la dispersion des ouvriers si péniblement réunis, c'était enfin, après des tentatives pour trouver un autre entrepreneur, tentatives qui ne pouvaient être qu'infructueuses, l'obligation de l'exécution en régie.

Eh bien, Messieurs, c'était là une aventure dans laquelle j'étais bien décidé à ne pas me laisser entraîner, car il était impossible d'en mesurer les conséquences politiques et financières.

L'entreprise continue donc sans interruption grâce au concours qui lui a été donné et il est permis d'espérer que le succès couronnera les grands efforts qui ont été faits. »

Le Gouverneur général dit que le concours de tous devait être acquis pour l'achèvement de cette grande entreprise dont l'intérêt est capital pour le Tonkin ; quiconque a le souci de l'intérêt du pays devrait oublier ses conceptions particulières pour ne voir que le but à atteindre. C'est là un devoir patriotique, car le bon renom de notre pays, autant que l'avenir de nos bonnes relations avec la Chine sont grandement intéressés à l'exécution de cette entreprise.

« Elle a pour vous, continue M. Beau, un intérêt de premier ordre. Quand elle sera achevée, Haïphong deviendra la tête de ligne d'une voie ferrée de 1.000 kilomètres desservant une population de plus de 10 millions d'habitants. »

En terminant, le gouverneur général dit que le port de Haïphong doit être mis à la hauteur de la fonction qu'il aura à remplir comme débouché de cette grande voie commerciale.

Il recherche actuellement les moyens de réaliser les grands travaux qui sont encore nécessaires et il fait appel au concours de la chambre de commerce, organe essentiel de la prospérité de la ville.

Le gouverneur général lève son verre à Haïphong et à la chambre de commerce.

.....

COMPAGNIE FRANÇAISE DES
CHEMINS DE FER DE L'INDO-CHINE ET DU YUNNAN

RECONSTRUCTION D'OUVRAGES D'ART
Adjudications sur appel d'offres
(L'Avenir du Tonkin, 8 et 14 mars 1906)

En vue de la reconstruction d'ouvrages d'art aux km 19 et 31 de la ligne de Haïphong à Hanoi.

MM. les entrepreneurs sont avisés qu'il leur sera donné communication des pièces des projets dans le bureau de monsieur Hud, ingénieur chef de service de la voie et des bâtiments, Hôtel de la Direction, boulevard Gambetta à Hanoi.

L'adjudication des travaux sera faite par ouvrage sur appels d'offres distincts pour chacun d'eux.

Les offres, faites sur timbre suivant le modèle de soumission joint aux dossiers des projets, devront parvenir ou être remises au siège de la Compagnie le mercredi 14 mars, à 3 heures du soir.

Lao-Kay
(*L'Avenir du Tonkin*, 17 mars 1906)

Les trains marchent désormais régulièrement... sur l'horaire du chemin de fer tout au moins. Car, à moins qu'ils ne portent le gouverneur général et les personnages de sa suite ou le directeur général des Travaux publics, il est assez rare qu'ils arrivent à l'heure voulue. Il semblerait, par ce qui précède, que toute la ligne de Yên-Bay jusqu'ici doit être parfaitement terminée. Il n'en est rien cependant puisque l'on en est toujours aux travaux de parachèvement. Un joli mot, n'est-ce pas, et qui éveille tout de suite l'idée d'un tas de jolies fioritures dont un veut enjoliver le tracé. On se représente des palissades analogues à celles de France, des maisonnettes de garde-barrière où il ne manque plus qu'un indigène avec le petit drapeau et un chapeau en toile cirée. Ce n'est pourtant pas tout à fait cela. Parachever, sur la ligne du Yunnan, veut dire refaire des terrassements mal faits ou que la pluie a emportés, consolider des ponts dont les culées ont des airs inquiétants, remettre d'aplomb des rails qui s'enfonceraient dans le sol et tout ce que vous voudrez et pourrez facilement supposer. Pour faire ce travail, plus important qu'on ne l'avoue officiellement, on a recruté sans mesure des coolies. Le recrutement de ces travailleurs est une excellente opération commerciale pour celui qui en est chargé [Damade ?] et l'on comprend que celui qui en est chargé s'y livre avec ardeur.

Ainsi, si, autrefois, on s'est plaint de la rareté de la main-d'œuvre, on ne peut plus en dire autant ; désormais, les coolies étant beaucoup plus nombreux qu'il n'est besoin pour ce qu'ils ont à faire. Il en résulte, naturellement, que le rendement qu'ils donnent comme travail est infime et si l'on songe que ces gens là sont payés à raison de 0 p. 45 cents par jour — sans compter les autres sommes qu'ils coûtent indirectement — on peut voir le gaspillage qui se produit, il est évidemment moindre que celui qui eut lieu lors de l'organisation ouvrière ; mais cela n'a pas tenu à la bonne volonté de ces intéressants chemineaux qui venaient réclamer des couvertures, des marmites, des chapeaux comme aux beaux jours où on les gavait de cette excellente viande fraîche de bœuf que l'on refusait avec énergie aux Européens moins bien traités qu'eux.

Donc ils sont en nombre plus que double de celui qui serait utile. On pourrait citer telle subdivision qui en a reçu jusqu'à douze cents. Il est vrai qu'elle comprend un très long parcours mais il n'était nul besoin de tout ce monde. Comme le personnel européen manque pour le surveiller, on pense si ces messieurs se la coulent douce. Les légendaires prisonniers se mettant à deux pour porter trois briques dans un panier sont des travailleurs acharnés si on les compare aux coolies qui villégiaturent du côté de Ngoi-Hop.

Il est vrai que cette subdivision a été la première terminée. Elle est même si bien terminée qu'une pile de pont, comme je vous le disais plus haut, a éprouvé le besoin de s'offrir un petit voyage, sans frais de route, mais qui coûte tout de même assez cher au budget. Il a fallu faire un pont provisoire avec un déplacement — toujours sans frais de route, de la voie afin de ne pas interrompre la circulation des trains ou de ne pas forcer les voyageurs et les marchandises à transborder.

Je ne suis pas sorcier, mais je parierais presque que l'on n'a point attiré l'attention de M. le gouverneur général sur tous les points que je viens de signaler et qu'on préférera

lui faire faire le voyage de retour par le fleuve Rouge afin d'éviter qu'il ne passe deux fois en ces mêmes endroits. *Bis repetita non placent !*

Hanoï
CHRONIQUE LOCALE
(*L'Avenir du Tonkin*, 8 avril 1906)

M. Dieulefils met en vente des cartes postales, au bromure, du déraillement survenu avant hier sur la ligne d'Haiphong.

Hanoï
Arrivées
(*L'Avenir du Tonkin*, 22 avril 1906)

Par le train venant de Haïphong à 10 h. 45 sont arrivés vendredi soir M. de Traz, représentant de la Société de construction du Yunnan, et M. Dufour, ingénieur de la section Lao-kay-Mongtze.

OPINIONS

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

On nous écrit :

À la date du 14 avril, la Compagnie des chemins de fer du Yunnan informait par lettre trois Européens et un Annamite qu'en vue de la mise prochaine à exécution des travaux d'enrochement du pont des Rapides, un appel d'offres sur série de prix établi aurait lieu dans les bureaux de la Direction et que les soumissions sur rabais devraient être déposées par les concurrents pour le 18 avril à 11 heures au plus tard.

Ces entrepreneurs, après avoir fait plusieurs déplacements pour se rendre compte de la difficulté des travaux à entreprendre et du prix des matériaux nécessaires à leur construction, déposèrent au jour indiqué leurs plis contenant leurs soumissions.

Dans le but de connaître quel était l'adjudicataire, plusieurs démarches furent faites par les intéressés dans les bureaux de l'ingénieur de la voie et des bâtiments qui, toujours, répondait invariablement : « Rien de nouveau encore ; les plis sont partis aux Travaux publics qui, eux-mêmes, doivent décider quel sera le soumissionnaire chargé du travail. »

Cette situation dura jusqu'au 22 avril, c'est-à-dire pendant quatre jours sans qu'une solution fut apportée, et quelle ne fut pas leur stupéfaction en apprenant que l'appel d'offres fait par la Compagnie du Yunnan était rejeté par les T. P., qui, eux, devaient exécuter les travaux au lieu et place de la Compagnie concessionnaire.

En effet, le même jour, par une lettre signée de l'ingénieur chef de service du 1^{er} arrondissement, on invitait les entrepreneurs à déposer de nouvelles offres aux T. P. et ce, jusqu'au 28 avril à 4 heures du soir.

Cette fois, un certain nombre d'Européens furent convoqués et surtout un nombre respectable d'Annamites.

Il est facile de reconnaître dans ce procédé si commun aux T. P. un de ces actes que l'on ne peut qualifier.

Les offres remises en premier lieu par le concurrents, si elles ne furent dévoilées à l'une ou l'autre administration, T. P. et Yunnan, furent cependant connues, puisque tous les nouveaux appelés savent le rabais le plus fort qui fut consenti.

L'on devine sans peine le but des T. P. en refusant de déclarer adjudicataire la personne qui eût dû l'être : car si nos renseignements sont exacts, le travail devait être exécuté par un Européen qui avait fait les offres les plus avantageuses pour l'État ; mais comme avant tout, on ne cherche que la disparition des Français travaillant à la Colonie, on espère par ce procédé inique arriver à donner ce travail à un Annamite qui, lui, sera le bienvenu. Il n'aura, il est vrai, pas beaucoup de peine à tabler sur un prix : sachant le plus fort rabais consent à l'appel d'offres précédent, il en fixera un second qui, forcément, lui assurera le travail.

Que l'on ne me taxe pas d'exagérations ; les faits me rendront raison ; ce procédé est fort en faveur aux T. P. qui, pour la dernière importante adjudication qui eut lieu à Hanoi et destinée à la construction de quatre pavillons à la maternité Indigène, n'ayant pu trouver sur place qu'un seul indigène pour concurrencer les Français ayant demandé à prendre part à cette affaire, n'hésitèrent pas à faire monter de Ninh-Binh un autre indigène nommé Nguyen-van-Ngià, qui, forcément, fut déclaré adjudicataire avec un rabais de 12 % sur des prix tels qu'il est impossible de travailler honnêtement et conduire à bien une entreprise de cette importance dont le total dépassera 100.000 francs.

Les autres entrepreneurs Français déposèrent des offres variant entre 10 % d'augmentation et 1 % de rabais, d'où un écart de 22 %.

Il y a cependant ici des entrepreneurs consciencieux, ayant fait leurs preuves, connaissant leur métier, possédant un outillage approprié aux travaux à exécuter et payant patente pour un chiffre très élevé.

Les « x »⁴⁵ qui président aux gaffes et à l'engloutissement des millions que nous leur procurons n'ont pas hésité à prouver, une fois de plus, leur attachement à ces petits Annamites, qui, eux, ne possédant rien, n'ont forcément rien à perdre et sous un nom quelconque, se sachant forts, étant soutenus, n'hésitent pas à prendre de grosses affaires dans la ferme intention de ne pas terminer les travaux qu'on leur donne si indulgemment.

N'ayant aucun frais, ne payant très souvent pas de patentes, n'ayant pas d'ateliers, pas d'employés, payant leurs coolies et fournisseurs en monnaie de singe, les rabais pour eux sont faciles.

D'ailleurs, les formalités imposées aux Français dans les adjudications ne comptent pas pour eux. Et pour ne citer qu'un fait : l'entrepreneur annamite cité plus haut n'a-t-il pas commencé ses travaux sans avoir déposé au Trésor son cautionnement définitif ? Il se voit dans l'impossibilité d'opérer ce versement, n'ayant pas les fonds nécessaires. Il est vrai que, peut-être, s'il arrive à force de compassion de l'autorité, à terminer ses travaux, il opérera ce versement quand il lui plaira.

Je le demande sans parti-pris, si un tel fait se produisait vis à vis d'un Français, aurait-il à compter sur une aussi grande sollicitude ? La réponse n'est pas douteuse et ses chantiers seraient déjà arrêtés.

Si un entrepreneur français avait eu la construction du Lycée de jeune filles, nul doute que, depuis longtemps, il aurait été résilié avec perte et fracas. Les travaux conduits en dépit du bon sens sont en panne depuis plus de trois mois. Le protégé de Clémentel s'en moque ; il sait bien que, malgré les plaintes des agents subalternes, qui eux, sont

⁴⁵ Polytechniciens.

obligés d'exécuter ces travaux par ordre supérieur, aucune décision ne sera prise contre lui. Il continuera, si c'est son bon plaisir à ne pas paraître sur ses chantiers, n'ayant que le souci de toucher ses mandats en fin de mois pour des ouvrages qu'il n'a même pas vus.

Les clauses et conditions générales imposées aux entrepreneurs de travaux publics aux colonies n'ont pas leur raison d'être ici, n'étant jamais appliquées, sauf pour ceux qui ont eu le malheur de naître en France.

Les Annamites, les Grecs, les Italiens, les Chinois ont droit à toute la sollicitude du gouvernement. Quant aux Français, qu'ils... crèvent.

Après les nombreux essais tentés ici par l'administration au sujet de l'admission à concourir de ce genre-là, on n'en continue pas moins de les accepter.

Une écluse construite à Phu-Ly en 1904 et ayant coûté plus de 30.000 piastres au protectorat, confiée pour exécution à un vulgaire caï annamite, a été emportée aux premières inondations qui ont suivi son achèvement.

Cela ne fait rien. Un nouveau projet élaboré aux T. P. et se montant à la somme de 60.000 piastres est prêt à être mis à exécution ; mais pour cette fois comme pour l'autre, on ne prendra pas de Français, on ne fera même pas d'adjudication ni d'appel d'offres ; et un Ba ou un Nam sortant d'on ne sait où, peut être de prison, un ancien bête⁴⁶ du conducteur chargé du règlement de ce travail, se verra un jour, par la volonté d'un ingénieur quelconque, devenu entrepreneur.

On nous oblige à produire des références : c'est bien ; mais où prend-on celles des Annamites ?

L'article 13 des clauses et conditions générales citées plus haut oblige l'entrepreneur à avoir sur ses chantiers un ou plusieurs employés français. Pourquoi la même obligation n'est-elle pas imposée aux concurrents annamites ?

Ne connaissant rien des affaires qu'ils entreprennent, c'est le conducteur ou le surveillant de l'administration, qui, lui, est obligé d'exécuter leurs travaux et on comprend facilement que le cumul des appointements suit celui du travail, au préjudice de la bonne exécution des affaires qui leur sont confiées.

À la dernière adjudication de l'artillerie qui était destinée aux travaux d'une caserne à exécuter à Dap-cau, les concurrents furent obligés, pour être à même de prendre part à cette affaire, de produire, par un certificat signé du trésorier de la Banque de l'Indo-Chine, leur dépôt en banque. Nul doute que s'il se fut présenté un Annamite, cette clause, nullement portée au cahier des charges, ne lui eût pas été imposée, et pour cause.

Les récents événements qui se sont passés sur cette malheureuse ligne de Yen-bay-Lao-kay, ne sont-ils pas là pour indiquer une nouvelle marche à suivre pour les futurs travaux de chemins de fer ?

Le tombeau de l'emprunt de 200 millions devrait cependant bien donner à réfléchir à nos gouvernants. Quand on considère, d'un côté, les fortunes faites par les enfants du pays des macaronis et la misère — lorsqu'ils ne furent pas acculés au suicide comme ce malheureux Bac à Haïphong — le résultat obtenu par beaucoup de travailleurs français sur cette ligne, fait regretter, une fois de plus, de porter ce nom.

Mais cela continuera tout autant que le Tonkin vivra, et l'expérience se continue sur les lignes de l'Annam. Après avoir, par une résiliation arbitraire, ruiné une douzaine d'entrepreneurs sur la ligne citée plus haut dans le seul but de les remplacer par des étrangers, on n'a même pas daigné accepter les offres faites par ces malheureux de concourir à de nouveaux travaux.

Devant les réclamations de ces derniers, et pour leur faire croire à un peu de bienveillance de l'administration, on invita les plus récalcitrants, qui avaient osé soumettre au conseil du contentieux leurs justes revendications contre les agissements

⁴⁶ Cuisinier.

des T. P., à se rendre sur un point de la ligne de Phan-Rang à Saïgon étudier les lots qui leur plairaient et que, certainement, on leur donnerait. Mais ses pauvres naïf n'avaient pas encore compris que c'était pour avoir un moment de répit qu'on les expédiait là-bas. À leur retour, après avoir passé un mois sur un tracé de ligne, indiqué seulement par de vagues piquets en pleine brousse, on ne tint nul compte de leurs offres et, par des voies détournées, on leur fait comprendre qu'ils n'avaient aucun espoir. Et le meilleur prétexte qu'on trouva pour les évincer fut d'avoir à verser à la banque des garanties pécuniaires variant de 30.000 à 100.000 piastres.

A-t-on demandé les mêmes garanties aux Grecs, Italiens, cosmopolites de tous crins qui envahissent le Tonkin en ce moment, et qui vont, comme leurs aînés de Yen-Bay et du Yunnan, recommencer leurs exploits ?

Non, on ne l'a pas fait ; et on ne le fera pas, parce qu'ils ne sont pas de notre pays et que, par conséquent, ils ont droit à toutes les considérations.

La ligne Tourane-Huê, après la résiliation de l'entreprise Waligorski, fut confiée en grande partie à des étrangers, à l'exclusion presque complète des Français.

Les travaux que l'on vient de commencer pour la gare de Pho-Moï, près de Lao-Kay, et se montant à un chiffre très élevé, ne viennent-ils pas d'être traités à un entrepreneur dont le nom seul indique la nationalité et ce, sans appel d'offres ni adjudications.

Plusieurs Français se sont intéressés à cette affaire, mais n'ont été nullement déçus en apprenant à qui ces travaux ont été confiés.

Il reste encore, paraît-il, à traiter les travaux de couverture et de charpente pour ces bâtiments. À qui le seront ils ? Sûrement, là encore, on opérera de la même façon.

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 ?

Croyez-vous, après ses quelques exemples puisés au hasard, qu'il soit nécessaire d'en citer d'autres ? Je pourrais écrire dix pages avec ce sujet qu'il ne serait pas épuisé.

Mais je ne voudrais pas abuser de l'obligeance des lecteurs qui, sans doute, seront intéressés, et je me propose d'y revenir sous peu avec de nouveaux faits.

La patience humaine a des bornes ; nos gouvernants devraient le savoir.

Non contents de nous traiter en parias lorsque nous arrivons à prendre une adjudication, ils font ce qui est en leur pouvoir pour nous empêcher de travailler et cela ne s'adresse pas seulement aux T. P. mais à tous les services, Artillerie, Mairie ; en un mot, partout.

Il est doux d'être Français ! C'est écœurant, c'est ignoble. De tels procédés suffisent pour clouer au pilori ceux qui les favorisent.

M. Guillemoto a bien mérité du pays. Il a droit à toute la reconnaissance des étrangers.

Mais pendant son séjour dans la Mère Patrie, muni d'une bonne prébende pour ses actions, il n'en aura pas moins, s'il lui reste un peu de conscience, des remords pour toutes les misères qu'il aura semées sur son chemin et ses lauriers seront tachés du sang de ceux qu'il aura acculés au désespoir par son administration néfaste.

Hanoï
CHRONIQUE LOCALE
(*L'Avenir du Tonkin*, 29 avril 1906)

Samedi matin par le train de 6 h. 10 est parti M. Getten, directeur de la Cie du Yunnan ; le directeur général est accompagné de M. Chemin-Dupontès, ingénieur en chef du Mouvement, qui rentre également en France.

Tout le personnel européen s'était rendu sur le quai de la gare pour présenter à M. Getten et à M. Chemin-Dupontès leurs vœux de bonne traversée.

M. Getten reviendra à Hanoï dans le courant du mois d'octobre : son absence sera donc de courte durée.

Le voyage de M. Beau au Yunnan.
(*Les Annales coloniales*, 3 mai 1906)

M. Beau a quitté Hanoï le 10 mars pour se rendre sur les chantiers de construction du chemin de fer du Yunnan.

Il était accompagné pendant tout le voyage de M. Guillemoto, directeur général des travaux publics, du général Pennequin, de MM. Bonnin et Sicard.

Le gouverneur général est arrivé à Lao-kay le 11 mars, à six heures du matin. Le trajet de Hanoï à la frontière du Yunnan s'est effectué en douze heures.

Il est parti le 11 pour poursuivre sa visite des chantiers de la vallée de Nam-Ti ; il a fait en chemin de fer deux km. en territoire chinois en traversant le pont du Nam-Ti et le tunnel d'Hokéou. M. Beau est arrivé le 11, à cinq heures du soir, au kilomètre 22, à hauteur du village de Nam-Ti. Le départ s'est effectué le lendemain 12. Le convoi a suivi la plate-forme du chemin de fer qui est très avancée jusqu'au kilomètre 25 ; de nombreux coolies, annamites et chinois du Kouang-Si travaillent sur les chantiers. Les voyageurs sont arrivés à midi, à Nam-Tien, siège d'une des sections de la ligne, placée sous la direction de l'ingénieur [Antonin] Bodin.

Le gouverneur général est reparti le 13 à sept heures du matin et est arrivé dans la soirée au kilomètre 58.

Travaux Publics
(*L'Avenir du Tonkin*, 17 mai 1906)

Le départ de monsieur Borreil ⁴⁷, ingénieur en chef de la 1^{re} circonscription des chemins de fer (Études et travaux), entraîne le déplacement du deuxième arrondissement du même service. Ce deuxième arrondissement, commandé par le chef d'escadrons Bellat, et qui, jusqu'ici, avait son siège à Yèn-Bay, vient, en effet, de s'installer dans les bureaux du boulevard Amiral-Courbet. Monsieur le commandant Bellat, tout en conservant la direction de son ancien arrondissement, prend la succession de M. Borreil. À Yèn-Bay, les bâtiments occupés par le 2^e arrondissement des chemins du fer seront cédés par les Travaux Publics à l'administration des Douanes et

⁴⁷ Départ définitif pour Perpignan sans esprit de retour.

Régies qui, indépendamment du superbe local qui vient de lui être construit, va y installer des bureaux.

YÊN BAY
(*L'Avenir du Tonkin*, 19 mai 1906)

Depuis le temps que l'on en annonce la fin, les travaux de chemin de fer sont tout de même finis... officiellement tout au moins. Et cette terminaison reçoit sa sanction par la suppression (que met-on dans mon corbillon ?) de la première circonscription de la deuxième division ou, plutôt et sans sacrifier à la rime, du deuxième arrondissement.

M. le chef d'escadron Bellat, élève de l'École polytechnique, qui, auparavant, dirigeait le service à Yên-Bay, d'où il donnait ses ordres à toute la ligne, quitte ce poste et, avec lui, s'en vont ses bureaux. Il transporte tout son service à Hanoï où il devient l'ingénieur chef de service chargé de remplacer M. Borreil, parti en congé, et la section de travaux publics qu'il va commander avec une réelle compétence, il faut l'avouer, prend le nom de première circonscription, arrondissement de Hanoï.

La population de Yên-Bay ne verra joint partir sans regret M. Bellat. Quoique l'on ait pu dire — et souvent des sous-ordres grincheux colportèrent des bruits peu fondés, — le commandant Bellat avait su se faire apprécier aussi bien des entrepreneurs auxquels il avait affaire que des agents placés sous ses ordres envers lesquels il se montra toujours très bienveillant. Nous ne parlons pas de l'estime dans laquelle le tenaient ses chefs. Le transport dans la capitale de tout son service prouve qu'il était digne d'occuper son poste et qu'il est digne encore de le tenir à Hanoï puisqu'il a transporté ses bureaux avec lui.

Nous offrons au commandant nos souhaits de bon séjour dans la capitale.

CHRONIQUE LOCALE
(*L'Avenir du Tonkin*, 24 mai 1906, p. 4, col. 4)

Pauvres recruteurs. — On nous écrit : Ayant rencontré ces jours derniers un Chinois de connaissance revenant de Lao-kay et que nous savions s'occuper de recrutement de coolies, nous engageâmes la conversation avec lui pour savoir à quoi nous en tenir sur les profits qu'il pouvait tirer de son commerce.

Hélas ! nous dit-il, les profits sont maigres et les pertes grasses ! Si je vous disais, monsieur, que sur trois convois de coolies que j'ai envoyés, à Lao-kay j'ai perdu au moins six cents piastres ! ... et pourtant j'avais un cai de confiance qui accompagnait le convoi chaque fois et qui m'a certifié qu'aucun des coolies n'avait pris la fuite. Mais voilà, à leur arrivée à destination, on se contente d'un appel tellement sommaire, que plusieurs d'entre eux vont sur les chantiers sans avoir été pointés à l'arrivée.

Mais, lui répliquons-nous, une fois sur les chantiers, s'ils travaillent, on doit cependant s'apercevoir de leur présence ? Oui, monsieur, en effet, on pointe tant de coolie au travail ; mais à ce moment, on ne s'occupe plus de leur provenance et il arrive que moi, recruteur, qui ai reçu la moitié des avances qui sont faites au départ pour quatre vingts coolies par exemple, on ne m'en pointe que soixante à l'arrivée alors que j'ai avancé la deuxième moitié aux quatre vingt réellement partis ; et quand je me présente pour toucher le reliquat de la somme qui m'est due, on me met tous les yeux un télégramme n'accusant que soixante coolies arrivés à destination et on me retient alors sur le reliquat à toucher la première moitié des avances faites aux vingt coolies non arrivés, ou plutôt, non pointés à l'arrivée. Voyez alors mon bénéfice !!

Ainsi vont les choses et les gens s'en contentent, ne pouvant faire autrement ; mais quand donc cessera cette incurie déjà ancienne et qui a fait tant de dupes ?

Qui nous le dira ?... La parole est à M. le directeur de la société de construction; mais nous sommes assurés d'avance, que, comme par la passé, le « modus vivendi » restera à l'ordre du jour.

Pauvres recruteurs !

TRAI-HUTT

(*L'Avenir du Tonkin*, 24 mai 1906, deuxième édition, p. 2, col. 2)

Vous avez annoncé la clôture officielle des travaux de la ligne, ce qui ne veut pas dire qu'il ne veut pas dire qu'il ne plus rien à faire. La meilleure preuve, c'est que m. Vola vient d'être chargé, à l'entreprise, de beaucoup de parachèvements. Mai enfin, puisque le travail est réputé fini, nous avons peut-être bien le droit de faire notre bilan et de voir, indépendamment de l'argent qui a été dépensé sans compter et qui a permis à certaines fortunes scandaleuses de s'édifier en peu de temps au milieu du grabuge et de la gabegie, combien de vies d'Européens nous a coûtées cette région malsaine. Ne parlons pas des Asiatiques. Leurs tombes sont innombrables et M. Damade lui-même ne pourrait pas en faire le décompte.

[Martyrologe.]

Le martyrologe des nôtres qui sont restés sur le terrain est long et édifiant. Ce sont les Travaux publics qui fournissent le plus fort contingent de morts avec Vaide, Jacquesson, Kopp, Terrade, Hiélard, Chiantor, Pratio, Legrand, Reiss, Adhéran, Noté mort pendant qu'il était en service dans la police après avoir été licencié par les Travaux publics. C'est ensuite Baumgartner, employé de M. Vergrière, c'est Long, assassiné dans les conditions tragiques que vous connaissez et que vous avez publiées au moment de sa mort. C'est Régina, l'entrepreneur bien connu et sympathique, mort bien plus du chagrin qu'il se faisait à cause des difficultés qu'on lui créait que pour cause de maladie. Du moins, celle-ci ne fut qu'une conséquence de celui-là. C'est M. Bédel, au service de l'entreprise Bernières. C'est Kagy, le surveillant des Postes et télégraphes, sans compter les autres que nous oublions, tel l'entrepreneur italien Chiochio, sans compter ceux qui sont partis malades, frappés dans leurs œuvres vives et qui ont emporté le germe du mal auquel ils succomberont fatalement l'un de ces jours.

Vous le voyez, la liste est longue et lugubre et vous pouvez remarquer qu'elle ne contient, ou à peu près, que des noms de pauvres hères, de petits travailleurs à qui leurs maigres appointements ne permettaient pas de se donner le modeste confortable qui les eut empêchés de mourir. Les gros entrepreneurs, les grands chefs de la puissante administration, Messieurs les ingénieurs, venaient rarement de ce côté. Quand ils y passaient, ils ne restaient pas longtemps. Dès qu'une indisposition les menaçait, qu'une simple migraine se prolongeait un peu plus longtemps que de coutume, ils savaient bien se faire hospitaliser et envoyer en congé de convalescence aux frais de la princesse. Heureux encore s'il ne partaient pas en mission ! C'est dans ces conditions que l'on marchande aux rares survivants de cette phalange, la bouchée de pain qui les fera vivre. C'est, après tant de morts qui ont payé la rançon des vivants, qu'on attermoie, qu'on hésite à nommer, à titulariser des malheureux qui triment au fond de la brousse, sur ces chantiers malsains depuis dix-huit mois ou deux ans quand ce n'est plus ? C'est à croire que ceux qui sont placés à la tête du service n'ont aucune qualité de cœur et, dans leur égoïsme monstrueux, ne pensent qu'à eux seuls.

Ces déshérités ne peuvent ni se plaindre ni même parler. Il suffirait qu'on les soupçonnât d'avoir donné des renseignements à un journaliste pour qu'ils risquent de perdre la petite et misérable situation qu'ils ont et qui assure leur misérable vie.

Mais en revanche, il appartient aux grands chefs du gouvernement d'intervenir en leur faveur et de donner des ordres fermes pour que leur sort soit enfin amélioré et assuré pour l'avenir. Nous osons espérer qu'on fera quelque chose pour eux.

BAO-HA
(*L'Avenir du Tonkin*, 31 mai 1906)

Dans *l'Avenir* du 24 mai, votre correspondant de Trai-Hut, après avoir exposé les différences —non réglementaires— de traitement qui existent dans l'Administration des Travaux publics, entre les gros bonnets et les petits agents, et fait, en termes très justes, le procès des premiers, termine en exprimant le désir de voir les grands chefs rendre enfin justice à ceux des petits qui sont restés sur la brèche jusqu'au dernier se trouvait commandant d'armes est rentré moment... Nous voudrions bien partager cet espoir ; mais hélas l'expérience est là pour démontrer que ce n'est qu'une illusion qui aura le sort de toutes les illusions,

Croire que MM. Guillemoto et consorts vont s'intéresser au sort de pauvres diables qui, pendant près de deux ans, ont fourni jusqu'à 16 heures de travail par jour, indifférents à la pluie qui transperçait leurs vêtements — et les glaçait l'hiver — connue au soleil qui brûlait leurs crânes. par les journées torrides de l'été, et rendre leur situation plus stable, leur assurer un morceau de pain chèrement acheté !... Comme c'est mal les connaître ! Un exemple, mieux que tous les raisonnements, vous permettra d'en juger :

Au nombre de ceux qui sont morts à la tâche se trouve l'agent Hiélard ; quand nous aurons dit dans quelles circonstances il a succombé, le public sera fixé sur la grandeur d'âme du « Pontife » des Travaux publics.

Miné par la fièvre et l'anémie, impaludé au dernier degré, Hiélard, qui était en service à Bao-Ha. poste malsain entre tous ceux du haut fleuve Rouge, dut, à un moment donné. se faire hospitaliser. À l'hôpital, il fut dûment averti qu'il ne pourrait remonter à Bao-Ha sans mettre sa vie en danger. Il alla donc, à sa sortie, trouver M. Guillemoto, et, les larmes aux yeux, lui fit connaître l'avis des médecins, le suppliant de ne pas le renvoyer par ici... Savez-vous quelle fut la réponse du Potentat en chambre ? Ne cherchez pas : Hiélard fut mis en demeure de choisir entre ces deux situations : ou retourner à Bao-Ha, sans délai ; ou être licencié immédiatement. Et comme le malheureux avait besoin de manger, il rejoignit son poste... où il mourut peu de temps après...

Cela vous donne le frisson n'est ce pas ?.... C'est que vous n'êtes pas cuirassés par l'habitude, comme le grand maître de l'X... Pour lui, s'il fallait que tous les misérables... dont il a causé la mort de cette façon, sans compter les malheureux entrepreneurs anémiés morts de chagrin, ou qui se sont tués, viennent, la nuit, le tirer par les pieds, on peut être assuré qu'il ne dormirait pas souvent.

Gia-Lam
(*L'Avenir du Tonkin*, 2 juin 1906)

Depuis quelques jours, le fameux remblai bouge et d'une façon inquiétante.

Allons nous être obligés d'ouvrir une rubrique comme nous l'avons fait l'année dernière donnant des nouvelles de ce malheureux tas de terre qui s'obstine à ne pas vouloir rester en place ? C'est à supposer, s'il faut croire les consultations que nous avons prises auprès des gens du métier. Les pluies qui n'ont cessé de tomber depuis huit jours ont effrité une partie du talus et si l'on n'apporte pas de suite un remède radical à l'état de choses actuel, tout permet de supposer que le remblai va « filer » de nouveau.

Si, tous les ans, l'État et la Compagnie du Yunnan (le remblai appartient en effet pour moitié à ces deux compagnies) se voient dans la nécessité de grands travaux de terrassement, ne serait-il pas plus simple de se résoudre à adopter le premier projet, nous voulons parler du prolongement du pont de Hanoï ? Si les terres du remblai continuent à fuir, on sera bien obligé un jour de solutionner la question comme nous l'indiquons.

AU YUNNAN

Le brigandage sur les Chantiers du chemins de fer. Un Européen assassiné
(*L'Avenir du Tonkin*, 24 juin 1906)

Dans une Lettre du Yunnan, que *L'Avenir du Tonkin* publiait dans son numéro du 3 février dernier, je relatais une série de vols commis sur la ligne et l'assassinat de deux Annamites au kilomètre 3 ; je disais qu'étant donné l'impéritie et le mauvais vouloir des autorités chinoises, l'audace des malfaiteurs ne ferait qu'augmenter, que les Européens n'étaient plus en sûreté et que ce serait contre eux qu'un jour les attaques seraient dirigées.

Ce jour est malheureusement arrivé : un Européen vient d'être assassiné.

Voici les faits. M. Albertier Joseph, un Français appartenant à la Légion étrangère, avait travaillé à Y-Léong-yen, à 40 km. en amont de Yunnansen, en qualité de surveillant, et regagnait Lao-kay pour y obtenir une prolongation de congé. Arrivé au km. 51, le 13 juin, il eut la malencontreuse idée de vouloir changer au village de San-Tcha-Ho, des piastres contre des billets puis, désirant arriver au km 48 mais craignant d'être pris par la nuit, il engagea un Chinois pour l'accompagner et lui servir de guide. Celui-ci, au lieu de suivre le chemin de service, s'engagea dans un sentier longeant le Namti Il était alors à peu près 6 heures 1/2 soir. À peine avaient-ils fait quelques centaines mètres dans ce sentier, qu'ils rencontrèrent cinq ou six Chinois venant en sens contraire. L'un de ceux-ci, sans dire un mot, envoya à l'Européen un formidable coup de pied dans le bas ventre et l'étendit sur le sentier. Le voyant à terre, tous les chinois le frappèrent à coups de coupe-coupe et de couteaux jusqu'à ce qu'il ne donna plus signe de vie — puis ils le dépouillèrent entièrement, ne lui baissant que son seul pantalon, et pour faire disparaître les traces de leur crime, ils poussèrent leur victime dans les à-pics.

Le corps roula jusqu'au bord de la rivière et resta là toute la nuit les jambes submergées.

La fraîcheur de la nuit fit reprendre ses sens à M. Albertier ; avec un courage surhumain, il parvint à regagner le campement de coolies le plus voisin. Les coolies effrayés de voir ce malheureux européen tout couvert de sang et ne pouvant se soutenir, s'empressèrent de le transporter chez M. Davin, ingénieur du lot, qui fit mander d'urgence le médecin de la section, le dévoué docteur Mazzolani ; celui-ci arriva peu après, fit les pansements les plus urgents et ordonna le transfert immédiat du blessé à l'ambulance du km. 35.

Hélas ! M. Albertier était trop profondément atteint, il expira en cours de route et le médecin chef de l'ambulance du km. 35, un vieux Tonkinois, estimé de tous, M. le Dr.

Thoulon, ne put que constater le décès et ordonner l'inhumation qui eut lieu le 14 juin. Il faut espérer que, cette fois, on établira les responsabilités et que justice sera faite. Dire continuellement « la Justice informe » n'est plus suffisant ; et nous avons pleine confiance en l'énergie bien connue de notre consul d'Hokéou M. Dupont, pour mener à bien cette affaire et faire prendre telles mesures et protéger qu'il convient pour punir les coupables et protéger efficacement les Européens.

Il convient d'abord de balayer tous les petits mandarins, délégués ou Ta Loualé qui, s'ils ne sont pas des exécuteurs des vols, en sont out au moins les instigateurs. Nous rappellerons pour mémoire la caisse de piastres qui, mise en dépôt chez le mandarin du km 50, fut volée il y a quelques jours. Récemment encore, un délégué chinois se permit de faire ligoter un Européen coupable d'avoir frappé un coolie chinois et le promena à travers le village de Nati au km 32 sous les regards moqueurs et les quolibets de toute la population. Sur plainte du consul, ce mandarin fut mandé à Montgzé, fit quelques laïis au Tao-tai et... revint prendre son poste plus arrogant que jamais. Entr'autres faits de brigandages tout récents, nous citerons ce marchand annamite de Lao-Kay qui était monté au km 93 pour cendre du nuoc-mâm et du mâm-tom, et qui, s'en revenant, fut attaqué au km 78 par trois Chinois qui lui demandèrent « La vie ou 80 * ? » et comme le malheureux ne répondait pas assez vite, ils lui donnèrent trois coups de couteau et le dépouillèrent.

Comme dans ma lettre du 3 février, je souhaite ardemment, de concert avec mes collègues, de voir notre dévouée milice venir mettre de l'ordre dans la vallée du Namti ⁴⁸.

Il ne faut pas oublier que la Société de construction, désirant terminer au plus tôt ses travaux, recrute constamment des coolies chinois et que les seuls qui puissent supporter le climat sont ceux du Quang-Si.

Il est facile de penser avec quel plaisir les autorités du Quang-Si se débarrassent des bandes de leur région qui sont constamment en rébellion contre elles. Avec ces gens-là, il faut s'attendre à tout, la série est commencée, elle continuera, à moins que le gouvernement de l'Indo-Chine n'intervienne et ne mette le hô-la. Ah ! s'il était permis d'envoyer deux bataillons de Légion !

Lao kay
(*L'Avenir du Tonkin*, 4 juillet 1906)

Ce n'est pas encore tout de suite que nous verrons circuler les trains d'ici vers Yunnansen. Il surgit chaque jour des difficultés toutes nouvelles qu'on ne pouvait prévoir au début. Une de celles qui, en ce moment, embarrasse le plus les entrepreneurs adjudicataires de lots de construction, c'est la question de la main-d'œuvre et des approvisionnements constitués, deux choses qui ont des rapports étroits entre elles, comme je vais m'en expliquer et comme vous allez le voir de suite.

Tout d'abord, une fois de plus, on manque de travailleurs. Il y a quelques mois, quand nous avions encore le *caï* coolie en chef qui présidait au recrutement et qu'un résident de France lui-même se donnait la peine de tromper les Annamites engagés pour venir à Lao-kay et les faisait filer en Chine, les choses allaient encore. Ce n'était pas de bon cœur que les gens travaillaient, mais, la crainte aidant, quelques coups de crosse savamment distribués au passage du pont levant les dernières hésitations, la

⁴⁸ Notre correspondant semble ignorer les difficultés diplomatiques que soulève une pareille question. N. de L. R.

baïonnette du milicien empêchant la fuite des fuyards, ça marchait tant bien que mal et plutôt mal que bien.

Ces équipes, ces fournées de coolies, moins ceux dont les tombes bossèlent la vallée du Nam-Ty, ont peu à peu regagné leurs villages en fin période d'engagement. M. Damade n'étant plus là pour leur amener des remplaçants, il en résulte que les entrepreneurs, de plus en plus embarrassés, ne peuvent plus avoir de main-d'œuvre annamite. Bon gré, mal gré, il leur faut recourir à la main-d'œuvre chinoise fournie avec la bonne grâce que vous savez par les vice-rois des provinces voisines ou lointaines.

Vous vous rappelez peut être qu'il fut officiellement question des coolies du Nam-Ty dans les milieux gouvernementaux de la Chine, que le Wai-ou-pou dit un mot à leur sujet et que le ministre de France à Pékin dut intervenir à un moment. C'est grâce à son intervention que l'on peut tout de même, aujourd'hui encore, trouver quelques terrassiers payés très cher et qui exigent une nourriture tout autre que celle précédemment fournie aux Annamites. Et c'est bien là ce qui ennuie très fortement les adjudicataires de la ligne. En vue du régime convenu, qu'ils devaient donner à leurs ouvriers, ils ont fait des approvisionnements très importants riz et de poisson sec. Ce poisson sec, surtout, est en train de leur rester pour compte et de se gâter. Les Chinois, fines bouches, qui ne sauraient se nourrir comme les indigènes du Tonkin, et qui, plus robustes, ont besoin d'aliments plus substantiels, refusent ce poisson sec auquel il ne sont pas habitués, qui ne satisfait pas leurs larges appétits et ils veulent une cuisine autrement soignée que les Tonkinois plus sobres qu'eux. De même, ils n'acceptent pas non plus le riz de toute provenance. À un moment donné, ils ne voulaient pas d'une certaine qualité fournie par la Cochinchine et exportée ici.

Les entrepreneurs, qui ont emmagasiné tout cela, ne voient plus le moyen de l'utiliser sur leurs chantiers et sont obligés de le revendre à perte. C'est un aléa sur lequel ils n'avaient sûrement pas compté.

Ils ne demandent pas que M. Damade recommence à faire une nouvelle organisation ouvrière, cette petite fantaisie ayant coûté un peu trop cher à tout le monde. Mais ils auraient voulu avoir été prévenus à temps pour ne pas constituer de stocks qu'ils considèrent maintenant comme perdus. Ajoutez à cela que les employés français manquent aussi vers le Nam-Ty et dites-vous bien que leur situation n'est pas drôle.

CHRONIQUE LOCALE (*L'Avenir du Tonkin*, 6 juillet 1906)

Restaurant ambulante sur Hanoï-Haïphong. — Nous apprenons avec plaisir que depuis quelques jours fonctionne, pour le plus grand plaisir des voyageurs, sur la ligne Hanoï-Haïphong et vice versa, un restaurant parfaitement achalandé.

Aucun repas chaud n'est servi, nous dit un de nos amis de la ville sœur et qui a eu l'occasion de faire appel au restaurateur en question ; ce ne sont que des collations froides mais très suffisantes pour faire patienter le voyageur jusqu'à Hanoï ou Haïphong. Nous félicitons la Compagnie du Yunnan d'avoir pris l'initiative de cette innovation qui rend les plus grands services au public.

TRIBUNE LIBRE (*L'Avenir du Tonkin*, 9 juillet 1906)

On nous écrit :

Hanoï, le 8 juillet 1906.

Monsieur le directeur de l'*Avenir du Tonkin*

Je lis dans votre estimé journal du 8 courant, sous la rubrique Phanrang, que M. Bourgarit aurait eu, en dernier lieu, l'entreprise des ponts à établir sur la ligne de Yên-bay à Lao-kay.

Votre correspondant fait erreur : cette entreprise m'a été confiée par marché passé avec l'administration des Travaux publics en date du 25 février 1904.

J'avais seulement sous-traité des travaux à M. Bourgarit, travaux que j'ai été forcé de reprendre pour les terminer.

Je vous prie, Monsieur le directeur, de bien vouloir insérer la présente rectification dans votre prochain numéro.

Veillez recevoir l'assurance de ma considération distinguée.

Abbot

TRIBUNE LIBRE

(*L'Avenir du Tonkin*, 12 juillet 1906)

Hanoï, le 10 juillet 1906

Monsieur le directeur de l'*Avenir du Tonkin*

Monsieur,

Le n° des 9-10 juillet de l'*Avenir du Tonkin* contient en Tribune libre une lettre de M. Abbot, relevant une soi-disant inexactitude dans un article de votre correspondant de Phanrang paru dans le n° du 8 juillet.

La rectification de M. Abbot est incomplète :

Il est bien exact que l'entreprise du montage des tabliers métalliques des ponts de la ligne Yênbay-Laokay, a été confié directement à M. Abbot par l'administration des Travaux publics et que M. Abbot m'avait cédé ces travaux.

Il est également exact que M. Abbot, après exécution par mes soins d'une partie des travaux, a dû reprendre son entreprise ; mais pour être complet, M. Abbot aurait dû ajouter que les travaux ont été terminés (sauf la peinture) par mes soins et avec mon aide pécuniaire ; les motifs qui avaient amené M. Abbot à reprendre son entreprise ne me concernant pas.

Je vous serais obligé, Monsieur le directeur, de vouloir bien insérer ma rectification dans votre prochain numéro, et agréer l'expression de mes sentiments distingués.

Bourgarit

COMPAGNIE FRANÇAISE

DES

CHEMINS DE FER DE L'INDOCHINE & DU YUNNAN

Société anonyme au capital de 12.500.000 francs ⁴⁹

SIÈGE SOCIAL : À PARIS, 1, RUE PILLET-WILL

Assemblée générale ordinaire du 25 juin 1906

⁴⁹ Divisé en 25 000 actions de 500 francs, libérées de 375 francs, nominatives.

Les obligations de 500 francs 3 % ont, été émises en 1901, à 438 fr. 50, au nombre de 178.000. Elles sont remboursables au pair jusqu'en 1976. La garantie d'intérêt de 3 millions allouée par la Colonie et dont le paiement est garanti par l'État français, est affectée par privilège au service des obligations.

Les actions et les obligations sont inscrites à la Cote officielle. Les actions se négocient au, comptant ; les obligations au comptant et à terme Dernier cours des actions (4 avril 1906) : 500 francs.

Obligations (cours du, 30 juin 1906) : 426 francs.

(Le Recueil des assemblées générales, 10 juillet 1906)

CONSEIL D'ADMINISTRATION

MM. Hély d'Oissel (baron), off. LH, président ; Rostand (A[lexis]), off. LH, vice-président ; Simon (Stanislas), off. LH, administrateur délégué ; Desvaux (P[aul]), chev. LH ; de Sinçay (Ludovic) ; Boyer (E.-H.), chev. LH ; Rainbeaux (Firmin), off. LH ; de Sinçay (Edgar) ; Wiener (H.) ; Goüin (Édouard) ; Rimbaud (Georges).

Commissaires : MM. Dumoulin (E.), Bourgois (A.), chev. LH ; Gérard Lefèvre-Pontalis.

Directeur général : M. Getten, off. LH, ingénieur en chef des ponts et chaussées.

Ingénieur en chef, directeur de l'exploitation : M. Le Bourhis ⁵⁰, chev. LH.

Secrétaire général : M. Brouillet (René) ⁵¹, chev. LH.

Ingénieur-conseil : M. Renault (Gustave), chev. LH, ingénieur en chef des ponts et chaussées.

RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Messieurs,

En exécution des articles 30 et 38 de nos statuts, nous avons l'honneur de vous présenter, avec le bilan et les comptes de l'exercice 1905, l'exposé de la marche de notre entreprise, tant au Tonkin qu'au Yunnan, pendant la même période.

I

Situation financière

Vous aurez déjà trouvé dans le rapport des commissaires des comptes, qui vous a été adressé, des explications sur les variations des divers chapitres du bilan. Nous n'avons à y ajouter que les observations suivantes.

Comptes de premier établissement

La participation du capital-actions dans le règlement des états mensuels de frais généraux et de travaux et fournitures pour la construction de la ligne du Yunnan est fixée par la convention de concession à 7.500.000 fr.

Ce chiffre a été atteint avec la situation de novembre, et les dits états depuis lors sont imputés : pour 17/20^e sur le produit des obligations, et pour le surplus sur la subvention en capital.

Pour acquitter cette participation, nous avons appelé le versement du troisième, quart, du capital social le 12 octobre dernier, et le chiffre élevé de nos disponibilités au 31 décembre provenait du reliquat de ce versement.

Les ateliers de réparation construits à Gialam, près d'Hanoï, seront communs aux sections tonkinoise et yunnanaise. Une part correspondante de cette dépense doit donc être rattachée au compte de premier établissement Yunnan. Quant au matériel roulant, Chine, il est — tout naturellement — imputé intégralement au compte de premier établissement Yunnan.

Mais le matériel roulant et le matériel de voie de la section tonkinoise, comme la part de cette section dans les ateliers communs — dépenses remboursées par la colonie — n'entrent pas dans le compte de premier établissement Tonkin à notre charge.

Le chapitre « Travaux et installations de la gare de Gialam » figure pour la première fois au bilan. Par une convention spéciale avec l'administration des travaux publics, la Compagnie a été chargée de mettre cette gare, près de laquelle devaient être installés nos ateliers, nos magasins, notre dépôt principal, en état de faire face aux besoins nouveaux, la dépense répartie entre la colonie et la Compagnie selon les bases de la concession même.

⁵⁰ Probablement Armand-Louis Le Bourhis, chevalier de la Légion d'honneur comme directeur du chemin de fer et du port de la Réunion (*J.O.R.F.*, 30 juillet 1901).

⁵¹ René Brouillet (Charroux, 1859-Neuilly, 1941) : polytechnicien. Voir [Qui êtes-vous ?](#)

Le décompte en a été présenté récemment et le règlement intégral en est — nous l'espérons — prochain.

Avances à la Société de construction

a.) Nous expliquions, dans le rapport de l'an dernier, comment nous avons fait ouvrir à notre Société de construction un compte courant d'avances pouvant s'élever à 5.700.000 francs.

Au 31 décembre 1905, elle nous restait redevable, — les établissements de crédit étant remboursés — d'une somme de fr. 1.290.610 80.

Par contre, elle était créditrice, à cette date pour fr. 4.045.545 39 du montant d'états de situation de novembre et décembre.

D'où, au bilan, le solde créditeur de fr. 2.754.934 59

Ajoutons que ladite avance est complètement remboursée depuis mai dernier.

b) Mais au cours de 1905, dans les circonstances que nous exposerons plus loin, nous avons obtenu du gouvernement l'autorisation d'effectuer sur les fonds déposés au Crédit foncier des prélèvements anticipés exceptionnels pouvant s'élever à huit millions, pour être avancés à notre entrepreneur général.

C'est l'origine du chapitre nouveau du bilan : « Société de construction — Prélèvements anticipés sur le produit des obligations » fr. 4.750.000 00

Compte d'exploitation

Les recettes d'exploitation en 1905 se sont élevées à fr. 2.135.420 44

L'application de la formule contractuelle d'exploitation nous attribuerait, pour les dépenses d'exploitation, un prélèvement total de 1.849.92320

laissant un excédent de 285.497 24

qui, normalement, serait à porter au fonds de réserve spécial prévu à l'article 11 de la convention de concession.

Mais, cette année encore, en présentant les comptes à M. le gouverneur général de l'Indo-Chine, nous avons dû, nous fondant sur les raisons ci-après indiquées, décliner l'application de ladite formule et revendiquer l'attribution à notre Compagnie de la totalité des recettes.

Amortissements et réserves

Le fonds de réserve spécial se trouverait porté à 565.909 73

Mais ce chiffre n'est que provisoire comme il vient d'être dit, et d'autant plus que le litige élevé sur l'attribution des recettes de 1903 et de 1904 n'est pas encore réglé.

En 1905 comme en 1904, les inondations survenues et l'état d'inachèvement de la ligne qui nous a été remise ont aggravé de façon anormale nos dépenses réelles d'exploitation.

D'ailleurs, cette exploitation devient forcément plus onéreuse à mesure qu'elle s'étend dans la vallée du Haut-fleuve Rouge : le profil de la ligne est plus tourmenté ; le trafic est moindre ; les frais de personnel, dans cette région insalubre, sont plus élevés, le combustible revient plus cher et le matériel roulant moins neuf fatigue davantage. Enfin, des charges latentes qui apparaîtront progressivement, grèvent cette exploitation.

En effet, bien plus rapidement qu'en France, sous le climat du Tonkin et avec la main-d'œuvre indigène, le matériel fixe et roulant, l'outillage, le mobilier, doivent être amortis et renouvelés en peu d'années.

D'autre part, la plate-forme et, la voie, que ravagent les cyclones et les inondations, nécessitent trop souvent des dépenses de réparations anormales, en même temps que des interruptions de circulation diminuent les recettes, fonctions du succès des récoltes, surtout de celle du riz, et de conditions économiques extrêmement variables.

En outre, la ligne — tant au Yunnan qu'au Tonkin — doit être construite en vue des besoins immédiats tels du moins qu'il est possible de les prévoir à cette heure. Mais

dans des pays neufs, de pareilles prévisions risquent d'être têt démenties par les faits ! Or, abstraction faite des travaux et des installations demeurant encore à exécuter pour mettre la ligne en état d'exploitation normale, et dont la charge incombe au compte de premier établissement, l'article 10 de la convention de concession met à la charge de la Compagnie les travaux complémentaires, les augmentations de matériel et d'outillage qui deviendront nécessaires dans l'avenir.

Il apparaît donc indispensable d'ouvrir dès maintenant plusieurs comptes d'amortissement et de réserve qui devront être dotés aussi largement que possible. C'est ce que nous avons fait dans le bilan qui vous est soumis.

Après déduction de ces provisions diverses, il resterait à inscrire au compte général d'exploitation une somme de 63.885 fr. 16, qui porterait ce chapitre à 126.063 fr. 46.

II

Ligne du Tonkin

Pendant l'année 1905, la longueur de la ligne exploitée, de Haïphong à Yên-bay, a été de 254 km.

La section de Yên-bay–Lao-kay (142 km.), que l'administration des travaux publics devait, selon la convention de concession, nous remettre, avant le 1^{er} avril 1905, ne nous a été remise que le 1^{er} février 1906.

Encore n'était-elle point, à cette date, « en état de réception » ; elle ne l'est même pas à ce jour. Il est à craindre que la nature ébouleuse des terrains traversés soit pendant longtemps une cause de difficultés et de dépenses pour l'exploitation.

C'est ainsi qu'une dépêche d'Hanoï du 2 de ce mois nous annonce déjà l'interruption de la circulation à la suite d'éboulements.

En 1905, comme 1904, des inondations dues, soit aux crues du fleuve Rouge et de ses affluents, soit à la rupture des digues dont est cloisonné le Delta, ont perturbé notre exploitation.

Le retour périodique de ces accidents a démontré que notre ligne n'est ni élevée au-dessus des plus hautes eaux connues, et munie en conséquence des ouvrages nécessaires à l'écoulement de ces eaux, ni, dans les parties menacées de submersion, pourvue de remblais perreyés et cimentés pouvant servir de déversoirs ; que la protection escomptée des digues peut être illusoire ; enfin que les économies opérées sur la construction sont au détriment de l'exploitation.

Dans ces conditions, et contre ces dommages divers, nous avons conclu des accords spéciaux ou fait toutes réserves utiles pour sauvegarder les droits et les intérêts de la compagnie.

En 1905, c'est la section Haïphong-Hanoï où le trafic est, de beaucoup, le plus intense, qui a été surtout, éprouvée.

Deux ponts, l'un de 8 mètres, l'autre de 20 mètres, séparés par 12 km., ont été emportés par les eaux : les remblais ont été coupés sur plusieurs points ; et la circulation des trains a été presque complètement interrompue du 14 août au 9 novembre.

Malgré ces circonstances si défavorables, les recettes se sont élevées, comme il a été dit ci-dessus, à fr. 2.135.420 44

Ce total se décompose ainsi :

Grande vitesse	1.477.916 56
Petite vitesse	657.056 67
Recettes hors trafic	8.447 21

La recette kilométrique annuelle ressort à 8.407 16

Mais ce chiffre n'est atteint que grâce à l'influence de deux causes instables et non permanentes.

En premier lieu, nos recettes sont presque toutes effectuées en piastres dont le cours s'est maintenu élevé en 1905.

Le cours officiel n'est pas descendu au-dessous de 2 fr. 30 et s'est tenu généralement au-dessus de 2 fr. 40.

En second lieu, les transports en service effectués pour les besoins de la construction des sections ultérieures ont fourni plus de 47 % de la recette de petite vitesse et plus de 15 % de la recette totale.

Renseignements statistiques
Nombre de voyageurs transportés :

	en 1905	en 1904
Européens	44.335	43.996
Indigènes	1.387.761	1.271.424
Totaux	1.432.114	1.315.420

Nombre moyen de voyageurs transportés à distance entière par train de voyageurs :

	en 1905	en 1904
Européens	12	12
Indigènes	123	114
Totaux	135	126

Parcours moyen des voyageurs :

	en 1905	en 1904
Européens	137 km.	128 km.
Indigènes	48 km.	41 km.

Nombre moyen de voyageurs transporter, par jour :

	en 1905	en 1904
Européens	122	120
Indigènes	3.802	3.474
Totaux	3.924	3.594

Nombre de tonnes de marchandises transportées :
En 1905 115.761

En 1904 88.254

Nombre de têtes d'animaux transportés :

En 1905 11.547

En 1904 10.343

Nombre moyen de tonnes transportées à distance entière ; par train de marchandises :

En 1905 65 tonnes 4

En 1904 55 tonnes 2

Parcours moyen d'une tonne de marchandises :

En 1905 128 km.

En 1904 108 km.

Nombre moyen de tonnes de marchandises transportées par jour :

En 1905 317

En 1904 241

Parcours kilométrique des trains :

	en 1905	en 1904
Voyageurs km.	542.239	462.232
Marchandises	217.770	164.586
Totaux km.	760.009	626.818

Tarif moyen des transports :

	en 1905	en 1904
Voyageurs :		
Européens	0.0496	0.0525
Indigènes	0.0144	0.0139
Chiens	0.0230	0.0150
Chevaux	0.1211	0.1250
Européens	0.6001	0.6000
indigènes	0.2907	0.2840
Messageries	0.6536	0.4180
Marchandises	0.0444	0.0464

Pour les premiers mois de 1906, les résultats de l'exploitation sont également satisfaisants, mais donnent lieu à des observations analogues.

Un décret du 11 octobre dernier a déclaré applicable à l'Indo-Chine la loi du 11 mars 1905 modifiant l'article 103 du code de commerce et communément appelée « loi Rallier », sur la responsabilité des Compagnies en matière de transports.

Il est permis de penser que les conditions spéciales du pays font que cette mesure y était moins justifiable qu'en France, et qu'une instruction préalable plus approfondie eût fait apparaître des répercussions qu'on ne semble pas avoir prévues, et les plus sérieuses objections.

III

Ligne du Yunnan

Les travaux de construction se sont poursuivis sur toute l'étendue de la ligne, au milieu des difficultés persistantes que nous signalions l'an dernier.

Le recrutement de la main-d'œuvre indigène a continué d'être le plus gros souci de la Société de construction.

À défaut de ressources locales, elle a porté ses tentatives au Tcheli, au Fokien, au Kouang Si, au Kouang Tou'ng, au Tonkin ; elle s'est heurtée presque partout à certaines résistances des autorités chinoises.

Les services de justice et de police ont assuré de façon insuffisante, en territoire chinois, la sécurité sur laquelle nous étions en droit de compter.

L'insalubrité de la vallée du Namti, où sont accumulées cependant les difficultés techniques, éloigne les coolies des chantiers de cette région et réduit à quelques mois, chaque année, la période de travail utile.

Si la locomotive eût atteint Lao-kay avant le 1^{er} avril 1905, comme le stipulait la convention de concession, la plupart de ces obstacles eussent été sensiblement aplanis un an plus tôt. La commodité des ravitaillements et des déplacements eût profondément modifié les conditions matérielles et morales du recrutement des coolies, en nous épargnant nombre des pertes si considérables éprouvées de ce chef ainsi que les conséquences si fâcheuses du discrédit qui en est résulté pour l'entreprise.

La livraison tardive de cette section par la colonie a donc troublé toutes les prévisions et nous a causé, à ce point de vue encore, le plus grave préjudice.

Il est apparu clairement à notre entrepreneur général et à nous-mêmes que la campagne 1905-1906 devait être décisive. Un grand effort était nécessaire pour mesurer enfin les chances de succès définitif de l'entreprise, en garnissant à tout prix tous les chantiers.

Or, la situation de trésorerie de nos deux sociétés ne pouvait permettre ce grand effort qui, succédant à tant d'autres, devait se traduire par un découvert total hors de toute proportion avec ce qui avait pu être envisagé en principe.

En effet, les dépenses d'organisation, les dépenses non immédiatement productives, les frais généraux accrus par les mécomptes rencontrés ne laissent plus de disponibilités suffisantes. C'est pourquoi, au mois d'août dernier, la Société de construction nous ayant informés qu'il lui était absolument impossible de poursuivre son entreprise dans des conditions aussi anormales avec des charges extraordinaires chaque jour aggravées, nous avons dû demander au gouvernement de nous autoriser à effectuer sur les fonds de l'emprunt, pour être remis à notre Société de construction, des prélèvements anticipés, exceptionnels et temporaires, jusqu'à concurrence de huit millions. Cette autorisation nous a été accordée. Les prélèvements ainsi réalisés en 1905 et 1906 se sont élevés à sept millions.

Grâce à ces ressources et moyennant de lourds sacrifices, la Société de construction a enfin pu amener sur les chantiers, à la fin de 1905, 30.000 coolies, dont 9.000 dans la vallée du Namti. Jusqu'alors, on n'avait pu dépasser le chiffre total de 20.000, dont 3.000 pour le Namti.

Les résultats ont répondu à cet effort. Au commencement d'avril 1906, les terrassements exécutés s'élevaient à plus de 6 millions de mètres cubes, les maçonneries à 159.000 mètres cubes, les tunnels à 113.000 mètres cubes.

La locomotive atteignant le kilomètre 23 en amont de Lao-kay, à la fin d'avril, il sera possible d'ouvrir bientôt une première section d'une trentaine de km. de notre ligne

yunnanaise, pour être exploitée à titre provisoire, dans des conditions analogues à celles dans lesquelles est, actuellement encore, exploitée la section de Yên-bay à Lao-kay de notre ligne tonkinoise.

La section qui vient ensuite jusqu'au kilomètre 130 est, de beaucoup, la plus difficile et la moins avancée. Si cependant de nouveaux mécomptes graves ne surviennent pas, nous espérons atteindre La Hati (km. 70) en 1907, Mongtzeu (km. 176) en 1908, c'est-à-dire, à très peu près, dans le délai fixé par l'article 3 du cahier des charges. Quant au reste de la ligne les difficultés y ont été moindres ; aussi l'avancement a suivi nos prévisions et la locomotive atteindra Yunnanfou moins de deux ans après l'arrivée à Mongtzeu.

M. le gouverneur général de l'Indo-Chine, accompagné de M. le directeur général des travaux publics, M. Guillemoto, et de notre directeur général, M. Getten, vient d'effectuer (en mars-avril derniers) une tournée sur la ligne jusqu'au km. 270.

Il a trouvé les chantiers en pleine activité, garnis, fin mars, de 33.400 ouvriers dont 16.400 dans le Namti ; il a constaté les résultats des efforts accomplis, et n'a pas dissimulé son impression de satisfaction.

La supériorité du tracé, variant avec des conditions d'établissement améliorées, devient chaque jour plus manifeste.

Mais si l'on ne peut plus avoir aucun doute sur l'achèvement de l'entreprise dans les délais impartis et dans des conditions techniques supérieures à celles qui sont fixées par le cahier des charges primitif, on n'en saurait avoir davantage — malheureusement — sur le dépassement du coût prévu d'exécution.

Il ressort suffisamment de notre exposé que ce dépassement ne nous est pas imputable et que le caractère forfaitaire de l'entreprise ne peut être ici légitimement invoqué.

Toujours d'accord avec notre Société de construction, nous avons cru devoir ne pas attendre davantage pour exposer au gouvernement cette situation et ses conséquences. Des pourparlers se sont engagés en février dernier et ont abouti à des accords provisoires.

M. le ministre des colonies annonçait à la Chambre des députés le 26 février dernier qu'une commission, d'une compétence, d'une impartialité et d'une autorité indiscutables, serait chargée de procéder à une enquête contradictoire tant à Paris qu'en Extrême-Orient, sur toutes les réclamations que nous avons formulées soit au sujet de la ligne du Tonkin, soit au sujet de la ligne du Yunnan, et que nous prétendons être de nature à motiver la révision de notre contrat ; elle établira notamment l'évaluation des dépenses restant à faire pour l'achèvement de cette dernière ligne.

Lorsqu'elle aura déposé son rapport, les négociations pourront être utilement reprises. En attendant, une loi du 13 avril dernier a autorisé le gouvernement à prendre les mesures provisoires, propres à éviter l'interruption des travaux de construction du chemin de fer.

À cet effet, en dehors des prélèvements prévus par la convention de concession, des prélèvements supplémentaires pourront être autorisés et effectués, jusqu'à concurrence de six millions de francs, sur les ressources réalisées pour l'exécution du chemin de fer.

À ces prélèvements, le capital-actions de la Compagnie pourra être appelé à contribuer par moitié jusqu'à concurrence de 1.500.000 francs.

Ces accords vont entrer en application ; et nous avons pleine confiance dans l'issue de cette procédure, où les plus grands intérêts sont en jeu.

Le cas échéant, vous serez appelés, messieurs, en temps utile, à sanctionner la modification à apporter en conséquence à la convention actuelle.

Comme les années précédentes, nous nous plaignons à rendre témoignage du zèle et du dévouement de notre personnel à tous les degrés de la hiérarchie.

Il y a lieu de donner à ceux des membres du conseil qui se trouveraient en 1906 être directement, ou indirectement intéressés dans des entreprises ou des marchés faits avec

la Compagnie ou pour son compte, l'autorisation prévue par l'article 40 de la loi du 24 juillet 1867 et par l'article 27 de nos statuts.

Selon l'article 28 de nos statuts, les pouvoirs des trois commissaires des comptes sont expirés : vous avez, messieurs, à faire cette désignation et à fixer la rémunération, attachée à ces fonctions.

BILAN AU 31 DÉCEMBRE 1905

ACTIF	
Capital social non appelé	3.125.000 00
Crédit foncier de France. — Dépôt obligatoire des fonds de l'emprunt	37.287.489 57
Disponibilités :	
Établissement de Crédit à Paris	1.402.690 17
Établissement au Tonkin	89.863 36
Caisse centrale à Hanoï	12.791 12
Caisse à Mongtzeu	6.885 24
Comptes d'ordre et débiteurs divers	108.224 34
Immeubles sociaux en Extrême-Orient	508.348 36
Comptes de premier établissement Yunnan	49.672.365 54
Comptes de premier établissement Tonkin	1.076.175 32
Matériel de voie Viétry-Lao-kay	4.256.791 77
Matériel roulant Haïphong-Lao-kay	3.498.774 15
Ateliers de réparation : construction, outillage. Mobilier des gares	431.115 38
Matériel roulant Chine	1.310.679 31
Approvisionnements : magasins, ateliers, fabrication de billets	255.359 05
Travaux et installations de la gare de Gialam	1.397.655 45
Intérêts et amortissement des obligations	11.776.552 00
Société de construction. — Prélèvements anticipés sur le produit des obligations	4.750.000 00
	<u>121.966.760 13</u>

PASSIF	
Capital social	12.500.000 00
Obligations :	
Titres en circulation (175,290 titres)	74.848.830 00
Titres amortis (2.710 titres)	1.157.170 00
Subventions de la Colonie :	

En capital	8.218.235 91
En annuités pour intérêts et amortissement des obligations	11.776.552 00
Pour matériel de voie, Viétry-Lao-kay	4.256.791 77
Pour matériel roulant Haïphong-Lao-kay	3.858.542 26
Pour ateliers et mobilier des gares Tonkin	497.135 86
Provision pour intérêts intercalaires	295.803 32
Compte général d'exploitation	126.063 46
Comptes d'ordre et créditeurs divers	260:791 23
Société de construction des chemins de fer indo-chinois, son compte-courant	2.754.934 59
Fonds de réserve spécial (art. 11, parag. 4, de la Convention de Concession)	565.909 73
Provision pour amortissement et renouvellement du matériel roulant et de l'outillage	200.000 00
Provision pour amortissement et; renouvellement du matériel de voie	230.000 00
Provision pour amortissement et renouvellement des ouvrages métalliques	220.000 00
Fonds de prévoyance pour travaux, installations, matériel et outillage complémentaires	150.000 00
Fonds d'assurance contre l'incendie	50.000 00
	<u>121.966.760 13</u>

ALLOCUTION DE M. LE PRÉSIDENT

Messieurs, ainsi que vous le voyez, nous sommes dans une période de transition. Vous avez pu remarquer que nous sommes menacés de voir les sommes prévues au début devenir insuffisantes pour arriver à l'exécution totale des travaux.

Une commission a été nommée, ce qui, en passant, prouve bien que le gouvernement est disposé à tenir compte des impossibilités qui se sont présentées et des cas de force majeure qui nous ont été opposés à nous-mêmes. Il s'agit pour nous d'expliquer à cette commission les mécomptes que nous avons rencontrés.

Une sous-commission a été nommée et elle commence à fonctionner. Il nous serait impossible de vous donner dès aujourd'hui quelques renseignements précis sur ce qui se passera au sein de cette commission, mais nous avons tout lieu de penser que les résultats en seront satisfaisants car nous avons d'excellents arguments à donner et des faits précis à présenter.

J'ai à vous signaler particulièrement le retard apporté dans la livraison de la section du Yunnan, retard qui a troublé toutes nos prévisions et qui nous a causé le plus grave préjudice, notamment en ce qui concerne les ravitaillements et les conditions matérielles et morales du recrutement des coolies.

La vallée du Namti est d'une insalubrité extraordinaire, les coolies étaient découragés et abandonnaient les chantiers ; à une époque, plus de 1.000 coolies sont morts en peu de jours, ce qui n'a pas peu contribué à rendre le recrutement des ouvriers plus difficile encore.

Il semble cependant que la Société de construction soit venue à bout de ces difficultés puisque, l'an dernier notre gouverneur y a trouvé 33.000 coolies en plein travail sur les différents points de la ligne.

La situation semble donc s'améliorer, mais il est nécessaire que le gouvernement nous tienne compte des difficultés vraiment extraordinaires que nous avons rencontrées.

Nous avons confiance que la commission saura voir clair dans cette affaire.

La sous-commission va partir vraisemblablement en octobre, d'autre part la commission va faire son enquête à Paris ; c'est vous dire que ce n'est que l'an prochain que nous pourrons vous donner des indications réellement utiles sur ce qui se sera produit.

Résolutions

1. L'assemblée générale, après avoir entendu le rapport du conseil d'administration et celui des commissaires des comptes, approuve le bilan et les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 1905.

2. L'assemblée générale donne à ceux des membres du conseil qui se trouveraient être intéressés directement ou indirectement dans des entreprises ou marchés faits avec la Compagnie ou pour son compte, les autorisations prévues par l'article 40 de la loi du 24 juillet 1867, et par l'article 27 des statuts.

3. L'assemblée générale réélit les commissaires des comptes sortants et fixe leur rémunération à 1.000 fr. pour chacun d'eux.

Ces résolutions ont été adoptées à l'unanimité.

HUË

(*L'Avenir du Tonkin*, 11 juillet 1906)

Outre de prochaines arrivées qui nous sont annoncées et doivent avoir lieu par l'un des prochains courriers, nous recevons actuellement, et depuis quelque temps, de nombreux agents subalternes des Travaux publics qui avaient d'abord été licenciés de leur emploi pour fin de travaux. L'Administration, mieux éclairée, a bien fait de les garder à son service et de les employer à nos constructions en Annam au lieu de les jeter sur le pavé. Elle y trouve au moins l'avantage d'avoir des hommes qui sont déjà au courant de leur service et de ne point commettre de criantes injustices envers de pauvres hères à qui elle donne du pain qu'ils ne volent pas contre un dur labeur qu'ils lui fournissent. À la fin de juin, nous avons reçu, de cette manière, M. Philippe, ancien agent temporaire, qui a longtemps rempli les fonctions d'infirmier, surtout de l'organisation ouvrière, au plus beau moment des travaux sur la ligne en construction de Haïphong au Yunnan. Il a passé là de durs moments et n'en a retiré que la satisfaction du devoir accompli et aussi de n'être pas licencié en fin de travaux. Les honneurs et les récompenses sont pour les gros pontes.

Le service médical, sans laisser trop à désirer ici, n'est pourtant pas plus développé qu'il ne faut. Il ne le sera jamais assez. Puisque l'on a sous la main un excellent et dévoué agent qui s'est spécialisé de ce côté, nous aimons à croire que le chef de service l'emploiera dans la partie où il peut être le plus utile et lui rendra ici les fonctions qu'il occupait au Tonkin,

Souvent un bon infirmier a sauvé des Français qui étaient privés de la visite d'un médecin, habitant trop loin et dans l'impossibilité de se déranger. S'il était employé comme surveillant, ainsi que le veut son titre d'agent temporaire, M. Philippe serait sûrement moins précieux que si l'on a soin de lui conserver les fonctions qu'il remplit si bien. Qu'est-ce que vont décider les bureaux ?

HANOÏ
(*L'Avenir du Tonkin*, 18 juillet 1906)

Obsèques de M Jobard. — Hier matin ont eu lieu les obsèques de l'infortuné Européen lâchement assassiné au km. 19, M. Jobard.

Le corps, ainsi que nous l'avons déjà dit, avait été transporté à l'amphithéâtre de l'hôpital. Mardi, à 9 heures, la levée du cercueil se fit au milieu d'une très nombreuse assistance civile et militaire. Nous reconnaissons M. Le Bourhis, directeur de la Compagnie du Yunnan, un capitaine en grande tenue représentant M. le colonel Arlabosse, Journet, chef du secrétariat de la Compagnie du Yunnan, tous les inspecteurs de la Compagnie, M. Michaux, chef de la section à laquelle le défunt était attaché ; MM. Guérin, Vonder, Dope, Reyner, chef de service, etc.

Au cimetière, avant que le cercueil fut descendu dans la tombe, M. Le Bourhis, directeur de la Compagnie, dans une improvisation touchante, adressa ses adieux à Jobard ; le capitaine, représentant le colonel Arlabosse, prononça à son tour quelques mots pour dire tout le bien qu'il pensait de la victime ; enfin, un sergent d'infanterie coloniale lut quelques paroles d'adieu à l'adresse de son camarade Jobard.

Nous présentons à la famille du défunt nos bien sincères compliments de condoléance.

L'ASSASSINAT DE M. JOBARD
(*L'Avenir du Tonkin*, 19 juillet 1906)

Nous devons à la vérité certaines rectifications relatives à quelques informations qui nous avaient été données hier un peu hâtivement.

Nous disions que seul le docteur Rencurel, secrétaire de l'École de médecine de Hanoï, s'était rendu sur les lieux du crime : il convient d'ajouter que M. le docteur Paucot, de Haiduong, s'était, un des premiers, rendu au km. 19 ; c'est lui qui a fait le sondage de la plaie occasionnée par la balle reçue par M. Jobard et déterminé la place occupée par le projectile.

Au cours de nos informations, nous avons dit aussi, mais à tort, et ce point est intéressant que le caï chef des coolies s'était présenté à la maison de M. Jobard à 5 heures, comme il le faisait ordinairement : le jour du crime, cet Annamite se rendit, *contrairement à son habitude, à 4 heures*. Il déclara qu'en présence du spectacle horripilant qui s'était offert à ses yeux, il avait eu peur et prit la fuite afin de prévenir les autorités françaises.

Pourquoi le caï se serait-il présenté à la maison de Jobard à une heure aussi matinale, alors qu'en temps ordinaire, les travaux ne commençaient qu'à 5 h. 1/2 et même 6 h. ?...

Dans les différentes notes parues jusqu'ici dans *L'Avenir*, il n'a été question de congâie que subsidiairement : nous croyons de notre devoir de revenir sur cette personnalité qui, croyons-nous, d'après tous les renseignements qui nous parviennent, a joué un rôle essentiel dans cette lamentable histoire.

M. Jobard, huit jours avant son assassinat, s'était procuré dans un village voisin en amont du fleuve, une jeune Annamite ; d'après la source certaine à laquelle nous puisons la plupart des renseignements que nous livrons à la publicité, cette congâie ne fut pas payée par Jobard ; le père de l'enfant en question, trop heureux peut être de

s'en débarrasser, la *donna*. Quelques jours avant le crime, et pour des raisons que nous ignorons, Jobard donna congé à la jeune Annamite.

Cette femme connaissait sans doute les économies de notre compatriote, ses habitudes, sa façon de vivre. Nous exprimons une opinion rationnelle en disant que cette congaie, qui a disparu du village voisin du km. 19, pourrait mieux que tout autre, si on la retrouvait, dissiper les doutes qui planent sur ce crime... Ne voulant pas entraver l'action de la justice, nous n'en dirons pas plus long aujourd'hui.

Dernier détail : la balle qui a frappé le malheureux Jobard est une balle Lebel, calibre 8 mm, cartouche de commerce :

*
* *
*

Je vous ai envoyé hier un succinct compte rendu des obsèques de notre infortuné compatriote : permettez-moi d'y revenir et de vous donner de plus amples détails.

L'enterrement de la victime du kilomètre 19 eut lieu, comme je vous le disais hier, mardi à 9 h. du matin. Dès 8 heures, tous les employés des différents services de la Compagnie du Yunnan se réunissait à la Direction, dont le vaste drapeau aux trois couleurs était en berne. Vers 8 heures 35, un cortège imposant, M. le directeur de la compagnie en tête, se formait et se dirigeait vers l'hôpital de Lanessan où devait avoir lieu la levée du corps. À 9 heures précises, le père Philastre, aumônier de l'hôpital, se rendit en habit de chœur au dépôt mortuaire. Après quelques prières liturgiques, il procéda à la levée du corps. Le cercueil, entouré d'un piquet de douze hommes en armes et suivi d'une nombreuse foule d'Européens appartenant aux différents services, fut porté dans la petite chapelle de l'hôpital.

Après le service religieux, le convoi funèbre se réforme pour se diriger vers le cimetière. Là, avant que la bière ne fut descendue dans la tombe, un capitaine, officier d'ordonnance du colonel Arlabosse prononce quelques paroles d'adieu au défunt : il exprime tous les regrets que cause la disparition aussi tragique de Jobard : il relate les qualités de ce jeune soldat et il envoie à la famille du malheureux ses sentiments sincères et émus de condoléances. Il termine en remerciant la Compagnie française du Yunnan des sentiments de bienveillance dont elle n'a jamais cessé de faire preuve vis à vis du défunt : la seule consolation que nous puissions avoir, ajoute-t-il, ce sera de savoir les misérables assassins découverts, et leur lâche et ignoble crime expié.

M. Le Bourhis directeur de la Compagnie du Yunnan, lui succède. Il dit que c'est la première fois qu'un employé de la Compagnie tombe d'une façon aussi tragique ; après avoir fait éloge de la victime, il exprime l'espoir que la Justice saura découvrir les assassins et que la société sera vengée. Il termine en envoyant au malheureux père de Jobard ses sentiments les plus vifs de condoléances.

Enfin, un sergent fourrier dont nous ignorons le nom s'avance à son tour vers la tombe et lit les quelques paroles suivantes :

« Messieurs et chers camarades, nous venons ici remplir un pieux mais pénible devoir envers un de nos plus chers camarades, Jobard, victime dans la nuit du 15 au 16 courant d'un lâche assassinat. Jobard naquit à Troyes le 11 janvier 1883 ; patriote dans l'âme, esprit impulsif, il s'engageait au mois de décembre 1903 pour une période de quatre ans. Pendant toute la durée de son service, Jobard, qui jouissait de l'estime de ses chefs et de ses camarades, obtint les notes les plus élogieuses.

Au mois de juin dernier, sur sa demande, il était mis en congé à la disposition de la Compagnie française de Yunnan. Surveillant de travaux, il ne tarda pas à se faire apprécier par son zèle et son intelligence, tout en gagnant la confiance des Annamites qui l'accompagnent aujourd'hui en si grand nombre à sa dernière demeure.

Sérieux et rangé, il amassait quelques économies, éprouvant le besoin de revoir la France. Il entrevoyait déjà les joies du retour quand une main criminelle vint le ravir à l'affection des siens et à notre amitié.

Voilà l'homme que nous pleurons aujourd'hui et que nous regrettons tous.

Quelle que soit l'étendue de notre douleur, nous saurons la contenir car comme l'a dit le poète :

« Quand on meurt si jeune
on est aimé des Dieux. »

Certes, Jobard ne craignait pas la mort : il savait que la vie est de courte durée, que l'homme n'a pas le temps ici bas de prendre conscience de lui même, qu'il n'est peut-être que la chrysalide d'un ange dont les ailes s'éploient au moment même où son corps demeuré désormais seul et sans vie, est enfermé dans un linceul.

Jobard descend à son tour dans cette terre tonkinoise où reposent déjà tant de nos camarades et compatriotes.

Nous nous inclinons devant sa dépouille mortelle tout en exprimant à sa famille explorée notre plus sympathique condoléance.

Repose en paix, cher camarade, nous serons fidèle à ta mémoire. Jobard, adieu ! »

Après ces dernières paroles prononcées d'une voix émue par un ami de l'infortunée victime, tous les assistants vinrent près du cercueil rendre les derniers devoirs.

Et lentement, tristement tout le monde quitta ce lieu d'ultime repos.

LUDWIG.

EN INDO-CHINE

Dans le bas Nam-Thy
(*L'Avenir du Tonkin*, 20 juillet 1906)

Décidément le Nam-Thy laissera un souvenir bien sombre dans l'esprit de tous ceux que la nécessité aura forcés d'y aller chercher un peu de pain. Voici encore ce que nous écrit un de nos compatriotes au sujet de cette région.

« La Compagnie, voulant à tout prix terminer la ligne de Lao-Kay à Yunnan-Sen, pousse les travaux le plus qu'elle peut et engage pour cela, des quantités de Chinois et d'Européens ; elle dépense sans compter les vies humaines et l'argent sans autrement se préoccuper de prendre les mesures sanitaires qui seraient indispensables pour conserver son personnel. Après celui-là, il en viendra d'autres ! C'est un véritable gouffre que les chantiers de là-haut ! À Hanoï, vous trouvez sans doute qu'il fait bien chaud ; ici c'est autre chose. Le matin à 5 h. lorsque la corne sonne pour la prise du travail, il fait bon dans la montagne mais quand on arrive dans les « à-pic », très dangereux par parenthèse, on étouffe absolument par manque d'air. Vers cinq heures et demie, le soleil commence à darder là-dedans et alors, cela devient une fournaise, un coin d'enfer où l'on cuit littéralement. Ajoutez à cela la réverbération du sol et les reflets de l'eau, et vous vous ferez une idée de notre situation. Nous n'avons même pas la satisfaction de boire l'eau qui court en ruisselets auprès de nous : elle est empoisonnée par le cuivre et tue l'imprudent qui l'absorbe.

C'est le supplice de Tantale ! Les Chinois eux-mêmes, malgré qu'ils soient bien payés et se nourrissent suffisamment, tombent comme des mouches ; il y a des jours où la mortalité est effrayante : sur un seul chantier et dans une seule demi-journée, dix-sept Chinois ont succombé le mois dernier.

MONGTZE
(*L'Avenir du Tonkin*, 21 juillet 1906)

On nous écrit :

J'ai été très amusé de l'information fantaisiste que, sans doute, un correspondant occasionnel vous faisait parvenir et que votre journal publiait sous la rubrique « Mongtzé ». Dans cette information, l'on faisait l'éloge de deux entrepreneurs, MM. Mayeur et Rochat (éloge mérité du reste) et on leur prêtait l'installation de boucherie ! Ces messieurs ont certes des choses beaucoup plus intéressantes à entreprendre et s'il y a des bœufs d'abattus aux lots A et B, c'est-à-dire du Km 30 au 45, c'est à des mercantils chinois que nous le devons. M. Rochat n'y est pour rien je le répète et je crois en savoir quelque chose puisque je suis le chef du Lot B et que Rochat est mon entrepreneur et... ami.

.....
G. D.

DONG DANG

On nous écrit :

Il nous est arrivé de Cao-Bang un convoi de 200 coolies, destinés à la construction du chemin de fer du Yunnan. Ces coolies, recrutés par M. Cannus, qui les accompagne, sont tous de solides gaillards ; plusieurs mêmes ont des physionomies qui sont loin d'être sympathiques. Il est vrai que ces gens sont recrutés dans les miséreux ou les soldats libérés. Cela débarrasse d'autant plus nos frontières. Nous ferons néanmoins une remarque sur le peu de sécurité qu'offre le séjour que font ces individus dans les localités où ils s'arrêtent pour la nuit.

À Na-Cham tout particulièrement, aucune précaution n'est prise par les autorités. Ces passagers, dont le nombre équivaut à la population, après avoir préparé leur repas sous le marché, le seul endroit où ils pouvaient être parqués, s'éparpillent dans toutes les directions, s'enquière d'un abri pour y fumer tranquillement l'opium qui, ce jour-là, n'est naturellement pas de la régie, étant apporté par eux. Le *ba-quan* fait recette, mais qu'une bagarre se produise, personne n'intervient.

Heureusement que la fatigue de la route et l'opium aidant, cela se passe à peu près, mais il ne suffirait qu'une fois pour que des désordres graves se produisent et alors, à qui incomberait les responsabilités ? À qui, calfeutré dans son logement, aurait pu, en mobilisant à l'avance quelques partisans, les réprimer, mais qui s'en garde bien, malgré que ce soit son devoir de les prévenir.

Hanoï
(*L'Avenir du Tonkin*, 23 juillet 1906)

Fin d'un rêve. — M. Schmitt, chef de la comptabilité des chemins de fer du Yun-nan, eut, après une bonne nuit de sommeil, un réveil désagréable, dans sa maison de la rue des Cuirs !

Son portefeuille, contenant la somme de 120 piastres en billets de banque, et un porte-monnaie, renfermant trois piastres, avaient disparu. Aucun indice du voleur qui avait dû s'introduire dans sa chambre entre 4 et 5 heures du matin.

Les soupçons se portent sur la domesticité.

(Bulletin officiel de l'Indochine française, 1906, p. 990-991)

Par arrêté du Gouverneur général p. i. de l'Indo-Chine, en date du 9 août 1906, rendu sur la proposition du secrétaire général de l'Indo-Chine :

M. Destenay, administrateur de 2^e classe des Services civils, adjoint au secrétaire général de l'Indo-Chine, est nommé commissaire du gouvernement près de la Compagnie française des chemins de fer de l'Indo-Chine et du Yunnan, à Hanoï, en remplacement de M. Garnier, partant en congé.

Il recevra à ce titre un supplément annuel de deux mille francs (2.000 fr. 00), qui sera prélevé sur la contribution spéciale de 6.000 francs par an, versée par la Compagnie concessionnaire en application des accords sanctionnés par dépêche ministérielle du 29 janvier 1904 et par lettre de la Compagnie du 3 février 1904.

COURRIER DE HANOÏ
par Henry Laumônier
(L'Avenir du Tonkin, 29 août 1906)

Après les inondations ruineuses de l'an dernier, il semble bien que notre pauvre Tonkin va avoir à supporter les effets de la sécheresse. En maints endroits, la récolte est fortement compromise et le cours du riz subit une fluctuation inquiétante.

Les vols augmentent dans l'intérieur, mais les victimes ne se plaignent pas afin d'éviter des ennuis qui ne serviraient à rien.

C'est par bande d'une dizaine, au moins, qu'opèrent les bandits et leurs victimes sont toujours choisies parmi les gens aisés.

L'insécurité augmente de jour en jour et, avec elle, l'inquiétude se répand partout.

Hypnotisés par nos querelles intestines, nous ne prêtons pas assez l'oreille aux doléances des nhaqués, aux plaintes qui s'élèvent du fond des campagnes.

Celui qui connaît le pays ne s'y trompe pas. Nous avons déjà vécu des périodes dans le genre de celle que nous traversons. Toutefois, jamais le mécontentement des masses n'avait atteint semblable acuité.

Tout Européen devient suspect et dès qu'un blanc s'approche d'un village, il est signalé comme un ennemi.

Les musiciens ambulants se multiplient et, toute la journée, chantent les *malheurs de l'Annam*. Bien entendu, ces ménestrels en guenilles s'empressent de se taire ou changent de couplet dès qu'une personne suspecte peut entendre.

Dans les pagodes, dans des maisons particulières, certaines cérémonies du culte se multiplient, au cours desquelles des officiants prêchent ouvertement les moyens cachés, mais violents contre les *voleurs de territoires*, exploiters de pauvres gens.

Certains modèles d'écriture donnés aux enfants sont significatifs. C'est ainsi, par exemple, qu'on leur fera copier des critiques dans ce goût : « Pourquoi les Français qui se disent généreux, établissent-ils un impôt aussi élevé sur le sel, qui est une denrée de première nécessité indispensable au peuple ?

Des pamphlets, des légendes circulent, et aux yeux de la majorité des Annamites, le roi Thanh-Thai est enfermé dans son palais, réduit à l'impuissance et beaucoup s'écrient naïvement : " Ah ! si le roi était libre ! "

Puis, avec la construction du chemin de fer du Yunnan, nombre de paysans sont montés dans la Haute Région, beaucoup y sont morts, et c'est encore la motif de haine. De plus, ceux qui en reviennent racontent que là-bas, en Chine, la liberté est beaucoup

plus grande qu'ici. Chacun peut commercer librement, fabriquer de l'alcool, ou vendre l'opium récolté sur ses terres. Les impôts sont légers en comparaison de ceux qui écrasent les Tonkinois, etc., etc.

Le Jacques Bonhomme annamite voit ses mandarins se transformer, se bâtir des maisons à l'européenne, sabler le champagne et se pavaner en victoria.

Les enfants de ces grands chefs sont envoyés en France pour y faire leurs études, et ces voyages coûteux exigent de nouveaux sacrifices... pour la plèbe, qui paie encore, toujours. Qu'importe les mauvaises récoltes, les pertes de bestiaux, il faut de l'argent et voilà tout.

Un récent proverbe annamite dit à peu près textuellement : « Mieux vaudrait être condamné à recueillir une livre de graisse de moustiques, plutôt que de satisfaire à la cupidité d'un seul de nos mandarins locaux.

Plus de fêtes dans ce pays si gai jadis. Les anniversaires sont célébrés sans éclat, chacun craignant d'être considéré comme riche et de ce fait se trouver en butte aux embûches des maîtres du jour.

Le Tonkin s'ennuie ; mieux, il se désespère. L'inquiétude est sur tous les visages, l'angoisse au fond des cœurs.

Ici comme ailleurs, nous avons menti à nos promesses, le peuple n'a plus confiance en ceux qui se disaient ses guides et ses protecteurs et ne sont que des exploités sans pitié.

Les petits enfants de l'Annam écoutent ce que disent les vieux, ils savent qu'autrefois, ils étaient libres de boire l'alcool préparé suivant leur goût, de passer les rivières, de vendre les produits de leur terre sans payer de taxes arbitraires.

Les chants d'espérance bercent leur misère, apaisent leur faim, et, plus tard, lorsque les Annamites qui vont au Japon apprendre l'art de la guerre et se façonner des âmes de chefs, reviendront, les soldats ne leur manqueront pas.

Voilà ce qu'il faut qu'on sache, qu'on ne répétera jamais assez.

L'Indo-Chine se sépare de nous et finira par nous échapper. Aussi, dès maintenant, est-il juste d'établir les responsabilités».

SUCCESSIONS VACANTES AUX COLONIES
(*La Dépêche coloniale*, 8 septembre 1906)

INDO-CHINE
BUREAU DE HANOI

Succession de M. Canossi Valentin, employé à la Société des chemins de fer du Yunnan, décédé le 17 janvier 1906, à l'hôpital de Lanessan.

.....
Succession de M. Kaminsky (Émile), employé au chemin de fer du Yunnan, décédé le 1^{er} octobre 1904 au kilomètre 10 à Nam-si, Yunnan (Chine).
.....

Nous apprenons la mort
(*Le Figaro*, 10 septembre 1906)

De M. Antony Regnault, juge honoraire au Tribunal civil de La Rochelle, décédé à l'âge de soixante-dix ans. Il était le père de la baronne Vast-Vimeux ⁵² et le beau-père de M. René Brouillet, secrétaire général de la Compagnie française des chemins de fer de La Rochelle [*sic : de l'Indochine et du Yunnan*]...

INFORMATIONS

(*La Dépêche coloniale*, 16 septembre 1906)

La Commission envoyée par le ministre des colonies pour connaître très exactement l'effort à faire pour l'achèvement du chemin de fer du Yunnan est composée de MM. Regimbaud, ingénieur en chef des ponts et chaussées ; Constantin ⁵³, ingénieur au ministère des colonies ; Decron, inspecteur des finances ; Lémée, inspecteur des colonies.

CONGÉ

(*L'Avenir du Tonkin*, 26 octobre 1906)

Par arrêté du 15 octobre 1906, M. Bellat, chef d'escadron d'artillerie coloniale, hors cadres, détaché aux Travaux publics et rapatriable pour fin de séjour, est remis, sur sa demande, à la disposition du département pour compter du jour de l'expiration du congé de fin de campagne auquel il a droit.

Cet officier supérieur prendra passage au compte de l'emprunt de 200 millions suivant l'assimilation qui lui est conférée par les règlements, sur l'un des paquebots quittant Haïphong à partir du 25 octobre 1906, à destination de Marseille.

Viétri

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

Pourquoi diable la Compagnie du Yunnan s'acharne-t elle à donner au dernier train sur Viétri l'allure d'un convoi funèbre, alors que le contraire devrait se produire ?

Ce train arrive à destination vers 8 heures du soir, c'est dire qu'il fait complètement nuit. Pour les Annamites, l'heure est trop tardive, aussi les voyageurs sont-ils plutôt rares, de sorte que c'est un train fantôme qui glisse sur les rails à travers la campagne déserte.

Seuls les oiseaux de nuit et les fauves contemplant le dragon, ne s'en effrayant même plus, tant son allure est pacifique.

Notez avec cela que pour raison d'économie, on ne met dans les lampions des wagons que juste assez de pétrole pour que la flamme brille pendant quelques minutes, après quoi tout demeure dans l'obscurité propice au satyre, car on nous assure que le train à son satyre tout comme le jardin botanique. Qu'on se le dise.

Nous voulons croire que la Compagnie n'attendra pas le scandale d'un attentat à la pudeur pour éclairer ses lanternes.

⁵² Baron Vast-Vimeux (1860-1897), capitaine d'infanterie, fils de l'ancien parlementaire bonapartiste de la Charente-Maritime. Deux filles, dont Yvonne, qui épousera en 1918 Pierre Getten (1894-1969), le fils de Maxime.

⁵³ Louis-Joseph Constantin (1865-1932) : polytechnicien, futur directeur général des Travaux publics de l'Indochine (1910-1918). Officier de la Légion d'honneur (*JORF*, 26 juillet 1912).

Le mieux serait de faire arriver le train plus tôt à destination en le faisant marcher plus vite.

Tout le monde y gagnerait et les satisfaits nombreux.

Tribune Libre
(*L'Avenir du Tonkin*, 5 novembre 1906)

Hanoï, le 1^{er} novembre 1906.

Monsieur,

J'ai l'honneur de vous adresser la présente lettre pour vous faire connaître la situation qui m'est faite et pour laquelle la Cie intéressée ne veut désormais plus s'occuper.

Blessé en service, au cours d'un travail de nuit, atteint d'entorse du coup de pied droit et d'hydarthrose du genou droit je pus, malgré le mal dont j'étais atteint, me rendre encore sur mon chantier durant quelques jours et, tout en m'y traînant péniblement, assurer mon service : les pluies nombreuses qui eurent lieu en ce moment, le peu confortable logement qui nous fut octroyé, paillote plus que légère, façades en bambous écrasés où la pluie et le vent pénétraient et se permettaient, sous le plus léger souffle, d'enfoncer et de démolir les façades, ne fut pas pour nous un asile mais un lieu propice à contracter toutes les maladies. À mes blessures vint s'ajouter le rhumatisme, le bras droit fut complètement paralysé, souffrant de la chute faite et du rhumatisme qui devenait de plus en plus envahissant, je fus transporté à l'hôpital.

Là, les soins les plus dévoués me furent prodigués par monsieur le docteur Devaux. Mon état ne subissant qu'une légère amélioration, le docteur m'engagea à rentrer en France et à faire une cure d'eau à Amélie-les-Bains ; je demandais mon exeat qui ne fut accordé qu'après beaucoup de difficultés. L'état souffrant dans lequel je me trouvais m'obligeait à rester à l'hôpital et à y rester de longs mois, le mal restant stationnaire et ne s'améliorant que faiblement.

Je décidai le Docteur à m'accorder mon exeat en alléguant qu'allant trouver mon directeur de Cie et lui faisant constater mon état, celui-ci, devant la dépense que nécessiterait un long séjour à l'hôpital et sans chance de guérison n'hésiterait pas à m'envoyer en France et à m'accorder les subsides pour y suivre un traitement.

Quoique je fus souffrant et que la nécessité de mon rapatriement s'imposa, je fus licencié avec un secours de huit jours de solde.

Et tout cela malgré un certificat de mon médecin traitant qui prescrivait comme seul terme à ma guérison, mon rapatriement et un traitement à Amélie les Bains.

Je fus impitoyablement licencié et, comme je faisais quelques restrictions au paiement de ma solde au sujet de la rubrique « Pour solde de tout compte » que je refusais de signer, monsieur Le Bourhis, qui se trouvait à la caisse, apostrophe le caissier en ces termes :

— Refusez tout argent à Monsieur D. s'il se refuse à signer.

Ayant besoin d'argent, je fus contraint de signer.

N'ayant plus les mêmes soins qu'à l'hôpital, mon état va s'aggravant tous les jours ; le côté droit commence de se paralyser et je pressens un mauvais terme à mon mal. J'ai demandé, devant la pénurie de mes ressources, l'assistance judiciaire pour que des hommes ayant plus de loyauté et de cœur que certain jugent avec impartialité s'il est légal que l'on mette à la rue et m'y laisser sans les secours et le paiement du dommage qui m'est acquis par l'attestation du médecin traitant, qui estime à un an l'incapacité de travail qui me sera nécessaire et au cours duquel je devrais suivre un traitement de nombreux mois et dispendieux.

Devant être rapatrié dans 15 jours, j'estime que la justice aura à cœur de rendre un verdict avant mon départ obligé.

En vous priant, Monsieur, d'agréer l'hommage de mon respectueux et reconnaissant dévouement.

A. DRUJON
ex-sous-officier d'infanterie de marine.

Hanoï
(*L'Avenir du Tonkin*, 14 novembre 1906)

Arrivées. — Par le courrier arrivé hier à Hanoï sont revenus dans la colonie M. Chemin-Dupontès, ingénieur en chef de la Compagnie du Yunnan, M. Hud, chef du mouvement de la même compagnie, et M. Verneuil.

À ces messieurs nos souhaits de bienvenue.

Yên-Bay
(*L'Avenir du Tonkin*, 25 novembre 1906)

Arrivés hier 21 et par train de sept heures : Monsieur le directeur général p. i. des Travaux Publics accompagné de M. le cdt Bellat, de M. Cotti, sous-ingénieur, et de MM. [Paul] Hud (de retour de France) et Prétceille (de la Compagnie du Yunnan). Ces messieurs ont dîné au buffet de la gare, puis ont logé à l'ex-Hôtel Farcy.

Un train spécial composé de 2 wagons les a emmenés ce matin à Lao-kay à 6 h 1/2.

Ces messieurs seront de retour demain soir 23 à Hanoï.

But du voyage : *probablement* expertise contradictoire de la voie de Yên-Bay–Lao-kay.

Gia-Lam
(*L'Avenir du Tonkin*, 26 novembre 1906)

M. Hunson, agent de la Compagnie des Chemins de fer du Yunnan, a déclaré à la police que le 22 novembre, à la nuit tombante, au moment où il voulait faire rentrer son cheval qu'il avait laissé paître en liberté sur le terrain vague environnant les ateliers, à proximité de son logement, il s'était aperçu qu'il avait disparu. Croyant que l'animal serait revenu, pendant la nuit, à son écurie, il n'avait porté aucune attention à cette disparition. Le matin, n'ayant aucune nouvelle de sa bête, il avait porté plainte. Il ignore l'heure exacte où le vol a pu être commis et ne soupçonne personne.

Il a donné le signalement de son cheval : Taille 1 m 16, bai brun.

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

Commission spéciale. — Par la *Gironde* sont arrivés jeudi matin plusieurs membres de la commission chargée d'examiner les litiges qui existent entre la Compagnie des chemins de fer du Yunnan et les Travaux publics ; ce sont :

MM. Drogue et Constantin, ingénieurs, M. Decron inspecteur des finances et M. Loisy, inspecteur des Colonies, au devant desquels était venu M. Lebourhis.

Les membres de la commission sont partis par le train de 1 heure 20 pour Hanoï et vont commencer l'examen des litiges sous peu. Il s'agit de la ligne de Viétri à Lao-Kay qui n'aurait pas été établie, dit-on, par les Travaux publics, conformément aux plans et tracés adoptés, l'écartement des rails ne serait pas exactement de 1 mètre, mesure prévue et sur laquelle ont été faits les axes des roues des wagons. De plus, les dimensions spécifiées pour les rayons des courbes n'auraient pas été respectées et la Compagnie aurait été obligée en divers endroits de construire des variantes. C'est, du reste, pour ces raisons que la Compagnie n'aurait pas voulu recevoir la ligne à la livraison, et l'exploite provisoirement en attendant la décision de la Commission spéciale.

HAÏPHONG

(*L'Avenir du Tonkin*, 2 décembre 1906)

La Mission du Yunnan. — La mission chargée d'examiner les travaux du chemin de fer du Yunnan est composée de M. Dragues, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, président ; de M. Constantin, ingénieur de 1^{re} classe des Ponts et Chaussées ; de M. Loisy, inspecteur des Colonies ; de M. Decron, inspecteur des Finances ; de M. Gervais, conducteur des Travaux publics.

La mission partira d'Hanoï le 7 décembre avec M. Jullidière ⁵⁴, directeur p.i. des Travaux publics. Elle quittera Laokay le 8 décembre.

M. Decron gagnera Laokay dès le 3 décembre.

Ho-Kkeou

(*L'Avenir du Tonkin*, 14 décembre 1906)

La commission parlementaire d'enquête visite la ligne du chemin de fer du Yunnan. Cette commission est arrivée à Lao-Kay vendredi dernier, 7 courant, par le train du soir.

À leur arrivée, tous ces messieurs sont descendus à l'hôtel Rolquin pour s'y restaurer et y passer la nuit ; on ne s'est presque pas aperçu de leur présence parmi nous. Pas de réception à Lao-Kay, personne pour les attendre à la descente du train ; peut-être ils l'ont voulu ainsi, afin de ne déranger personne.

Le lendemain matin, ils ont pris le train qui les a conduits avec toute la vitesse dont il est capable, au kilomètre 30. Ils y sont parvenus à 10 heures du matin.

À cette station, on a tenu à les recevoir et à leur souhaiter la bienvenue ; M. Volay, chef de section, et M. Naturel, sous-chef de lot, étaient venus du kilomètre 58 pour [leur] servir de cicérone.

À leur descente du train, vu l'heure avancée, ces messieurs de la commission et leurs mentors se sont transportés à pied un peu plus loin, au kilomètre 31.590, au restaurant tenu par M. Constantin, où le déjeuner les attendait.

À deux heures de l'après-midi, ils se sont mis en route en suivant la plate-forme que le zèle stimulé par l'arrivée prochaine des enquêteurs avait fait plus ou moins achever ; et tout le monde s'est arrêté de nouveau au kilomètre 35, chez M. le docteur Thoulou, pour y passer la nuit.

Le lendemain, 9, le crachin tombait.

On partit néanmoins, il faut souhaiter que les éléments se montrent cléments pour ces messieurs afin qu'ils puissent remplir leur tâche jusqu'au bout.

⁵⁴ René Jullidière (1861-1941) : polytechnicien, directeur général des travaux publics de l'Indochine (1906-1909). Voir [encadré](#).

Ils paraissent enchantés de ce voyage en perspective, évidemment, il y a de quoi, car ils vont voir des pays nouveaux pour eux, où pas mal de curiosités les charmeront.

On présume que leur retour à Lao-Kay aura lieu, à moins d'imprévu, vers les premiers jours de janvier.

Bonne promenade en pays céleste à la commission d'enquête, et bonne réussite dans ses projets.

Chemins de fer de l'Indo-Chine et du Yunnan
(*L'Information financière, économique et politique*, 1^{er} janvier 1907)

Les actionnaires de cette société se sont réunis cet après-midi en assemblée générale ordinaire, sous la présidence de M. le baron Hély d'Oissel.

18.620 actions étaient présentes ou représentées.

MM. Genty et Labrousse remplissaient les fonctions de scrutateurs, M. Brouillet, celle de secrétaire.

M. Brouillet donne lecture du rapport du conseil d'administration ; l'abondance des matières nous oblige à en reporter la publication dans un de nos prochains numéros.

Après lecture du rapport des commissaires des comptes, M. le président fait la déclaration suivante :

« Les travaux marchent régulièrement, le trafic se maintient dans de bonnes conditions, la grosse question pour nous est maintenant celle du tribunal arbitral. Nous avons choisi notre arbitre, le gouvernement a choisi le sien, il est probable que les deux arbitres se mettront d'accord pour en désigner un troisième. Nous ne pouvons que désirer qu'ils agissent promptement pour qu'en assemblée, nous puissions vous faire part de leurs décisions et arrêter avec vous les mesures à prendre. »

Les résolutions suivantes, successivement mises aux voix ont été adoptées à l'unanimité :

1. L'assemblée générale, après avoir entendu le rapport du conseil d'administration et celui des commissaires, approuve le bilan et les comptes de exercice clos au 31 décembre 1906.

2. L'assemblée générale réélit comme administrateurs, pour une durée qui ne pourra excéder six ans, et qui sera fixée pour chacun d'eux par le renouvellement partiel résultant du tirage au sort, MM. le baron Hély d'Oissel, Rostand, Simon, E. de Sinçay, L. de Sinçay, Boyer, Wiener, Goüin, Rambaud.

3. L'assemblée générale donne à ceux des membres du conseil qui se trouveraient être intéressés directement ou indirectement dans des entreprises ou des marchés faits avec la Compagnie ou pour son compte l'autorisation prévue par l'article 40 de la loi du 24 juillet 1867 et par l'article 27 des statuts.

4 L'assemblée générale nomme commissaires des comptes pour une année avec facilité d'agir conjointement ou séparément, MM. Dumoulin, Bourgois, Gérard Lefèvre-Pontalis. Elle fixe leur rémunération à 1.000 francs pour chacun d'eux.

Hanoi
CHRONIQUE LOCALE
(*L'Avenir du Tonkin*, 27 janvier 1907)

Mariage. — Le 5 février, à 4 heures et demie, aura lieu le mariage de M. H[onoré] Tissot, administrateur des services civils, avec M^{lle} Madeleine Le Bourhis, fille de M^{me} et de M. Le Bourhis, directeur de l'exploitation des Chemins de fer de l'Indo-Chine.

Aux deux familles, nous présentons toutes nos félicitations et aux futurs époux nos meilleurs vœux de bonheur.

Lao-Kay
(*L'Avenir du Tonkin*, 9 février 1907)

On nous écrit :

La commission interparlementaire du Yunnan nous est revenue jeudi après-midi, par train spécial parti le matin au-devant d'elle, au km. 31.

Tous ces messieurs, paraît-il, sont enchantés de leur voyage et très peu d'objections ont été faites sur les travaux exécutés : la commission avait à cœur de remplir son mandat, puisque les réunions étaient fréquentes afin que chacun puisse émettre son opinion.

Ils emporteront, certainement, en France un bon souvenir, aussi bien des travaux de la ligne, que du personnel technique : l'accueil empressé de ce dernier était d'autant plus justifié, que les travaux étant dans un tel avancement, il fut loisible à la commission d'en apprécier l'exécution, qui ne laisse, évidemment, pas à désirer.

L'après-midi, ces messieurs sont partis pour Phomoi afin d'inspecter les bâtiments de la gare qui sont achevés.

Ils sont repartis vendredi matin pour Hanoï et de là pour Haïphong d'où ils s'embarqueront par un prochain courrier.

En même temps que la commission, rentrent en France M. Guibert, directeur des travaux de S. L. I., et M. Sainson, vice-consul à Mongtzé.

À tous, bon voyage, et aux derniers, prompt retour au Yunnan où ils n'ont laissé que des regrets.

(*L'Avenir du Tonkin*, 11 février 1907)

Sur nos railways. — La Compagnie des chemins de fer de l'Indo-Chine et du Yunnan vient de faire paraître un long avis portant modifications, additions et suppressions aux tarifs de grande et de petite vitesse, approuvées par M. le gouverneur général, les 16 et 23 novembre 1906.

Cette nouvelle réglementation sera applicable à partir du 1^{er} mars 1907.

Le mouvement des voyageurs qui empruntent la facilité des chemins de fer s'accroît ces jours-ci.

Samedi, il a été compté à la gare de Hanoï, tant au départ qu'à l'arrivée, 4292 voyageurs indigènes, et 185 européens.

Décès. — De M. Borelli, Joseph, entrepreneur aux chemins de fer du Yunnan, décédé le 10 février 1907 à 6 h. 40 du soir, à l'hôpital de Lanessan.

CHRONIQUE DE HAÏPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 17 février 1907)

Départs. — Le *Colombo* est parti hier matin, emmenant de nombreux passagers pour France, parmi ceux-ci : ... M. Drogne, [ingénieur] en chef des Ponts et Chaussées, et M. Loisy, inspecteur des colonies, tous deux membres de la Commission extraordinaire de la ligne ferrée du Yunnan...

TRIBUNE LIBRE
(*L'Avenir du Tonkin*, 18 février 1907)

Nous rappelons que tout ce qui paraît sous cette rubrique n'engage en rien la responsabilité du journal.

Nous recevons la communication suivante que nous insérons sous les réserves spécifiées pour cette rubrique.

L'Indépendance tonkinoise du 25 janvier 1907, dans un article de tête intitulé : « Officiers détachés et agents temporaires », prend à partie le commandant Bellat et l'accuse d'inhumanité révoltante envers les agents temporaires et journaliers placés sous ses ordres. À l'appui de ses dires, ce journal publie la copie d'une lettre adressée le 12 octobre 1905 par le docteur Bernard, médecin du chemin de fer, à l'Ingénieur du 2^e arrondissement (Cdt Bellat), au sujet de l'état de santé de M. Ducos, agent temporaire. Il eût été de bonne foi de la part du rédacteur de *L'Indépendance*, de publier en même temps que cette lettre, celle par laquelle l'Ingénieur du 2^e arrondissement (Cdt Bellat), en transmettait copie à M. Borreil, ingénieur en chef, en insistant sur la nécessité d'une mutation pour M. Ducos.

Ci dessous copie de cette lettre transmise.

Yên-bay, le 18 novembre 1905.

L'Ingénieur du 2^e arrondissement à Monsieur l'ingénieur en chef de la 1^{re} circonscription des chemins de fer Hanoï

J'ai l'honneur de vous adresser ci-joint, copie de la correspondance échangée entre le docteur Bernard, médecin du chemin de fer, et moi, au sujet de l'état de santé de M. Ducos, agent temporaire.

Les appréhensions de ce médecin revêtent un caractère de précision tel qu'il m'a paru nécessaire de vous en donner connaissance. M. Ducos est un agent, plein de zèle et de bonne volonté, un des meilleurs, sans contredit, de l'organisation ouvrière. Je ne puis donc que me ranger à l'avis du docteur Bernard, en ce qui concerne la nécessité d'une mutation pour M. Ducos.

Signé : Bellat.

CHEMINS DE FER DE L'INDO-CHINE ET DU YUNNAN
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 19 février 1907)

Le conseil des ministres tenu samedi a donné son approbation à l'accord intervenu entre le gouvernement général de l'Indo-Chine et la Compagnie des Chemins de fer au Yunnan. Cet accord a pour but de faciliter l'achèvement de la construction des lignes concédées à la France en 1896 et qui ont été données à la Compagnie.

Un litige s'est élevé entre celle-ci et le gouvernement de l'Indo-Chine auquel la Compagnie voudrait faire supporter le surcroît de dépenses qui a résulté des difficultés de toutes sortes qu'il a fallu vaincre. De longs et préjudiciables délais ont été la conséquence de ce litige, mais l'accord qui vient d'être conclu porte que la colonie et la Compagnie assureront l'achèvement du chemin de fer par une collaboration financière et soumettront leur différend à un arbitrage.

La mission des arbitres sera de dire quel doit être le fait de chacune. La Compagnie fera face à ses charges nouvelles par une augmentation de cinq millions de son capital-

actions ; au-delà de ce chiffre, elle émettra des obligations dont elle assurera les intérêts et l'amortissement au moyen de sa part dans les recettes de l'exploitation. En cas d'insuffisance, la colonie lui fera les avances nécessaires.

Lettre du Yunnan
(*L'Avenir du Tonkin*, 25 février 1907)

La mort de M. Pelli, entrepreneur de six lots, n'a pas été regrettée plus que ça par les Européens. Ah ! les affaires ! Quelle dure école pour les sentiments ! M. Pelli avait la partie belle, et il en jouait en maître homme. Des compliments ou des plaintes, il prenait tout juste le grain ou la pilule de vérité qui s'y trouvait, et, il continuait sa marche sans se laisser emballer par le feu des grands mots, des grands desseins et des grands gestes.

Lui mort, il fallut tout de suite établir la situation des travaux et la liquidation des affaires. Comme les circonstances pressaient, on fut coulant, quitte à se rattraper plus tard.

Onze entrepreneurs, pour ne pas dire tâcherons, se partageront la tâche de feu M. Pelli. En divisant ainsi le travail, on espère aller plus vite et dépenser un peu moins.

Je le souhaite sans l'espérer, voici pourquoi : M. Pelli est mort tout juste au moment où après de nombreux avatars, on était enfin tombé sur la bonne veine. Les coolies arrivaient en foule, chassés de chez eux par la faim, et attirés par la bonne réputation de M. Pelli.

Subitement il meurt et l'entreprise change de mains.

Certes, je le reconnais sans peine, et même avec plaisir, la Société fit tout ce qu'elle put pour parer à ce triste événement ; mais enfin, le riz vint à manquer juste au moment où les coolies arrivaient sur les chantiers. Beaucoup s'en retournèrent, beaucoup gémissaient et pas mal se plaignirent. Sans le vouloir et sans le savoir, il y eut mal donne.

Du côté des Européens, la dualité des pouvoirs embrouillât les explications ; du côté des Chinois, l'ignorance des combinaisons ou le désir vague de profiter des embarras momentanés firent surgir des irritations. Bref, beaucoup de travailleurs à peine arrivés, revinrent chez eux ; le nouvel an Chinois va augmenter l'exode et les travaux seront suspendus.

Il en reviendra, mais quel déchet ! C'est pourquoi je n'espère plus voir le chemin de fer arriver à Yunnan-Sen avant fin 1910.

UN YUNNANAIS

Conseil supérieur
(*L'Avenir du Tonkin*, 2 mars 1907, p. 2, col. 3)

.....

L'ordre du jour appelle l'examen d'un vœu concernant le chemin de fer du Yunnan

M. le gouverneur général relève dans les développements de ce vœu de véritables accusations contre les Chambres et le Gouvernement. Dans ces conditions, ce vœu apparaît comme nettement politique.

M. Jullidière explique que la convention passée avec la Compagnie du Yunnan consiste à soumettre à des arbitres les litiges existant entre cette société et le gouvernement. En attendant la décision des arbitres, un arrangement a été conclu pour le paiement. Les dépenses ainsi engagées seront régularisées quand les arbitres auront fait connaître leur décision.

M. de Monpezat s'étonne que l'on ait dérogé ainsi à la législation ordinaire : ce différend aurait dû lui être soumis. Si la Compagnie est déboutée par les arbitres, comment le gouvernement se fera-t-il rembourser ?

M. Jullidière déclare qu'aux termes de l'article 56 du cahier des charges la procédure arbitrale a été prévue.

M. de Monpezat s'étonne que le consortium financier qui a assumé la charge de l'exécution de la ligne du Yunnan n'ait pu trouver lui-même les ressources nécessaires. À son avis, l'administration aurait dû mettre les travaux en régie.

L'intérêt de la Colonie, dit M. le gouverneur général, était de recourir à l'arbitrage. La question qui se posait, en effet, était de savoir s'il fallait courir les risques de supprimer les chantiers et de constituer un séquestre pendant la durée de l'instance au contentieux. L'arbitrage est toujours une excellente mesure qui vaut mieux que de faire traîner des procès et les entrepreneurs y ont l'intérêt le plus évident. Le gouverneur général est résolument partisan de l'arbitrage et il y a recours autant que possible dans l'intérêt même de la colonisation.

Il n'y avait pas de raison de traiter la Compagnie du Yunnan autrement que les autres entrepreneurs. Faut-il rappeler que pas une seule grande entreprise de chemins de fer en Indo-Chine n'a terminé normalement ses travaux (lignes de Saïgon-Biênhoà, Tourane-Hué, Yênbay-Laokay, etc.). Toutes ont défailli. La Compagnie du Yunnan avait à exécuter un chemin de fer en territoire étranger dans des conditions très difficiles.

Il est aisé maintenant de critiquer l'insuffisance des premières études. Le Gouverneur général croit qu'il faut être indulgent ; on pensait alors que la construction de chemins de fer amènerait la conquête pacifique du Yunnan. Le Conseil supérieur lui-même partageait ces illusions. Mieux placé que d'autres pour constater le réveil de l'idée nationale en Chine, M. Beau ne s'abandonnait pas à ces espérances et prévoyait les conflits qui pourraient naître. Aussi a-t-il insisté, d'accord avec le ministre des affaires étrangères d'alors, M. Déclassé, et son prédécesseur à Pékin, M. Pichon, pour que l'administration française n'intervint pas elle-même et pour que la voie fut confiée à une compagnie. La Chine, en effet, contrainte et forcée à une concession extraordinaire, dont elle comprit la gravité le jour où elle ne se sentit plus menacée. — Pour la rassurer, pour lui donner une preuve de ses sentiments pacifiques, il fallait confier à une société l'exécution de l'entreprise.

On comprend la nécessité de l'existence et du maintien de la compagnie pour l'achèvement d'une œuvre dans laquelle l'État ne doit pas directement apparaître. L'insuffisance des études, insuffisance qui se retrouve dans la construction de tous les chemins de fer coloniaux, rendait la lâche de la société laborieuse. Elle jugea le tracé des Travaux publics mal conçu et crut, pour cette raison, devoir le changer. Ce fut peut-être une erreur. Les avis sont partagés. Les arbitres décideront.

Il importait pour ne pas recourir à la mise en régie dont les inconvénients étaient grands au point de vue chinois, d'assurer à la Compagnie les ressources nécessaires. Après étude de la question, une avance de 7.500.000 francs lui fut consentie, aux termes d'un accord conclu au mois d'octobre 1905, et dont le Gouverneur général revendique toute la responsabilité. Cette avance permit à la Compagnie d'augmenter le nombre de ses chantiers, de pousser activement les travaux dans les vallées du Nam-Ti. Les résultats obtenus aujourd'hui sont incontestables. La Chambre, appelée à se prononcer sur cette avance, en ratifia le principe ; bientôt encore, le parlement sera appelé à se prononcer une seconde fois sur les meilleurs moyens à employer pour faire aboutir une grande œuvre française que le Gouvernement juge indispensable de réaliser entièrement.

Préalablement à la première avance, les Chambres ne furent pas, il est vrai, consultées, mais, en raison de l'urgence, il était impossible d'attendre leur réunion. La Compagnie, en effet, était sur le point de déposer son bilan. Le gouverneur général, qui se trouvait en France n'hésita pas, d'accord avec le gouvernement, à prendre sous sa

responsabilité les promptes mesures nécessaires. Son intervention a pu être jugée déjà à deux reprises par la Chambre : à aucun moment, elle n'a paru ni illégale, ni inopportune.

Le gouverneur général s'étonne qu'on vienne aujourd'hui affirmer le caractère arbitraire de son initiative, initiative d'ailleurs qu'il a toujours revendiquée hautement, et il s'indigne des insinuations formulées par M. de Monpezat devant la Commission des affaires extérieures.

M. de Monpezat regrette que le gouverneur général ait pu se croire mis en cause dans le vœu précédent. Ce vœu qui, présenté par lui en 1905, n'avait pas provoqué d'observations de la part du Chef de la Colonie, ne contenait que des considérations d'ordre général.

Il pense que si la compagnie ne pouvait réunir les ressources nécessaires, il fallait poursuivre l'achèvement des travaux en régie plutôt que de consentir des avances dont le remboursement est problématique. L'arbitrage est une excellente mesure et doit être étendu à toutes les contestations entre l'administration et les particuliers.

M. le gouverneur général fait connaître que la convention d'arbitrage entre le gouvernement et la Compagnie du Yunnan sera communiquée au Conseil supérieur à la prochaine session.

M. de Monpezat dit que cette mesure lui donne satisfaction.

La première partie du vœu déposé par M. de Monpezat demandant que la transaction intervenue entre le Gouvernement et la Compagnie du Yunnan soit communiquée au Conseil supérieur est adopté.

COMPAGNIE FRANÇAISE DES CHEMINS DE FER DE L'INDO-CHINE ET DU YUNNAN
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 18 mars 1907)

L'assemblée extraordinaire du 11 mars courant de la Compagnie française des Chemins de fer de l'Indo-Chine et du Yunnan a approuvé les accords conclus le 15 février 1907, entre le conseil d'administration de la Société et le ministre des Colonies. Ces accords ont pour objet d'assurer les ressources provisoires nécessaires à la continuation des travaux de construction de la ligne de Laokay à Yunnansen, après l'épuisement imminent des ressources qui y sont actuellement affectées ; de déférer à un tribunal arbitral les réclamations présentées par la Compagnie et relatives, soit au dépassement des estimations premières dans la construction de la ligne du Yunnan, soit aux défauts de la ligne du Tonkin qui a été construite par la colonie d'Indo-Chine ; de convenir des mesures à prévoir pour l'exécution du règlement qu'établiront les arbitres.

L'assemblée a décidé que le capital social pourra, pour l'exécution desdits accords, être élevé jusqu'à la somme maximum de 17 millions 500.000 fr., par simple décision du conseil d'administration, dans les conditions et pour les fins énoncées aux documents susvisés.

Cette augmentation sera réalisée par la création d'actions nouvelles, au pair de 500 fr. chacune, à souscrire en numéraire.

Ces actions seront privilégiées pour la distribution de l'intérêt à 4 % l'an sur la partie versée. En conséquence, ces intérêts seront, après la mise en exploitation de la ligne entière, prélevés sur les recettes attribuées à la Compagnie, après déduction des dépenses réelles d'entretien et d'exploitation, et des frais généraux y compris l'abonnement au timbre des actions et obligations, — lesdits intérêts et frais jusqu'à la mise en exploitation complète devant être, d'après la convention en question, portés au compte d'établissement.

Dans la liquidation éventuelle de l'actif, ces actions nouvelles seraient également privilégiées, par rapport aux actions existantes. Dans le cas où, en exécution desdits accords, la Compagnie aurait à émettre des obligations, les intérêts à 4 % sur la partie versée des actions primitives seront prélevés sur le reliquat des recettes attribuées à la Compagnie après déduction des charges sus énumérées et du montant de l'intérêt et de l'amortissement de ces obligations.

Le surplus des recettes brutes serait réparti également entre les actions anciennes et les actions nouvelles.

Les propriétaires des actions existantes auront pour la souscription de toutes les actions nouvelles un droit de préférence proportionnel au nombre des actions anciennes qu'ils posséderont.

Les modifications qu'il pourra y avoir lieu d'apporter à certains articles des statuts en conséquence des accords dont il s'agit et de la sentence arbitrale à intervenir seront soumises à l'assemblée générale extraordinaire qui sera convoquée postérieurement au prononcé de ladite sentence.

SUCCESSIONS VACANTES AUX COLONIES
(*La Dépêche coloniale*, 8 juin 1907)

Hanoï

Segalen (Claude-Marie), employé à l'entreprise Walingorcki [Waligorski], né à Brest le 29 janvier 1859 ; décédé à Coc-Len le 5 août 1905.

LISTE
DES
ÉLECTEURS DE LA VILLE DE HANOÏ
(*Annuaire général de l'Indochine française*, 1908, p. 636-645)

- 17 Armand, Émile, employé de la Compagnie du Yunnan.
69 Bastinot, Lucien, chef de district, Cie du Yunnan.
71 Baud, Jules, commis de la Compagnie du Yunnan.
144 Bojon, Pierre, commis de la Compagnie du Yunnan.
182 Boyer, Gaston, comptable Société de construction des chemins de fer du Yunnan.
198 Brocart, Eugène, commis à la Compagnie du Yunnan.
276 Chemin-Dupontès, Georges, ingénieur en chef à la Compagnie du Yunnan.
300 Collet, Georges, agent de la Compagnie du Yunnan.
303 Collet, Joseph, mécanicien Cie du Yunnan.
305 Collinet de la Salle, chef de district à la Compagnie du Yunnan.
316 Couderc, Léopold, agent de la Compagnie du Yunnan.
328 Cresut, Henri, commis à la Compagnie du Yunnan.
334 Cucchi, Thomas-Édouard, agent de la Compagnie du Yunnan.
405 Devouge, Eugène, contremaître Cie du Yunnan.
411 Domenech, Jean-Marie, commis à la Compagnie du Yunnan.
421 Drouet, Louis-Auguste, employé à la Société de construction des chemins de fer.
491 Faucillers, Augustin-Joseph, commis à la Compagnie du Yunnan.
575 Goetzinger, François, chef de bureau à la Compagnie du Yunnan.
631 Hermier, Henri-Paul, commis à la Compagnie du Yunnan.
642 Hud, Paul, ingénieur de la Compagnie du Yunnan.

658 Jaspard, Henri, commis à la Compagnie du Yunnan.
675 Kiempinski, André-Théodore, comptable à la Compagnie du Yunnan.
703 Lanaud, Georges, caissier à la Compagnie du Yunnan.
714 Laprovotte, Charles-Auguste, comptable à la Compagnie du Yunnan.
738 Le Bourhis, Louis, directeur de la Compagnie du Yunnan.
739 Leclerc, Georges, comptable à la Compagnie du Yunnan.
742 Lecomte Jules-Pierre, comptable à la Compagnie du Yunnan.
788 Loridan, Paul-Louis, commis de la Compagnie du Yunnan.
800 Maigre, Charles-Adolphe, ingénieur de la Compagnie du Yunnan.
817 Marchetti, Annibal, comptable à la Compagnie du Yunnan.
836 Massignac, Pierre, commis de la Compagnie du Yunnan.
883 Moreau, François-Marie, contrôleur à la Compagnie du Yunnan.
885 Morel, Eugène, commis de la Compagnie Yunnan,
950 Philoche, Stéphane, chef de section Cie du Yunnan
992 Pretraille, Léon, inspecteur à la Compagnie du Yunnan..
995 Prouteaux, Daniel, agent de la Compagnie du Yunnan.
998 Quillon, Adolphe-Eugène, chef de district Cie du Yunnan.
1042 Romieux, Théophile, commis de la Compagnie du Yunnan.
1080 Schmitt, Charles, comptable à la Compagnie du Yunnan.
1084 Schumacher, Ernest-Charles, employé à la Compagnie du Yunnan.
1102 Strub, Camille-Joseph, chef de bureau Cie du Yunnan.
1117 Telmon, Claudius, secrétaire à la Compagnie du Yunnan.
1163 Vieux, Léandre, employée la Compagnie du Yunnan.

LISTE
DES
ÉLECTEURS DE LA VILLE DE HAÏPHONG
(*Annuaire général de l'Indochine française*, 1908, p. 720-723)

Chalamel, Fernand-Paul-Adolphe ⁵⁵, chef dépôt, Société construction chemin de fer ;
Le Camus, Gabriel-Henri, comptable Société construction chemin de fer ;
Wilmet, Clément, agent Cie du Yunnan.

Chambre de commerce de Haïphong
[Liste des 124 électeurs consulaires français](#)
ANNÉE 1908
(*Annuaire général de l'Indochine française*, 1908, p. 724-725)

29 Cie des chemins de fer de l'Indo-Chine et du Yunnan, Chalamel, Cie Chemins de fer, Haïphong.

Compagnie française
des

⁵⁵ Fernand-Paul-Adolphe Chalamel : fils aîné de Paul Chalamel (1839-1909), administrateur du Palais du Luxembourg à Paris. Frère de Georges Chalamel (1873-1923), successivement professeur au Tonkin, secrétaire particulier du gouverneur général Klobukowski, directeur du Lycée franco-chinois de Cholon et, par suite de son mariage avec la fille aînée d'Eugène Haffner, directeur des Plantations Hallet.

Chemins de fer de l'Indo-Chine et du Yunnan

Assemblée générale ordinaire et extraordinaire du 29 juin 1908
(*L'Information financière, économique et politique*, 9 juillet 1908)

La séance est ouverte à 4 heures par M. le baron Hély d'Oissel, président du conseil d'administration, qui appelle au bureau en qualité de scrutateurs MM. les représentants du Crédit Lyonnais et de la Société Générale.

12.710 actions étaient présentes ou représentées.

M. Le président donne ensuite la parole à M. Brouillet, secrétaire de l'assemblée, pour la lecture du rapport du conseil d'administration.

Assemblée générale ordinaire.

RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Messieurs,

Nous avons l'honneur de vous présenter notre rapport sur la marche de notre entreprise, au Tonkin et au Yunnan, pendant l'année 1907, et de soumettre à votre approbation les comptes de cet exercice.

I

Ligne du Tonkin

L'année 1907 est, à vrai dire, la première où notre exploitation n'ait pas été largement influencée soit par les circonstances transitoires des débuts, soit par de graves et soudaines perturbations ; l'année 1903 avait été une période d'organisation ; 1904 et 1905 avaient été marquées par les dégâts des inondations ; en 1906, nous avons exploité la section de Yênbay-Lao-Kay dans des conditions exceptionnelles, puisque nous n'avons pas à supporter la charge de l'entretien ; enfin, les transports pour le service de la construction qui fournissaient, les années précédentes, une part importante des recettes, étaient à peu près terminés en 1907.

Les recettes se sont élevées à 3.532.558 60

Sur ce total, l'application de la formule contractuelle d'exploitation nous attribue forfaitairement pour les dépenses d'exploitation, un prélèvement de 2.495.201 67 laissant un excédent de Fr. 1.037.356 93

Les années précédentes, à propos de ce calcul, nous faisons observer que, à raison des déficiences de la ligne construite par la colonie, nous opposons à celle-ci la non-application de la formule forfaitaire.

Notre réclamation, sous cette forme, a été éteinte par le compromis du 15 février 1907, dans lequel elle a été autrement traduite.

La sentence arbitrale du 13 avril dernier, dont nous vous rendrons compte dans l'assemblée générale extraordinaire qui va suivre, a prononcé sur les indemnités diverses que nous réclamions à la colonie du chef des déficiences de la ligne du Tonkin et du chef des dommages causés par les inondations de 1904 et 1905. Mais l'approbation par le gouverneur général des comptes d'exploitation de 1903 et de 1904 a soulevé certaines difficultés d'interprétation de la formule contractuelle, qui devront être tranchées par la juridiction compétente.

L'excédent ci-dessus des recettes après le prélèvement forfaitaire est d'abord affecté à compléter à 2.000.000 de francs le fonds de réserve spécial prévu par l'article 11 de la convention de concession.

Les excédents antérieurs s'élevant ensemble à 1.767 965 19

il suffit d'une somme de 232.044 81 pour porter ledit fonds de réserve à son plein de 2.000.000 00

Le surplus, s'élevant à 805 312 12

est à partager par moitié entre la Compagnie et la colonie.

La part de chacune est ainsi de 402.656 06

D'ailleurs, nos dépenses réelles immédiates d'exploitation sont restées inférieures à la somme qui nous est allouée forfaitairement pour cet objet par la formule. Mais comme cette économie résulte surtout de ce que le matériel, fixe et roulant, est encore presque neuf et que les frais d'entretien sont réduits, il est prudent de constituer avec les économies de ces premières années, des fonds d'amortissement et de renouvellement de ce matériel. C'est ce que nous n'avons pas manqué de faire ; aussi le compte général d'exploitation comprenant les reliquats nets, cumulés depuis l'origine, de notre part des recettes, ne s'élève-t-il qu'à 831.446 63

Le total précité des recettes 3.532.558 60

se décompose ainsi :

Grande vitesse 1.764.964 73

Petite vitesse 1.765.851 17

Recettes hors trafic 1.742. 70

Total égal 3.532.558 60

faisant ressortir la recette kilométrique annuelle à 8.944 fr. 52.

En 1906, le total des recettes avait atteint 4.011.857 49

bien que la section de Yênbay-Laokay n'eût été mise en exploitation que le 1^{er} février, — soit une diminution en 1907 de 479.298 89

Cette diminution tient principalement aux circonstances suivantes :

1° en 1906, la sécheresse exceptionnelle et la baisse prolongée des eaux du fleuve Rouge avait fort gêné la concurrence de la voie fluviale et presque tout le trafic avait forcément passé sur nos rails.

2° En 1907, la situation économique du Tonkin a été, pour des causes diverses, peu satisfaisante ; l'effet des mauvaises récoltes de 1906 se faisait encore sentir ; une épidémie de peste a ravagé certaines régions du Delta.

3° Le remaniement de nos tarifs à partir du 1^{er} mars 1907 et les abaissements que nous avons consentis ont contribué temporairement à la dépression des recettes.

4° Enfin, comme nous l'avons dit, les transports pour le service de la construction ont été considérablement réduits en 1907.

Les résultats des premiers mois de 1908 ne marquent pas encore un relèvement notable : ils ont été influencés par les événements : c'est ainsi que le trafic de transit, en plein développement, s'est trouvé arrêté par les troubles insurrectionnels qui ont éclaté à la fin d'avril au Yunnan, à Ho-Kéou et dans la région du Namti.

Les efforts que nous avons faits pour doter d'installations hygiéniques ceux de nos agents qui servent dans la région insalubre du haut fleuve Rouge commencent à porter leurs fruits, et l'état sanitaire s'y est notablement amélioré.

Nous avons de même, avec succès, cherché à élever le niveau de l'instruction professionnelle et de la moralité de notre personnel indigène. Les résultats se manifestent tant par la diminution notable des fraudes dans la perception des taxes et des vols dans les trains que par la diminution des accidents ou des incidents d'exploitation dus à des fautes professionnelles.

En 1906, il y avait eu 110 déraillements, dus pour la plupart, il est vrai, à l'état défectueux de la voie qui nous avait été remise par la colonie. Cependant, 19 déraillements étaient imputables à des fautes d'aiguillage. En 1907, il n'y a plus que 14 déraillements, dont 8 imputables à des fautes d'aiguillage et une seule collision sérieuse ayant causé pour 30.000 francs de dégâts au matériel.

Nos recettes sont presque en totalité effectuées en piastres : le cours de la piastre en banque a varié dans des limites assez étendues ; il était de 2 fr. 935 en août 1907, il est tombé à 2 fr. 325 en décembre. Au Trésor, le cours moyen a été de 2 fr. 758.

Voici le tableau des principales données statistiques :

Nombre de voyageurs transportés		
	1907	1906
Européens	48.692	55.716
Indigènes	1.270.272	1.377.518
Totaux	1.318.964	1.433.238

Nombre de voyageurs transportés à distance entière par train de voyageurs :		
	1907	1906
Européens	8	8
Indigènes	89	106
Totaux	97	114

Parcours moyen des voyageurs		
	1907	1906
Européens	115 km	103 km
Indigènes	47 km	51 km

Nombre moyen de voyageurs transportés par jour :		
	1907	1906
Européens	133	152
Indigènes	3.480	3.774

Nombre de tonnes de marchandises transportées :		
En 1907 tonnes	117.730	
En 1906	127.308	

Nombre de têtes d'animaux transportées :		
En 1907	5 005	
En 1906	8.847	

Nombre moyen de tonnes transportées à distance entière, par trains de marchandises :

En 1907 tonnes	73	
En 1906	185	

Parcours moyen d'une tonne de marchandise :		
En 1907 km	158	
En 1906	185	

Nombre moyen de tonnes de marchandises transportées par jour :		
En 1907 tonnes	323	
En 1906	348	

Parcours kilométrique des trains :		
	1907	1906
Voyageurs km	372.337	660.333
Marchandises	251.864	346.520
	924.201	1.006.853

Tarif moyen des transports :

Voyageurs :		
	1907	1906
Européens	0 0568	0 0621
Indigènes	0 0169	0 0173
Chiens	0 0189	0 0280
Chevaux	0 1113	0 1241
Bagages :		
Européens	0 5079	0 6291
Indigènes	0 2928	0 3348
Messageries	0 9974	1 6222
Marchandises	0 1009	0 0803

II

Ligne du Yunnan

Au cours de l'année écoulée, les travaux ont été poussés activement en Chine pendant que se débattaient à Paris la convention et l'arbitrage qui avaient pour objet, en ce qui concerne le Yunnan, d'assurer les ressources supplémentaires après l'épuisement des ressources primitivement affectées à l'établissement de la ligne, et de répartir avec équité la charge du dépassement des prévisions.

Au 1^{er} janvier 1907, le reliquat des ressources primitives se composait ainsi :

Capital-obligations en dépôt au Crédit foncier	15.353.727 41
Subvention en capital	189.609 96
Ensemble	10.543.337 37

Ce reliquat fut épuisé par le règlement des situations mensuelles de travaux et fournitures dans les premiers mois de 1907. Mais, entre-temps, était intervenue la convention du 15 février 1907 dont nous vous avons rendu compte dans l'assemblée extraordinaire du 11 mars 1907.

Conformément à cette convention, les ressources nécessaires à la continuation des travaux, en attendant la solution des questions déferées à un tribunal arbitral, ont été fournies, à titre d'avances, jusqu'à concurrence de 5 millions de francs par la Compagnie, et pour le surplus, par la colonie.

L'application de la série de prix de 1901, comme nous l'avons vu l'an dernier, n'attribuait à notre entrepreneur général que des sommes insuffisantes pour couvrir les dépenses réelles. Le complément indispensable avait été constitué, jusqu'au commencement de 1907, à titre provisoire, en vertu de l'autorisation gouvernementale du 30 octobre 1905 et de la loi du 13 avril 1906. au moyen de prélèvements anticipés sur le capital-obligations et d'avances du capital-actions.

La convention du 15 février 1907 avec le gouvernement a un peu modifié la proportion entre les avances et les prélèvements déjà effectués : et pour l'avenir, en attendant la sentence arbitrale, a accordé, à titre prévisionnel, la majoration demandée par la Société de Construction, des prix de la série de 1901.

La continuation des travaux a été ainsi assurée, tous droits réservés sur l'imputation définitive du dépassement du coût d'exécution prévu.

Mais pour faire face aux charges provisoires qui nous étaient ainsi imposées, nous avons dû mettre en œuvre toutes les réserves que nous avons commencé de constituer pour des besoins qui ne sont pas encore nés — sauf, bien entendu, à reconstituer ces réserves, d'après nos possibilités finales, une fois terminés les travaux du Yunnan et liquidées les dépenses correspondantes et leur répartition définitive entre l'Indo-Chine et la Compagnie.

Au 31 mars 1908, la dépense effective totale, y compris les frais généraux de la Compagnie, les intérêts intercalaires, etc., atteignait 132 millions de francs.

La question de la répartition des charges supplémentaires de premier établissement, dans la limite de la dépense totale de 158.468.888 francs qu'ont envisagée les arbitres, a été tranchée par la sentence arbitrale rendue le 13 avril dernier et dont il vous sera rendu compte dans l'assemblée générale extraordinaire qui va suivre.

Au Yunnan, pendant ce temps, les travaux ont été poursuivis avec la plus grande activité, et dans des conditions que l'expérience acquise et le degré même d'avancement ont rendues plus favorables.

Sans doute, la sécurité n'a pas été mieux assurée sur les chantiers : un entrepreneur et un surveillant ont été assassinés ; les attaques à main armée, les vols, les tentatives de déraillement des trains de services se sont trop fréquemment répétés ; mais le recrutement de la main-d'œuvre s'est effectué sans difficultés exceptionnelles ; le

nombre des travailleurs n'est descendu à 17.000 que pendant une courte période lors de la récolte du riz. La disette n'amenait plus, il est vrai, sur les chantiers les troupes d'hommes qui les peuplaient en décembre 1906 ; mais le nombre des travailleurs, pour ne plus s'élever jusqu'à 47.000, comme on le vit alors, a été le plus souvent compris entre 25 et 35.000. D'autre part, cette main-d'œuvre est aujourd'hui moins novice et le rendement en est meilleur.

Dans le cours de l'année, il a été exécuté (en mc) :

Terrassements et déblais 4.354.890.
Maçonneries (en fondations et en élévation) 167.004
Tunnels, déblais 212.480
Tunnels, maçonneries 50.714

En 1906, les cubes de terrassements et déblais étaient légèrement plus élevés ; mais les cubes de maçonneries et de travaux de tunnels l'étaient beaucoup moins.

Le tableau ci-après résume l'état d'avancement des ouvrages d'art.

Nombre des ouvrages d'art prévus, étudiés et construits
à la date au 31 décembre 1907

Ouvrages d'art pour l'écoulement des eaux et l'établissement des communications :

Prévus : 3.201
Étudiés : 3.073
Remis à l'entrepreneur : 3.026
En construction : 91
À attaquer : 464
Terminés : 2.736
Total : 3.291

Ouvrages de défense et de consolidation :

Prévus : 1.779
Étudiés : 1.579
Remis à l'entrepreneur : 1.572
En construction : 63
À attaquer : 302
Terminés : 1.414
Total : 1.779

La pose de la voie était arrivée le 31 décembre 1907, au kilomètre 83.500. Le montage du grand viaduc de 17 arches de 8 mètres qui se rencontre à cet endroit, et de six autres qui se succèdent à bref intervalle sur cette section, a ralenti l'avancement — comme il était prévu d'ailleurs. Cependant, au commencement d'avril dernier, trois de ces viaducs étaient terminés et la pose de voie en était au kilomètre 92.

Malheureusement, à la fin de ce mois d'avril, un mouvement insurrectionnel contre les autorités chinoises a éclaté dans la région de Namti ; il a eu pour résultat de désorganiser nos chantiers sur cette section, d'interrompre les trains d'approvisionnements, de retarder ainsi le montage des viaducs, et de nous causer un préjudice dont nous ne connaissons pas encore l'étendue, mais dont nous demandons réparation en nous basant sur l'article 58 de notre cahier des charges.

Malgré ce retard, quoi qu'il en soit, grâce aux efforts et aux sacrifices nouveaux consentis, sur la plate-forme déjà presque achevée, la pose de voie, une fois reprise, ira vite, et nous pouvons confirmer aujourd'hui à peu près les prévisions que nous formulions l'an dernier ; à moins de nouvelles circonstances impossibles à prévoir, la locomotive atteindra Mongtzeu au commencement de 1909, et Yunnanfou à la fin de 1910.

De nombreux et forts éboulements se sont produits à la suite des grandes pluies d'août à novembre, et nous ont obligés d'adoucir encore certains talus, de consolider ou de refaire certains ouvrages de défense et murs de soutènement. De pareils incidents, comme le donne à prévoir l'expérience de notre ligne tonkinoise, seront à craindre pendant plusieurs années encore, à raison de la nature des terrains traversés et de la violence des pluies, et c'est là un des aléas sérieux de l'exploitation.

La section de Laokay à Lahati, comprenant les 71 premiers kilomètres de la ligne, a été mise en exploitation le 15 juin courant, et nous ne tarderons pas à ouvrir la section suivante de Lahati à Ouang-thang.

En 1907, notre directeur général, M. Getten, a fait encore une fois le voyage d'Extrême-Orient ; il a rejoint sur les chantiers la commission qu'y avait envoyée le ministère des colonies.

Pour l'année 1907 comme pour les précédentes, nous devons rendre témoignage du zèle et du dévouement déployés par l'ensemble de notre personnel.

Les administrateurs soumis à la réélection cette année, d'après le tirage au sort, sont MM. Simon et Desvaux.

Il y a lieu de donner aux membres du conseil, en vue de leur participation éventuelle dans des entreprises ou des marchés faits avec la Compagnie ou pour son compte, l'autorisation prévue par l'article 40 de la loi du 24 juillet 1867 et par l'article 27 de nos statuts.

Le mandat de vos commissaires des comptes est expiré. Vous avez à désigner les titulaires de ces fonctions et à fixer la rémunération qui leur sera attribuée.

LES RÉOLUTIONS

Aucun actionnaire ne demandant la parole, M. le président met aux voix les résolutions suivantes qui sont adoptées à l'unanimité.

1. L'assemblée générale, après avoir entendu le rapport du conseil d'administration et celui des commissaires des comptes, approuve le bilan et les comptes de l'exercice 1907, tels qu'ils ont été présentés.

2. L'assemblée générale réélit comme administrateurs pour six ans, MM. Simon et Desvaux.

3. L'assemblée générale donne à ceux des membres du conseil qui se trouveraient être intéressés directement ou indirectement dans des entreprises ou des marchés faits avec la Compagnie ou pour son compte, l'autorisation prévue par l'article 40 de la loi du 24 juillet 1867 et par l'article 27 des statuts.

4. L'assemblée générale nomme commissaires des comptes pour une année, avec faculté d'agir conjointement ou séparément, MM. Dumoulin, Bourgois, Gérard Lefèvre-Pontalis. Elle fixe leur rémunération à mille francs pour chacun d'eux.

Assemblée générale extraordinaire RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Messieurs,

Dans votre assemblée générale extraordinaire du 11 mars 1907, vous avez ratifié la convention et le compromis conclus le 15 février précédent avec le ministre des colonies

et qui déféraient à un tribunal arbitral les réclamations élevées par la Compagnie et relatives soit au dépassement des estimations premières dans la construction de la ligne du Yunnan, soit aux défauts de la ligne du Tonkin construite par la colonie.

Vous avez en même temps donné votre assentiment aux mesures éventuelles prévues pour l'exécution du règlement qu'établiraient les arbitres.

Le tribunal arbitral, composé de MM. G. Noblemaire, Paul Étienne et Georges Devin, a rendu sa sentence le 13 avril dernier.

Nous venons aujourd'hui vous donner connaissance de ses décisions.

1° En ce qui concerne la ligne du Yunnan

Les arbitres ont établi le compte entier d'établissement en deux périodes séparées par la date du 30 novembre 1906.

Le montant total des sommes employées à cette date est fixé à Fr. 81.337.126

Les dépenses restant à faire depuis cette date jusqu'à l'ouverture de la ligne à l'exploitation, et pour lesquelles les arbitres ont fixé les quantités d'ouvrages de chaque nature restait à exécuter et les prix à appliquer sont évaluées à 77.079 762

de sorte que le compte total d'établissement se trouve arrêté à Fr 158.466.888

La part totale incombant à la Compagnie dans le coût de la ligne ainsi évalué se compose :

1° De la contribution du capital-actions primitivement envisagée, soit 7.500.000

2° D'une contribution complémentaire de 2.430.441

que les arbitres, par interprétation de la convention de concession, ont imposée au capital-actions initial ;

3° Des sommes mises à la charge de la Compagnie par la sentence comme représentant les augmentations de dépenses d'établissement provenant soit de la faute de la Compagnie, de la Société de construction ou de leurs ayant cause, soit du changement de tracé. Ces sommes sont, les suivantes :

a) pour les premiers 142 millions du compte d'établissement 10.000.000

b) au delà de ces premiers 142 millions, un tiers des sommes qui seront effectivement employées ; en sorte que, en supposant atteinte la limite envisagée de 158 millions 466.888 francs, la part de la Compagnie dans cette seconde tranche serait de
 $158.466.888 - 142.000.000/3 = 5.488.963$

Soit au total 25.419.404

Les griefs retenus par les arbitres pour motiver cette dernière imputation sont :

Le changement de tracé ;

L'attaque simultanée de toute la ligne ;

et l'abus des allocations extracontractuelles aux sous-entrepreneurs.

La demande que nous avons formulée d'une allocation, représentant le bénéfice de notre entrepreneur général, a d'ailleurs été repoussée.

En sus du compte total d'établissement sus-défini, la sentence nous accorde une somme à valoir de 7 millions de francs tout entière à la charge de la colonie, et affectée aux Travaux complémentaires à exécuter après mise en exploitation.

Pour subvenir aux charges ci-dessus, en dehors de la contribution du capital-actions primitif, la Compagnie devra :

a) émettre des actions privilégiées pour 5.000.000

b) et quant au surplus, s'élevant avec les intérêts, en chiffres ronds, à 11.000.000

à défaut de disponibilités qu'elle puisse ou veuille y employer, émettre des obligations garanties par la colonie et par l'État français.

2° En ce qui concerne la ligne du Tonkin

Nous avons formulé quinze chefs de réclamations : treize ont été plus ou moins complètement admis. Pour huit de ceux-ci, la colonie devra, à son choix, payer des indemnités, dont le total s'élèverait à 5.620.000 francs, ou bien ouvrir à la Compagnie des crédits pour travaux dont le montant total serait de 8.600.000 francs.

La colonie devra avoir exercé cette option avant le 1^{er} octobre 1908.

Pour les inondations de 1904 et 1905, il est alloué à la Compagnie une indemnité totale de 317.000 francs.

Notre entrepreneur général a estimé que les quantités d'ouvrages et les prix alloués par la sentence arbitrale pour achever la ligne du Yunnan étaient inférieurs aux exigences de la réalité ; qu'il était ainsi dans l'impossibilité d'assurer, pour sa part, l'exécution pure et simple de cette sentence. En conséquence, l'assemblée générale des actionnaires de la Société de Construction a voté la dissolution de cette Société.

En présence de ces difficultés imprévues, que venaient aggraver encore les troubles du Yunnan, nous avons entamé des négociations tant avec le liquidateur de la Société de Construction qu'avec le gouvernement pour assurer la continuation des travaux et nous prémunir contre toute éventualité.

Ces pourparlers n'ont pas encore définitivement abouti.

Ce n'est donc que dans une prochaine assemblée générale que nous pourrons vous soumettre les mesures et les modifications aux statuts, qui seront la conséquence des solutions adoptées.

Nous vous demanderons seulement aujourd'hui de ratifier, en tant que de besoin, les résolutions prises par l'assemblée générale extraordinaire du 11 mars 1907, relativement à l'augmentation de cinq millions de francs du capital social par la création d'action privilégiées, d'approuver les mesures déjà prises par le conseil d'administration en vue de cette augmentation, enfin, de confirmer ses pouvoirs pour la réalisation définitive.

M. le président ajoute quelques observations, puis met aux voix les résolutions suivantes qui sont adoptées à l'unanimité :

LES RÉOLUTIONS

1. L'assemblée générale, après avoir entendu lecture du rapport du conseil d'administration, déclare en adopter les conclusions.

2. L'assemblée ratifie, en tant que de besoin, les résolutions prises par l'assemblée générale extraordinaire des actionnaires du 11 mars 1907, notamment pour ce qui concerne l'augmentation de 5 millions de francs du capital social par la création d'actions privilégiées.

Elle approuve les mesures prises par le conseil d'administration en vue de cette augmentation, et lui confirme tous pouvoirs nécessaires pour la réaliser définitivement.

Une assemblée générale sera ultérieurement convoquée à l'effet de vérifier la sincérité de la déclaration notariée des souscriptions et versements, et voter les modifications aux statuts qui sont la conséquence de l'augmentation du capital.

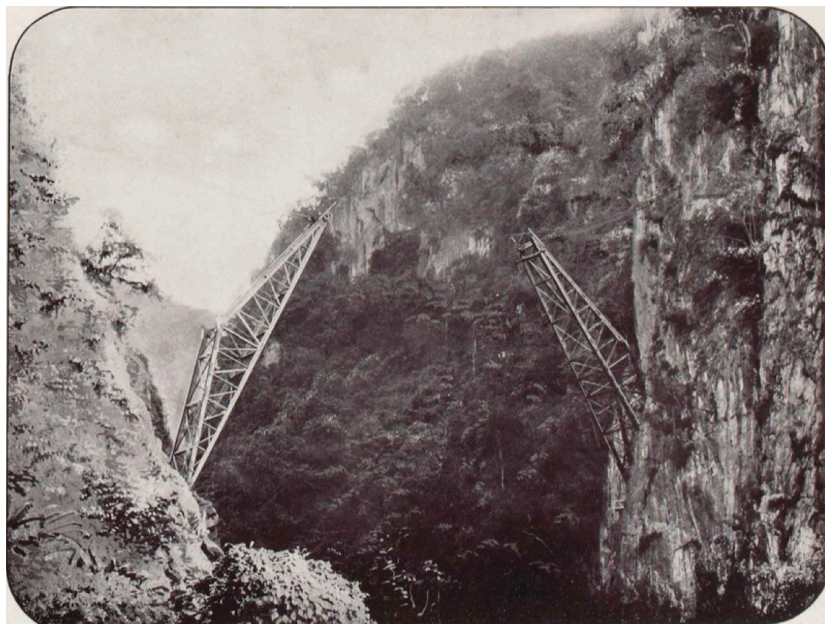
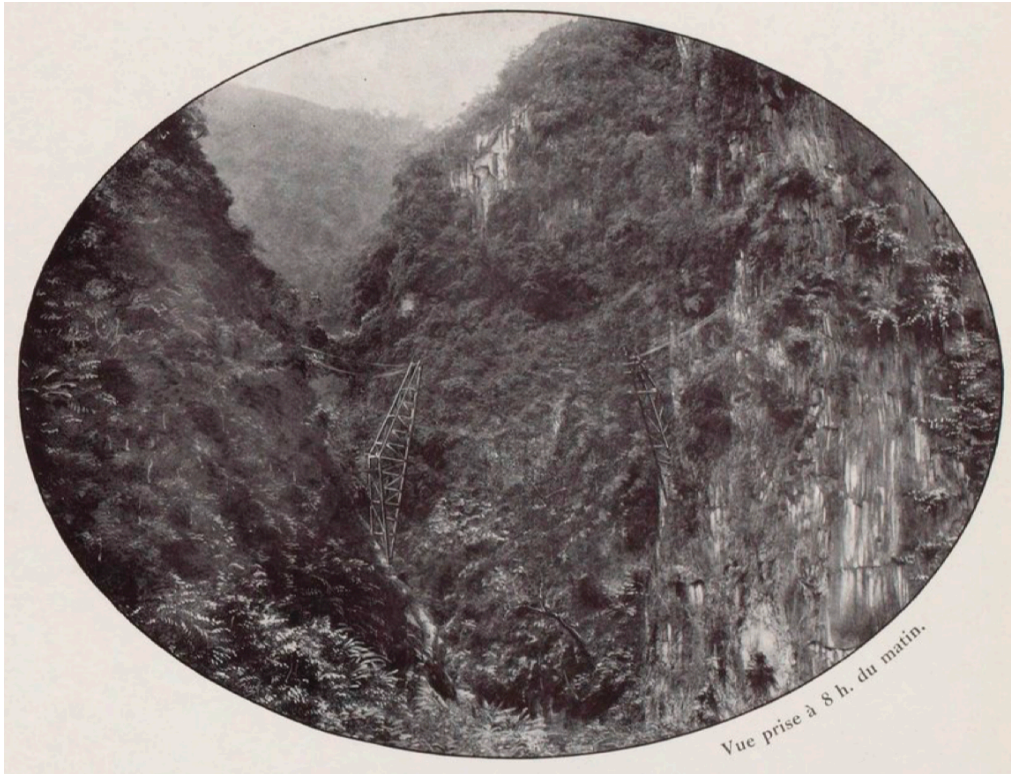
[Incidents frontaliers]

(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 11 juillet 1908)

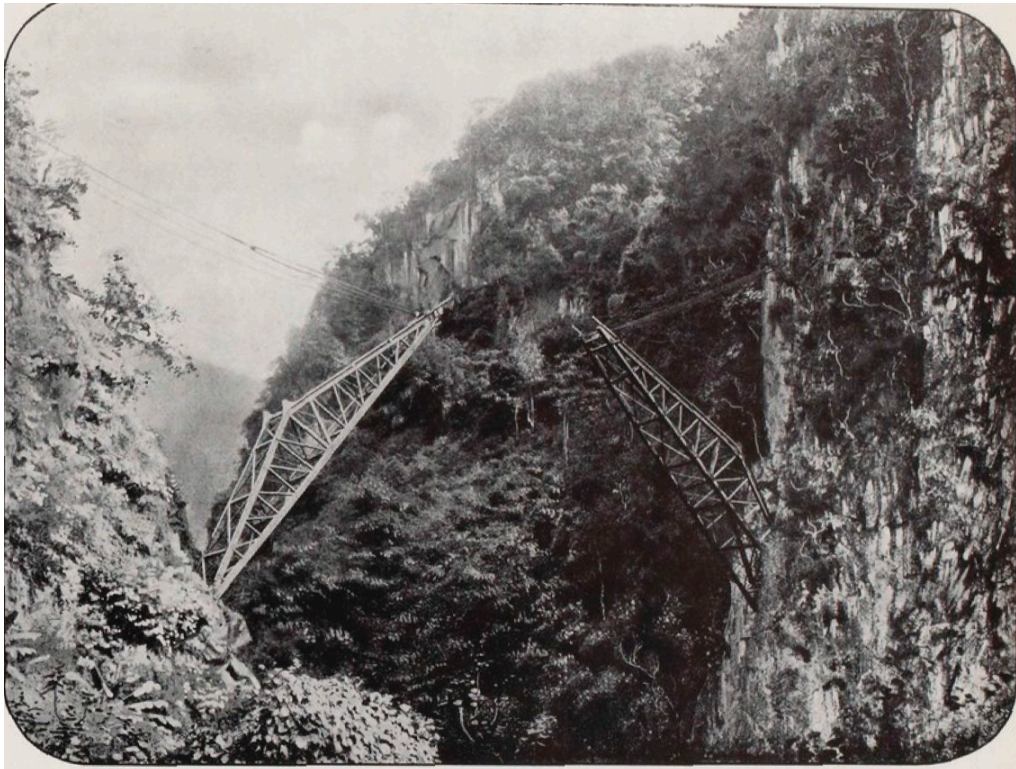
Il résulte d'une note officielle que, contrairement aux informations parues dans certains journaux étrangers, les négociations engagées entre la France et la Chine au sujet des incidents de la frontière du Yunnan continuent de façon satisfaisante. L'enquête contradictoire a démontré le bien-fondé des réclamations françaises pour l'incident de Pha-Cong. En ce qui concerne l'incident de Shima, l'enquête s'est trouvée interrompue par suite de la maladie du délégué chinois Kao Eur Kien. La France insiste

pour que cette enquête, dont les premiers résultats lui ont été d'ailleurs favorables, soit reprise et achevée dans le plus bref délai possible.

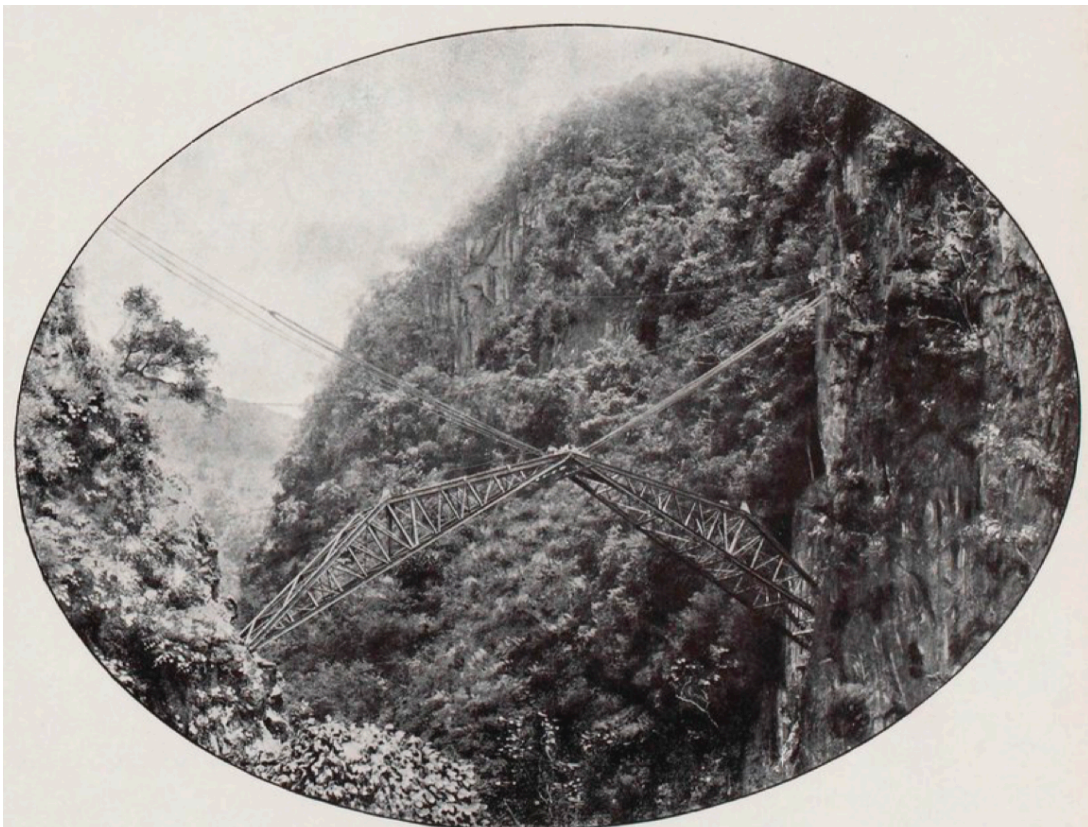
PONT MÉTALLIQUE DE 65 m. EN ARC À TROIS ARTICULATIONS, AU KM. 111.883.
(Phases successives du rapprochement des arbalétriers,
dans la journée du 16 juillet 108).



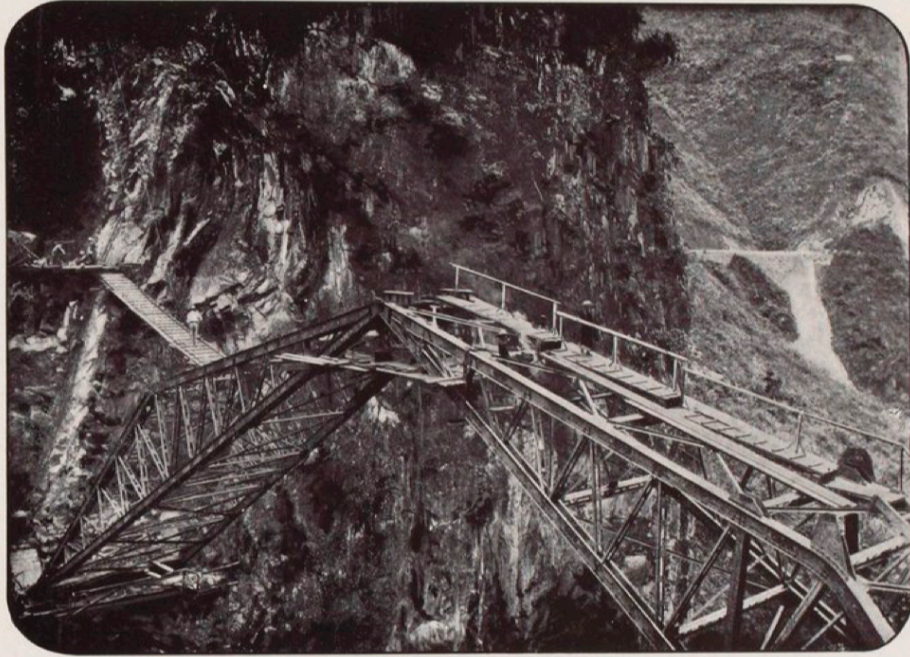
Vue prise à 9 h. 30



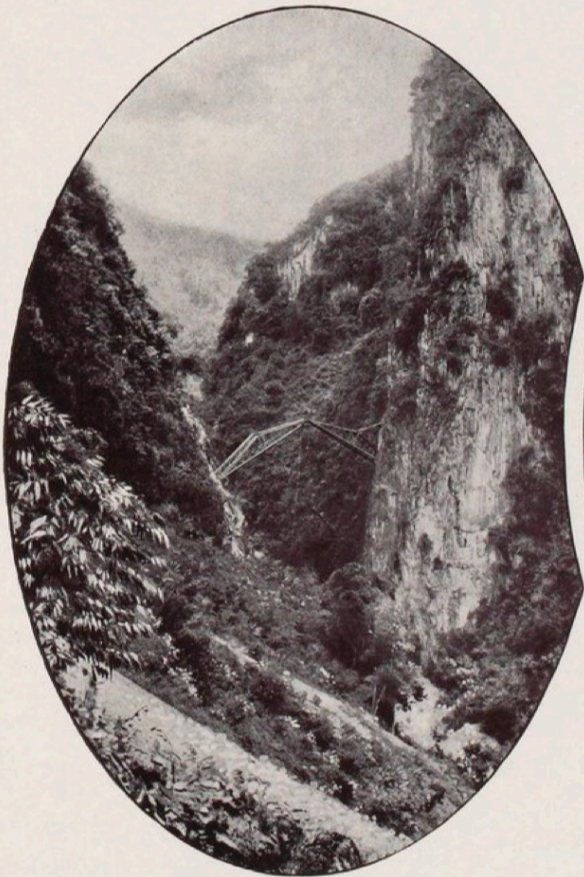
Rapprochement des arbalétriers le 16 juillet 1908, à 10 h. 30.



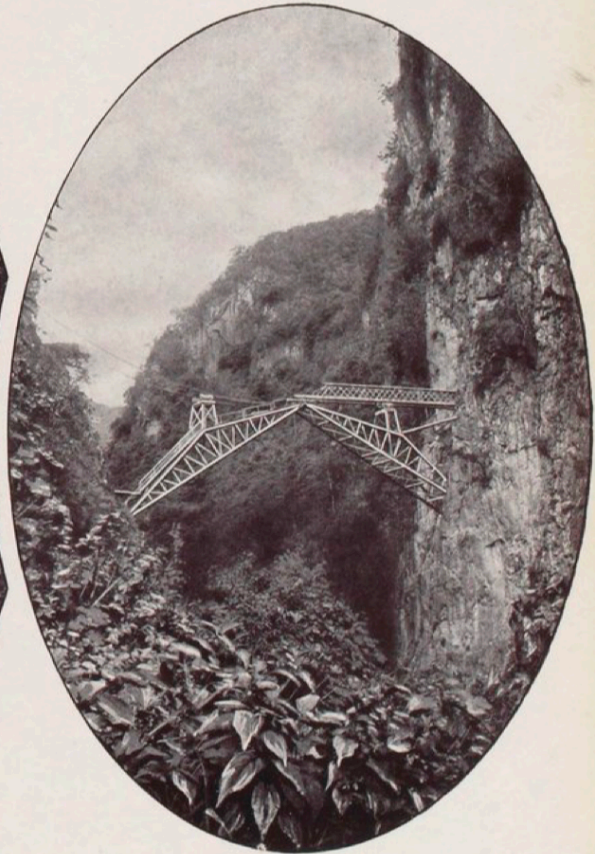
Le même jour à midi.



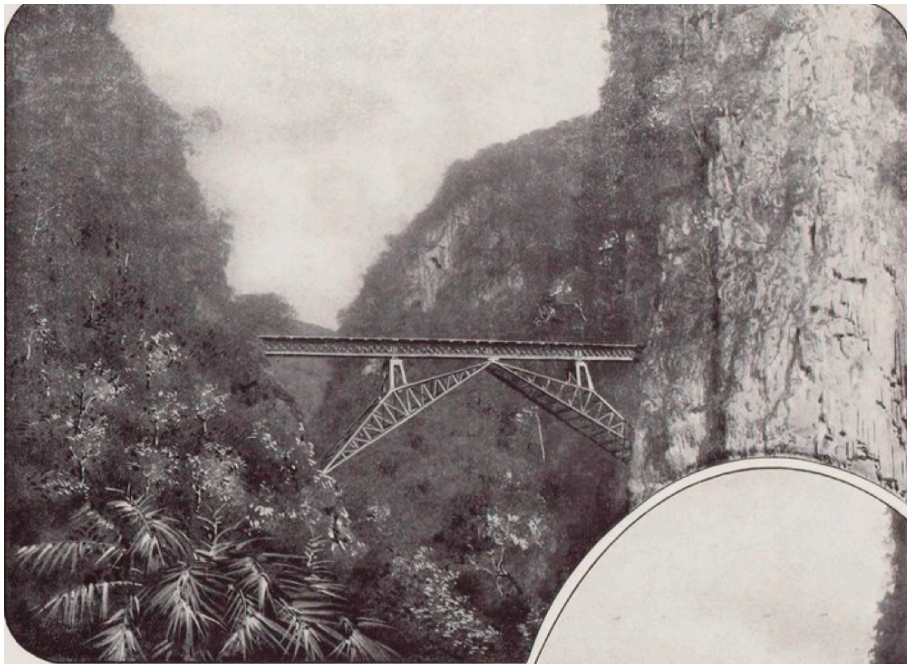
Vue d'ensemble des arbalétriers, prise le 24 Juillet 1908, de l'entrée du tunnel, côté Mongtzé.



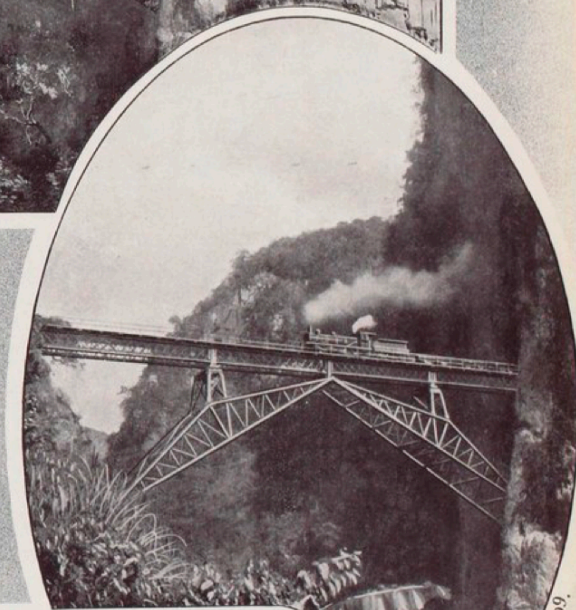
Vue d'ensemble, prise le 30 Juillet, du Km. 112.



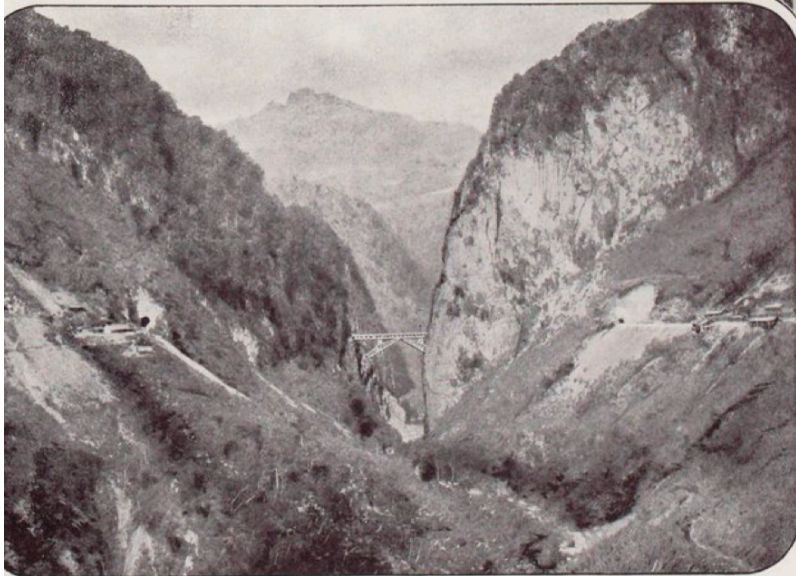
Etat d'avancement du montage du tablier
au 24 Novembre 1908.



Vue d'ensemble du pont terminé.



Passage d'un train le 3 janvier 1909.



Vue générale de la gorge du Peï-Ho, avec le pont terminé.

L'ouvrage a été conçu par Paul-Joseph Bodin (1847-1926),
ingénieur E.C.P.
ingénieur en chef et administrateur de la Société de construction des Batignolles,
officier de la [Légion d'honneur](#).

Assemblée générale extraordinaire
Augmentation de capital
(*Le Journal des finances*, 15 août 1908)

Les actionnaires de la Compagnie des Chemins de fer de l'Indo-Chine et du Yunnan se sont réunis en assemblée générale extraordinaire le 6 août.

Ils ont reconnu la sincérité de la déclaration de souscription aux 10.000 actions nouvelles de 500 fr. chacune représentant l'augmentation de capital de 5 millions de francs, autorisée par les assemblées des 11 mars 1907 et 29 juin 1903, et du versement sur chacune d'elles de 125 fr. Ils ont; déclaré l'augmentation du capital définitivement réalisée et le capital porté de ce fait à 17.500.000 francs, et modifié les statuts en conséquence.

L'assemblée a autorisé le conseil à accepter, dans le cas où elles lui seraient confiées, les fonctions de liquidateur de la Société de construction des chemins de fer indo-chinois.

Elle a autorisé en outre le conseil à contracter, en exécution de la convention du 15 février 1907, un emprunt ne devant pas excéder 12 millions de francs.

EMPRUNT DU GOUVERNEMENT DE L'INDO-CHINE
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 13 mai 1909)

Le Sénat a adopté, dans sa séance du 11 mars courant, le projet de loi, déjà voté par la Chambre, autorisant le gouvernement général de l'Indo-Chine à réaliser, par voie d'emprunt, à un taux qui ne pourra excéder 3,75 %, une somme de 53 millions de francs remboursable en soixante-quinze ans ou plus.

Cette somme sera exclusivement affectée à couvrir la part complémentaire, mise à la charge de la colonie d'Indo-Chine par la sentence arbitrale du 13 avril 1908, dans les dépenses de construction du chemin de fer de Laokay à Yunnansen (chemin de fer du Yunnan), y compris les frais de l'arbitrage et du contrôle de la construction et, s'il y a lieu, les intérêts moratoires.

Les conditions de l'émission seront soumises à l'approbation du ministre des colonies et du ministre des finances.

L'annuité nécessaire pour assurer le service des intérêts et de l'amortissement de l'emprunt sera inscrite aux dépenses du budget général de l'Indo-Chine ; le payement en sera garanti par le gouvernement français.

Compagnie française
des
Chemins de fer de l'Indo-Chine et du Yunnan

Assemblée générales ordinaire du 24 juin 1909

(L'Information financière, économique et politique, 26 juin 1909)

Ainsi que nous l'avons déjà annoncé, les actionnaires de cette Compagnie ont tenu leur assemblée générale ordinaire le 24 juin sous la présidence de M. le baron Hély d'Oissel, président du conseil d'administration.

MM. les représentants de la Société Générale et du Comptoir National d'Escompte de Paris remplissaient les fonctions de scrutateurs.

M. Brouillet, secrétaire, donne lecture du rapport du conseil d'administration, dont voici le texte :

RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Messieurs,

Conformément aux dispositions de l'article 30 de nos statuts, nous venons vous exposer les opérations de notre Compagnie pendant l'exercice 1908 et vous soumettre les comptes arrêtés au 31 décembre.

I

Situation générale

Cette année a été marquée principalement par les deux faits qui vous ont été exposés dans les assemblées générales extraordinaires des 29 juin et 6 août 1908, savoir :

La sentence arbitrale rendue le 13 avril précédent, et, consécutivement, la liquidation de la Société de Construction, entrepreneur général de la ligne du Yunnan.

En exécution de la sentence arbitrale et de vos décisions, le capital social a été porté de 12.500.000 francs à 17.500.000 francs ; au 31 décembre, il ne restait plus à appeler que le dernier quart sur les actions nouvelles ; ce quart a été versé le 15 janvier 1909.

L'emprunt de 10.500.000 francs, dont la nécessité s'est imposée du fait de la sentence arbitrale susvisée et que vous aviez autorisé, n'a été réalisé qu'en janvier 1909.

La situation de notre trésorerie a pu ainsi faire face à tous les besoins.

Aux explications des commissaires des comptes sur le bilan, nous n'avons à ajouter que quelques observations.

En 1908, les ressources primitivement affectées à la construction de la ligne du Yunnan étant épuisées, les dépenses de travaux et fournitures ont été couvertes provisoirement, en attendant la mise en application des dispositions de la sentence arbitrale, — au moyen des ressources propres de la Compagnie et dès versements effectués à titre d'acomptes par la colonie.

Ces règlements prévisionnels vont être apurés. L'insuffisance, redoutée par la Société de construction, des quantités d'ouvrages et des prix alloués par les arbitres pour achever la ligne du Yunnan, nous obligeait à réduire, autant que possible, les dépenses et, en même temps, à entrer en négociations avec le gouvernement pour obtenir les facilités nécessaires, — d'ailleurs compatibles avec les dispositions de la sentence arbitrale comme avec les intérêts de la colonie. Ces négociations entamées à Paris et poursuivies à Hanoï par notre directeur général, récemment rentré d'un nouveau voyage en Extrême-Orient, ont heureusement abouti : l'accord est aujourd'hui établi ; il est à compléter seulement par la stipulation de certaines garanties pour sa réalisation. Il assure le prochain achèvement de la ligne sans recourir à des ressources nouvelles, et ce, en mettant la Compagnie à même d'affecter au paiement des dépassements au Yunnan tout ou partie de l'indemnité forfaitaire fixée par la sentence arbitrale au titre Tonkin et que la colonie doit lui verser.

Au Tonkin, l'indemnité de 317.000 francs pour les pertes de trafic dues aux inondations de 1904 et 1905 nous a été versée et figure au compte général d'exploitation.

Le compte d'agios fait ressortir cette année, une perte notable de plus de 70.000 francs résultant principalement des règlements tardifs par l'administration des travaux exécutés pour son compte, alors que le cours de la piastre est soumis à des variations étendues : nous subissons aussi une perte du fait que le cours officiel est supérieur au cours en banque.

Nous espérons que de pareils retards nous seront épargnés à l'avenir, et que nous ne verrons plus ainsi la rémunération qui nous est allouée pour notre concours à la Colonie se traduire finalement par une perte sèche.

En conformité de nos statuts, de la convention de concession et de la convention du 15 février 1907, les intérêts intercalaires, à raison de 4 % l'an, sur le capital versé, continueront d'être distribués jusqu'à l'ouverture complète de la ligne à l'exploitation. Les intérêts afférents au second semestre 1908, au cours duquel ce capital a varié, seront payables le 1^{er} juillet prochain. Ils s'élèvent à 8 fr. 472 soit net d'impôt 8 fr. 13 par action ancienne, 3 fr. 222 soit net d'impôt 3 fr. 10 par action nouvelle.

II Exploitation

La longueur exploitée, qui était de 395 kilomètres s'est augmentée, le 15 juin 1908, de 72 kilomètres par l'ouverture de la première section de la ligne du Yunnan, de Laokay à Lahati.

Les recettes totales se sont élevées à 2.999-761 87
soit en moins, par rapport à l'année 1907 532.796 73

Cette diminution provient, en partie, d'une réduction dans les quantités de marchandises transportées en grande et en petite vitesse, notamment pour les besoins de la construction, mais surtout de la différence des cours de la piastre.

Nos recettes sont, pour la plus grosse part, effectuées en piastres ; or le cours moyen n'a été, en 1908, que de 2 fr. 457 tandis qu'il avait été, en 1907, de 2 fr. 758.

Nos tarifs comportent, il est vrai en général, une échelle, qui fait varier les perceptions avec le cours de la piastre, en restant toujours dans les limites des maxima fixés en francs par le cahier des charges ; mais il est impossible pratiquement de compenser exactement ces variations, — dont certains tarifs doivent fatalement, du reste, subir intégralement l'influence.

Aussi est-il arrivé que le produit en francs des transports de voyageurs et de bagages, en 1908, est inférieur au produit correspondant, de 1907, bien que le nombre des unités transportées en 1908 soit plus considérable.

Enfin, les transports pour la construction qui, en 1907, avaient encore fourni une recette de Fr. 479.513 17
n'ont plus donné, l'an passé, que 230.066 33

La longueur exploitée ayant été de 434 kilomètres, la recette kilométrique moyenne ressort à 6.911 francs 89, inférieure de 2.033 francs à celle de 1907.

Sur le total des recettes 2.999.761 87

le prélèvement, qui nous est alloué forfaitairement pour les dépenses d'exploitation, est calculé d'après la formule de 2.316.591 93

L'excédent 681.169 94

est à partager par moitié entre la colonie et la Compagnie, — le fonds de réserve spécial ayant, en effet, atteint le plein de 2.000.000 francs, — soit pour chacune 340.584 97

La part de la Compagnie, après dotation des divers fonds de prévoyance, est venue accroître le compte général d'exploitation, qui se trouve ainsi porté à 1.447.332 fi6

Les dépenses réelles immédiates se sont maintenues encore cette année au-dessous de l'allocation forfaitaire, bien qu'elles aient tendance à croître plus vite que ce prélèvement, à mesure que l'exploitation s'étend à des sections plus éloignées et plus tourmentées et que l'usure du matériel s'accroît.

La circulation des trains a été plusieurs fois interrompue, soit par des éboulements sur la section nouvellement ouverte de Laokay à Labati, soit par une crue du fleuve Rouge sur la section Yênbay-Laokay, qui paraissait à l'abri de pareils dégâts.

Nous avons, en 1908, complété et amélioré nos installations et l'outillage de nos ateliers de façon à faire face aux besoins nouveaux qui s'étaient révélés.

Au 31 décembre, le matériel roulant se composait de : 50 locomotives, 106 voitures, 530 wagons et fourgons, sans parler de 130 wagons affectés spécialement au service de la construction, 3 wagons grues.

En 1909, il sera livré 1 nouvelle locomotive et 17 voitures.

Les principales marchandises transportées dans le sens Haïphong-Lackay-Lahati sont : les filés de coton, tissus, soieries, porcelaines, tabacs, denrées alimentaires, bimbeloterie, médicaments, allumettes et pétards chinois et le pétrole, les plantes médicinales, le thé, le cunac.

Dans le sens Laokay-Haïphong, ce sont l'étain.

Le riz fait, entre les gares du Tonkin, et pour l'exportation — l'objet d'un trafic important. — Le maïs également commence à donner un certain mouvement à l'exportation.

La section de la ligne du Yunnan ouverte le 15 juin 1908 était trop courte et n'avait pas d'aboutissant assez important pour que le trafic de transit fut sérieusement influencé par cette ouverture. Le total des recettes des six gares de cette section pendant six mois et demi s'est élevé à 38.839,76 piastres, soit près de 100.000 francs.

Voici le tableau des renseignements statistiques

.....

III

Construction

Les travaux de construction de la ligne du Yunnan ont été poursuivis pendant les premiers mois de 1908 par notre entrepreneur général dans les mêmes conditions que précédemment.

Mais, à la suite de la sentence arbitrale du 13 avril, la Société de Construction s'étant mise en liquidation, la continuation des travaux a été assurée par la combinaison que vous avez approuvée dans l'assemblée générale extraordinaire du 6 août dernier.

La Compagnie, devenue liquidateur de la Société de Construction, a pleinement utilisé l'organisation existante dont elle a reconnu les bonnes dispositions, et continué les contrats avec les agents et les entrepreneurs, de façon que tous les intérêts en jeu fussent sauvegardés.

La tâche restant à accomplir consistait dans l'achèvement de l'infrastructure — la construction de plusieurs bâtiments — la liquidation des entreprises et le licenciement graduel du personnel — enfin la pose de la voie, commencée le 1^{er} mars 1908 et déjà parvenue, en août 1908 au kilomètre 94,800.

Cette tâche s'exécute régulièrement : l'infrastructure est, pour ainsi dire, aujourd'hui terminée, les derniers bâtiments s'élèvent ; la pose de la voie qui, au 31 décembre dernier, atteignait le kilomètre 135, dépasse, au 15 juin courant, le kilomètre 320.

De ce point jusqu'à Yunnansen, il ne reste guère sur cette section de 145 kilomètres, en dehors de la voie à poser encore, que 3 ponts métalliques de 50 mètres à monter au fur et à mesure de l'apport à pied d'œuvre par le rail des éléments correspondants.

La ligne ouverte à l'exploitation jusqu'à Lahati (km. 72) le 15 juin 1908, l'a été de même jusqu'à Mongtzeu (km. 168) le 15 avril 1909, jusqu'à Amitchéou (km. 222) le 1^{er} mai, et jusqu'à Siao Lang Than (km. 240) le 1^{er} juin courant. Il y a lieu d'espérer que,

sauf cas de force majeure, elle sera ouverte jusqu'à Puo Hi (m. 300) le 15 juillet enfin que la ligne entière pourra être inaugurée et mise en exploitation dès les premiers mois de 1910.

La liquidation de la plupart des entreprises s'est effectuée à l'amiable, en se tenant dans les limites des prévisions.

L'avancement, en 1908, n'a pas rencontré les mêmes difficultés que précédemment ; en revanche, nous avons subi l'insurrection des réformistes chinois dans la région du Namti, au mois de mai 1908. De graves perturbations et de fâcheux retards dans les travaux en sont résultés ; la fixation de l'indemnité pour ce préjudice fait actuellement l'objet de négociations.

L'exposé qui précède confirme les prévisions que nous formulions l'an dernier, mais un événement récent et imprévu est venu justifier encore les réserves dont nous avons toujours prudemment accompagné nos prévisions, et montre bien les aléas et les charges de toute nature qui pèsent sur cette entreprise.

Un tremblement de terre qui s'est produit le 11 mai dernier dans la vallée du Tatchen Ho, est venu endommager la ligne entre Puo Hi et Lou Tsou, notamment 1 pont en maçonnerie et 3 tunnels, et occasionner des dégâts appelés, nous télégraphie-t-on, à se traduire par une dépense d'environ 400.000 fr.

Ainsi donc, aucune difficulté ne nous aura été épargnée. Grâce toutefois aux mesures prises, la pose de la voie n'a pas été arrêtée et nous espérons toujours atteindre Yunnansen avec la locomotive au commencement de 1910.

Il nous est agréable de rendre ici, une fois de plus, témoignage du zèle et du dévouement que nous avons rencontrés chez nos collaborateurs de tout ordre.

Au cours de cette année 1908, notre Compagnie a été cruellement éprouvée par la mort de M. Ludovic de Sinçay, administrateur.

L'aménité de ses relations, la sagesse de son esprit et son expérience des affaires faisaient hautement apprécier le concours que M. Ludovic de Sinçay nous avait apporté depuis l'origine.

Nous sommes certains d'être votre interprète en adressant à sa famille l'hommage de nos sincères regrets.

Par application de l'article 20 des statuts, nous avons pourvu au remplacement de M. de Sinçay par la nomination de M. Carraby, administrateur du Comptoir National d'Escompte.

Nous vous proposons, messieurs, de confirmer la nomination de M. Carraby et de donner *quitus* de la gestion de M. Ludovic de Sinçay.

Les deux administrateurs antérieurement désignés par le tirage au sort comme sortants cette année, sont MM. le baron Hély d'Oïssel et Rostand. Nous vous proposons de renouveler leur mandat.

Il y a lieu de donner aux membres du conseil, en vue de leur participation éventuelle dans des entreprises ou des marchés faits avec la Compagnie ou pour son compte, l'autorisation prévue par l'article de la loi du 24 juillet 1867 et par l'article 27 de nos statuts.

Le mandat des commissaires des comptes est annuel.

Nous vous proposons de procéder à la réélection de MM. Bourgeois, Dumoulin et Lefèvre-Pontalis, et de fixer à la même somme que précédemment la rémunération qui leur est allouée.

*
* *
*

Lecture est ensuite donnée du rapport des commissaires qui conclut à l'approbation des comptes présentés par le conseil d'administration.

Il résulte de ces deux rapports que le compte Profits et Pertes présente un solde débiteur de 37 749 fr. 47 ; mais il convient de remarquer que, pendant la période de construction, l'excédent net des recettes d'exploitation est porté au compte général d'exploitation.

Le compte de Profits et Pertes n'est ici qu'un compte accessoire où ne figurent que des intérêts débiteurs ou créditeurs et le solde du compte d'agios représentant les pertes causées par les variations du cours de la piastre.

LES RÉOLUTIONS

Les résolutions suivantes, successivement mises aux voix, ont été adoptées à l'unanimité :

1. L'assemblée générale, après avoir entendu le rapport du conseil d'administration et celui des commissaires des comptes, approuve le bilan et les comptes de l'exercice 1908, tels qu'ils ont été présentés.

2. L'assemblée générale réélit comme administrateurs : MM. le baron Hély d'Oissel et Rostand.

Elle confirme la nomination de M. Carraby en remplacement de M. Ludovic de Sincay, décédé.

3. L'assemblée générale donne *quitus* définitif à M. Ludovic de Sincay et à ses héritiers et représentants de sa gestion d'administrateur.

4. L'assemblée générale donne à ceux de ses membres du conseil qui se trouveraient être intéressés, directement ou indirectement, dans des entreprises ou des marchés faits avec la compagnie ou pour son compte, l'autorisation prévue par l'article 40 de la loi du 24 juillet 1867 et par l'article 27 des statuts.

5. L'assemblée générale nomme commissaires des comptes pour une année, avec faculté d'agir conjointement ou séparément MM. Dumoulin, Bourgeois, Gérard Lefèvre-Pontalis. Elle fixe leur rémunération à mille francs pour chacun d'eux.

(*L'Avenir du Tonkin*, 24 février 1910)

Sont attendus. — Doivent arriver la semaine prochaine à Hanoï, ... M. Getten, directeur général de la Compagnie des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan.

Le Ch. de fer du Yunnan
(*Les Annales coloniales*, 3 mars 1910, p. 2, col. dr.)

Cette ligne va bientôt être achevée. Le terminus de Yunnanfou attend avec impatience l'arrivée du premier train. Avec ses maisons modernes pour les fonctionnaires, ses bureaux et ses ateliers, ses entrepôts pour les hangars et les machines, cette station est prête depuis longtemps déjà. Les calculs des ingénieurs ont été maintes fois bouleversés ; la nature de la construction et les difficultés qui se sont présentées ont, toutefois, été enfin surmontées et il va être désormais possible de voyager directement depuis Yunnanfou, ville qui vient au premier plan dans les réformes récentes chinoises, jusqu'au port de mer français de Haïphong. Il faut louer la Compagnie pour avoir achevé cette ligne qui prendra rang parmi les lignes de communication les plus importantes de toute l'Asie. Elle n'a été achevée qu'après des années de luttes incessantes contre les terribles difficultés naturelles.

Lettre du Yunnan
(*L'Avenir du Tonkin*, 8 mars 1910)

Tous nos lecteurs savent déjà sûrement que la locomotive pavoisée partant d'Y-léang hier est arrivée pour la première fois à la gare de Yunnanfou le 31 janvier. Il nous reste encore pas mal de petite travaux à exécuter, mais l'essentiel est fait. Et dès le mois de mars, nous reprendrons le chemin de France. C'est avec quelque regret que nous quitterons ce beau climat du Yunnan ; d'autant plus qu'ici, à Pouo hi comme à Y-léang, on sent la civilisation s'ancrer de plus en plus. Et cependant, le Progrès laisse présager de mauvais jours pour les petites bourses. Les Chinois, à Y-Léang exemple, descendent tout le riz de la plaine à Mongtzeu. Ces jours-ci encore, on a dû refuser des billets, alors qu'on avait déjà ajouté un wagon au train. Aussi, de jour en jour, le riz augmente de prix, et cette augmentation ne fera sans doute que croître de plus en plus.

Cela, il est vrai, était à prévoir ; du reste, les choses s'arrangeront petit à petit, et tous les Chinois alors apprécieront les bienfaits de la locomotive française.

Ces bons Chinois, s'ils avaient un peu de bon sens, les Mandarins du moins, ils trouveraient de grands intérêts, là où ils n'ont vu jusqu'à présent que des désirs injustes de conquête.

À ce propos, je lisais récemment, dans un grand quotidien de Paris, un article signé A. Bitterly, qui m'a paru très juste et que je me me fais un plaisir de signaler à l'attention de vos lecteurs, et français et chinois.

« On nous signale d'abord qu'à la date du 19 décembre, le Président de la République française a reçu S. A. I. le prince Tsai-Hsun et l'amiral Sah-Chen Ping, chefs de la marine. Le prince s'est rendu à l'Élysée, dans une voiture de la présidence avec une escorte du 1^{er} cuirassiers. Le président a retenu à déjeuner le prince et les membres de la mission. »

Voilà, il me semble, qui est de nature à prouver aux Chinois du Yunnan que, contrairement aux bruits qui circulent souvent parmi eux, ceux de leurs compatriotes qui vont en France sont toujours bien traités et souvent mieux traités que les Chinois ne traitent les Français au Yunnan !

On ajoute ensuite : « Depuis 1905, quatre délégations chinoises sont déjà venues en France. Elles se sont occupées de nos méthodes politiques et de nos institutions financières et économiques. Celle du prince Tsai-Hsum a pour mission de dresser des plans pour la réorganisation de la flotte chinoise. Notre gouvernement lui fait le meilleur accueil et ne demande qu'à lui faciliter la besogne. Ce sont des services que l'on se rend entre États

Mais devrait-on se les rendre avec autant de facilité ? Ne devrait-on pas exiger certaines garanties des pays que l'on initie de cette façon à tous les détails de l'armement moderne ?

La Chine ne dissimule pas son intention de fonder chez elle des arsenaux, des écoles navales et des chantiers où les cuirassés et les sous-marins puissent être construits. Notre industrie française ne peut donc qu'en souffrir.

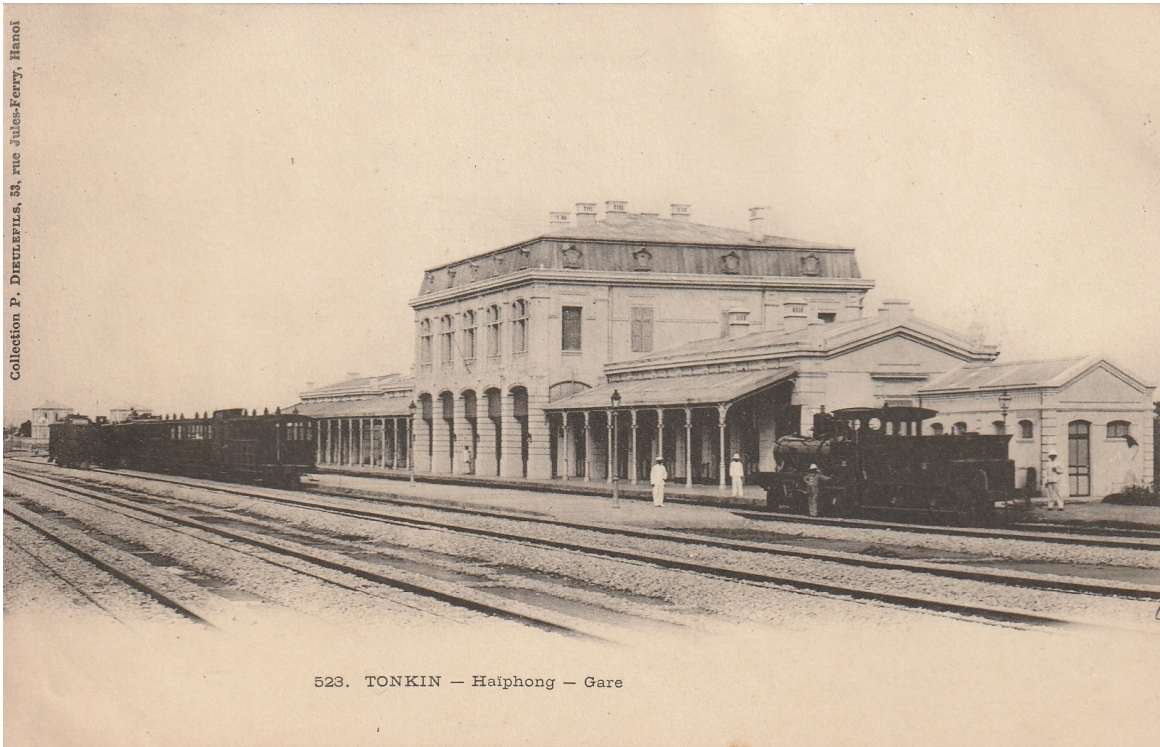
La mission chinoise a ses grandes entrées dans tous nos ports. L'amiral Dartige a l'ordre de la conduire lui-même à Châlons-sur-Saône visiter les ateliers du Creusot. Pour l'intéresser, il lui dévoile les moindres secrets du sous-marin submersible que la Compagnie Schneider construit en ce moment sur les plans de l'ingénieur Laubeuf. Notre défense nationale ne peut également rien y gagner.

« On nous parle fréquemment du réveil du grand Empire Jaune. Les éminents Chinois qui nous viennent de Pékin avec des vues si nettes, semblent prouver que l'on n'a pas tort lorsqu'on nous signale le péril extrême-oriental.

Il existe plus d'un avantage que la Chine puisse nous concéder. Il y a plus d'un traité, qui puisse être favorable à nos colonies. Est-ce qu'en échange des enseignements que nous lui fournissons, le prince Tsai Hsun ne devrait pas apposer, au nom de son souverain, sa signature au bas d'un parchemin nous accordant quelques garanties nouvelles pour la protection de nos possessions d'Indo-Chine ? »

Bravo, M. A Bitterly ! Avec l'espoir que notre ministre des Affaires étrangères, qui a été en Chine (c'est sans doute pour cela qu'il concède tant aux Chinois !) lira votre article, qu'il en sera touché. et qu'il mettra fin à sa diplomatie de courtoisie et de longanimité !

TCHENG



Haiphong. — Gare. Coll. Dieulefils, Hanoï.



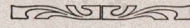
[Coll. Olivier Galand](#)

Haiphong. — La Gare. Coll. V. Fauvel, Haiphong
 Carte adressée à M^{me} et M. Humbert, I.D.E.O. (Imprimerie d'Extrême-Orient), Hanoï.



C^o FRANÇAISE DES CHEMINS DE FER DE L'INDO-CHINE ET DU YUNNAN

SOCIÉTÉ de CONSTRUCTION de CHEMINS de FER INDO-CHINOIS



Le
Chemin de Fer
du
YUNNAN



Avril 1910



滇越鐵路
金章

**** PARIS ****
IMPRIMERIE G. GOURY
** 150, Rue Lafayette **

CHEMINS DE FER DE L'INDO CHINE ET DU YUNNAN
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 28 juin 1910)

Le rapport du conseil d'administration, qui a été lu à l'assemblée du 27 courant des actionnaires de la Compagnie des Chemins de fer de l'Indo-Chine et du Yunnan, indique que les travaux ont été achevés en avril dernier et que l'exploitation normale a commencé depuis cette époque.

Le poste « Compte général d'exploitation », qui s'élève à 1.790.975 33, comprend le montant cumulé des excédents nets de recettes d'exploitation appartenant à la Compagnie, aussi le compte de profits et pertes ne comprend-il que des profits ou des charges accessoires ou accidentelles.

L'intérêt intercalaire de 10 fr. par action sera mis en paiement à partir du 1^{er} juillet prochain.

L'assemblée a réélu MM. Rambaud et Carraby, administrateurs sortants, et nommé M. Getten administrateur en remplacement de M. de Sinçay, décédé.

LA VIE INDOCHINOISE
[Accident grave]
par A. GUILLEMIN
(*Les Annales coloniales*, 20 octobre 1910)

Le 25 août, un grave accident de chemin de fer s'est produit sur la ligne du Yunnan, au kilomètre 329. Un énorme quartier de roche, tombé de la montagne d'une hauteur d'environ 200 mètres, a enlevé le tablier d'un viaduc à la sortie d'un tunnel. Un convoi de riz arrivé peu à près fut projeté dans le précipice profond de 50 mètres. La locomotive fit explosion, et mit le feu aux wagons. Le mécanicien a été tué et le chauffeur est devenu fou. Quatre coolies chinois ont été gravement blessés. Les pertes matérielles sont importantes, évaluées à environ 300.000 francs, et le trafic avec le Yunnan va, de ce fait, être interrompu pour un temps assez long, car il faudra rétablir le pont endommagé.

LA VIE INDOCHINOISE
par A. GUILLEMIN
(*Les Annales coloniales*, 3 novembre 1910)

Le courrier nous apporte les renseignements suivants, en ce qui concerne l'accident du Yunnan dont nous parlions dans notre dernier numéro des *Annales*. L'accident s'est produit, dans la matinée, au-delà de Amitcheou, au kilomètre 329.700.

Un train de marchandises, composé d'une locomotive, d'un tender et de quatorze wagons, franchissait à allure modérée comme il arrive toujours en pareille circonstance le tunnel 133, quand, à sa sortie, il rencontra une déformation de la voie produite, quelques instants auparavant, par le défoncement d'un mur.

Cette déformation provoqua tout naturellement le renversement de la locomotive, et les wagons firent panache les uns sur les autres, ce qui explique très bien qu'ils devinrent, en quelques instants, la proie des flammes, le feu leur ayant été communiqué par le foyer de la locomotive.

Il n'y a donc pas eu explosion de la machine, comme on le supposait tout d'abord : quant aux wagons, il n'en reste plus guère que l'armature. Le chauffeur, dont nous annonçons la disparition, a été retrouvé, entièrement carbonisé, sous la locomotive.

Quatorze wagons formaient le convoi, six seulement étaient chargés de riz, les autres étaient vides.

Le pont situé sur le Pi-Lao et qui a été endommagé par l'accident mesure une dizaine de mètres de longueur : le réparer est une affaire d'une vingtaine de jours, la circulation sera donc rétablie dans le courant de septembre.

On ne saurait évaluer exactement les dégâts causés par cet accident. Si l'on peut dégager la locomotive une locomotive qui coûte 80.000 francs de sa lâcheuse situation, ce sera un gros point d'acquis. Quant aux marchandises, c'est sans doute une perte de 60.000 tonnes de riz. Il faut compter encore les wagons brûlés, les réparations à faire à la voie, etc.

Disons, en terminant, que l'accident est dû à un mouvement sismique comme il s'en est produit de nombreux déjà. On ne doit pas l'imputer à un manque de surveillance de la compagnie, puisque ce service a précisément été doublé par mesure de sécurité.

COUP D'ŒIL SUR LA SITUATION DE L'INDOCHINE.
Conférence de M. J. HARMAND
AU DÎNER MENSUEL DE L'UNION COLONIALE FRANÇAISE
du 16 novembre 1910
(*La Quinzaine coloniale*, 25 novembre 1910)

Parmi les personnes qui assistaient au dîner, nous avons remarqué :
MM. ... René Brouillet, secrétaire général des chemins de fer du Yunnan... [Maxime]
Getten, dir. gén. des Ch. de fer du Yunnan ; ...

Distinctions honorifiques
(*Bulletin administratif du Tonkin*, 19 décembre 1910, p. 1556-1558)

Par arrêté du Ministre de l'Instruction publique et des Beaux-Arts, en date du 20 mars 1910, ont été nommés :

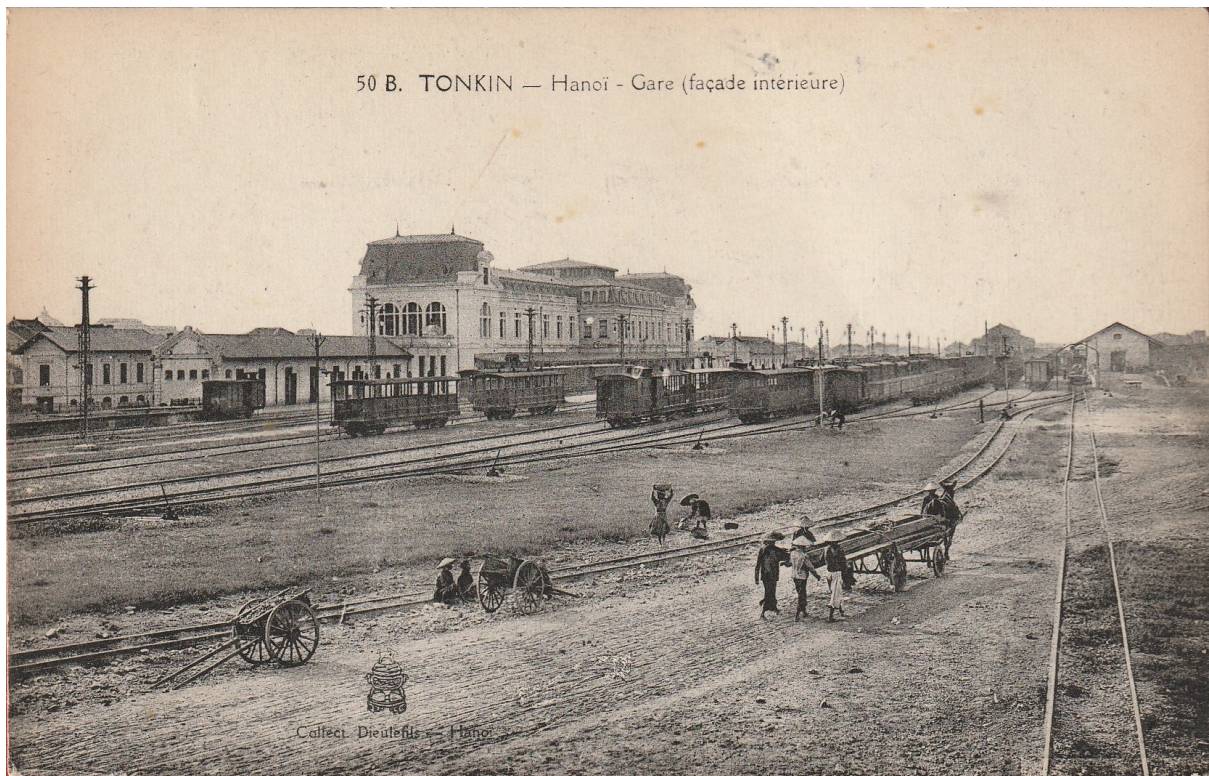
Officier d'académie :
Danais, A., attaché à la Compagnie des chemins de fer du Yunnan.



Hanoï. — Gare, façade extérieure (Coll. Dieulefils)(1910)



[Coll. Olivier Galand](#)
Hanoï. — La gare (Coll. Grands Magasins réunis)



[Coll. Olivier Galand](#)

Hanoï. — Gare, façade intérieure (Coll. Dieulefils)

CIRCONSCRIPTION DU CONTROLE DE CONSTRUCTION
DES CHEMINS DE FER
(*Annuaire général de l'Indochine française*, 1911, p. 339)

Denain, ingénieur principal chef de service de 2^e classe, chef de circonscription, en résidence à Hanoï. — Goguet, conducteurs principaux, chefs de bureau, à Hanoï. — Dumond, Raynal, conducteur principal, chef de section du contrôle, au Yunnan. — Delestré, surveillant de 2^e classe, à Hanoï.

Hanoï
COMPAGNIE FRANÇAISE DES CHEMINS DE FER DE L'INDOCHINE ET DU YUNNAN
(*Annuaire général de l'Indochine française*, 1911, p. 360-361)

Liste du personnel européen
Direction de l'exploitation
M. LE BOURHIS, ingénieur en chef, directeur de l'exploitation Hanoï.
Secrétariat
MM. TELMON (Claudius), chef du secrétariat, Hanoï.
BROCARD (Eugène), commis, Hanoï.

DURON (Henri) ⁵⁶, commis, Hanoï.

Agence principale au Yunnan

MM. LANGROGNE (Gustave), ingénieur en chef, agent principal, Mong-tseu.

DANAIS (Auguste), adjoint à l'agent principal, Yunnanfou.

JONERY (Jean), interprète, Yunnanfou.

ROUX (Jean), interprète, Mong-tseu.

Comptabilité générale. — Contrôle des recettes. — Magasin général

MM. SELIER (Paul), chef de la comptabilité général, Hanoï.

SCHMITT (Charles), inspecteur principal, Hanoï.

GOETZINGER (François), inspecteur, Hanoï.

BOJON (Pierre), commis caissier. Hanoï.

VIEUX (Léandre), commis, Hanoï.

LECLERC (Georges), commis, Hanoï.

LECOMTE (Jules), commis, Hanoï.

MOREL (Eugène), commis, Hanoï.

DELBERNET (Camille), commis, Hanoï.

DUVERNE (Claude), commis, Hanoï.

LEFÈVRE SORY (Armand), commis, Hanoï.

POULIGO (Albert), caissier comptable, Mong-tseu.

GEOFFRAY (Théodore), commis, Hanoï.

PERGAUD (Louis), commis payeur, Mong-tseu.

FOURSAUD (Pierre [*Jean Baptiste*]), contrôleur, Gia-lâm.

HUSSON (Georges), commis, Gia-lâm.

JASPARD (Henri), —

Trafic et Mouvement

MM. CHEMIN DUPONTÈS (Georges-Jules), ingénieur en chef, Hanoï.

MM. DROUTEAUX (Daniel), inspecteur principal, Hanoï.

ROMIEUX (Théophile), inspecteur, Yunnanfou.

ANDRIEU (Émile), contrôleur, Hanoï.

BANDET (Louis), contrôleur, Tche-ts'ouen.

LARROUX (Honoré), contrôleur, Haïphong.

VAILLE (Paul), chef de gare principal, Yi-leang.

COUDERC (Léopold), chef de gare principal, Yunnanfou.

BROQUA. (Ernest), commis des services actifs, Hanoï.

DEVOS (Pierre), chef de garé principal, Pho-moi.

TOUSSAINT DE QUIÉVRECOURT (Paul), chef de gare principal, Viétri.

BOUDIOS (Charles), chef de gare principal, Yèn-bay.

MALORTIGUE (Édouard) ⁵⁷, chef de gare principal, La-ha-ti.

CARLE (Louis), chef de gare principal, A-mi-tchéou.

CRESUT (Henri), commis des services actifs, Hanoï.

GELIN (Marcel), c.hef de gare principal, Pi-che-tchal.

DOMENECH (Prosper), chef de gare principal, Pouo-hi.

DEFRANCHI (Michel), chef de gare principal, Lao-kay.

LIGNAC (Pierre), chef de gare principal, Haïphong.

LANNOIS (Adrien), chef de gare principal, Gia-lâm.

ENARD (Désiré), chef de train principal, en congé.

⁵⁶ Henri Duron (Salon-de-Provence, 1^{er} février 1878-Hanoï, 26 mars 1929) : frère de Paul Duron, administrateur des colonies, commissaire du gouvernement de l'A. O. F. à Matadi, et de Pierre Gabriel Duron, directeur de la Société foncière de l'Indo-Chine (tramways d'Hanoï). Marié à Nice, le 8 novembre 1902, avec Ernestine Marie Louise Uteza. Dont Marcelle (M^{me} Capber). L'un des fondateurs de la Société de géographie du Tonkin (1922).

⁵⁷ Édouard Malortigue : né à Montfrin (Gard), le 13 octobre 1883.

POMMERAYE (Louis), chef de train principal, Yunnanfou.
VACHERAT (Jules), chef de gare adjoint, Gia-lâm.
BROUSSARD DE LA GARLIÈRE (Charles)⁵⁸, commis des Services actifs, Hanoï.
BOUEDRON (Alphonse), chef de train principal, Yên-bay.
BOIN (Charles), chef de train principal, A-mi-tchéou.
BATUT, chef de train principal, Yên-bay.
DUFEY (Guy), chef de train principal, Haïphong.
MALORTIGUE (Albert)⁵⁹, chef de gare principal adjoint, Yunnanfou.
SALAUN PENQUER (Maurice), commis des services actifs, A-mi-tchéou.
BIGNET (Joseph), chef de train principal stagiaire, Haïphong.
DUMOULIN (Frédéric), chef de train principal stagiaire, Lao-kay.
CURISTE (André), commis des services actifs stagiaire, Hanoï.
MOREAU (Émile), chef de train principal stagiaire, Pho-moi.
BORSAY (Adolphe), contrôleur du service télégraphique, Gialam
GRANTE (Arthur), surveillant principal du service télégraphique, A-mi-tchéou.
ROBINEAU (Henri), commis, Yunnanfou.

Matériel et Traction

MM. MOREAU (François), inspecteur principal faisant fonctions de chef de service p. i., Hanoï.

GELY (Louis), contrôleur, Armi-tchéou.
MALBERT⁶⁰ (André), contrôleur, Gia-lâm.
MM. BLANCHER (Jules), contrôleur, Pho-moi.
LECUIR (René), contrôleur, Yunnanfou.
BEAUVAIS (Henri), contrôleur, Gia-lâm.
COLLET (Georges), contrôleur, Hanoï.
VIEUCHANCE (Charles), contrôleur, Phomoi.
DEVICHI (André), contrôleur, Yên-bay.
DUPUY (Pierre), contrôleur, A-mi-tchéou.
GARNIER, (Émile), sous-chef de dépôt, Yi-leang.
BELOT (Jules), sous-chef de dépôt, Yunnanfou.
PAPILLON (Louis), sous-chef de dépôt, Haïphong.
CAUBET (Raoul), sous-chef de dépôt, Tche-ts'ouen.
KREMER (Alphonse), sous-chef de dépôt, Pho-moi.
MM. SCHUMACKER (Ernest), commis, Hanoï.
MERIGY (Louis), sous-chef de dépôt, Gia-lâm.
MINIAC (André), sous-chef de dépôt, A-mi-tchéou.
BAS (Charles), commis, Hanoï.
HEYDT (Paul), sous-chef de dépôt, A-mi-tchéou.
ROMPTEAUX (Théodore), sous-chef de dépôt, Yunnanfou.
MONTERNIER (Henri), sous-chef de dépôt, Gia-lâm.

⁵⁸ Charles André Broussard de la Garlière (Bordeaux, le 6 mars 1872-Hanoï, 22 nov. 1912) : précédemment fondé de pouvoirs de la maison Guionaud, marchand de vins à Hanoï. Marié à Georgette Madeleine Archangeau. Dont : Alice (Bordeaux, 31 janvier 1897-Saint-Brieuc, 18 janvier 1986) et Paulette (Bordeaux, 26 août 1903-Avignon, 1^{er} avril 1990), mariée en 1924 avec Gaston Carisey, garagiste à Hanoï.

⁵⁹ Marie Joseph Charles Albert Malortigue : né à Saint-Louis-du-Sig (Oran), le 10 février 1885. Fils de Marie Édouard Joseph Malortigue et de Charlotte, Rose, Marguerite de Roux. Probablement frère cadet d'Édouard. Père de trois fils nés en Chine et morts en France. Plus tard hôtelier à Yunnanfou, exploitant de mines au Tonkin, négociant à Hanoï...

⁶⁰ André Jean Malbert (Tlemcen, 17 juillet 1880-Nice, 3 janvier 1957) : marié à Oran, le 30 juillet 1907, avec Valentine Ezemar (1881-1925). 12 enfants dont René (1913-1945), administrateur des services civils tué à Langson en mars 1945. École nationale supérieure des arts et métiers d'Aix en Provence, engagé volontaire dans la marine comme quartier maître mécanicien (20 juillet 1898), détaché à la Compagnie du Yunnan (5 novembre 1906) où il effectue toute sa carrière. Conseiller municipal de Hanoï (1926-1934). Membre de l'association des Anciens Tonkinois.

HERMIER (Henri), sous-chef de dépôt, Hanoï.
SCHEFFER. (Julien), sous-chef de dépôt, A-mi-tchéou.
LLADO, comptable pointeur, Gia-lâm.

Ateliers de Gia-lâm

MM. KROMER (François), inspecteur principal, chef des ateliers, Gia-lâm.
VALLET (Alexandre), contremaître, Gia-lâm.
COISSANDEAU (Auguste) ⁶¹, contremaître, Gia-lâm.
MOUNARD (Louis), commis, Gia-lâm.
RUSTAND (Charles), contremaître, Gia-lâm.
TEOULE (Paul), —

Voie et Bâtiments

HUD (Paul), ingénieur chef de service, Hanoï.
PRETCEILLE (Léon), inspecteur, Hanoï.
PHILOCHE (Stéphane), inspecteur, Mongtseu
WILMET (Clément), chef de section, Viétri.
PREQUIN (Émile), chef de section, Tchets'ouen.
RUSSAC (Edmond), chef de section, Mong-tseu.
LACROIX (Jacques), chef de section, Pouo-hi.
GIRARD (Léon), chef de section, Yi-leang.
ROCHARD (Gustave), chef de section, Pho-moi.
GRENIER (Charles), chef de section, Gialam.
COLLINET DE LA SALLE (Victor), chef de district, Hanoï.
DESPLANQUES (Pierre), chef de district, Wan-t'ang.
DEVERS (Constant), chef de district, Tchets'ouen.
STRUB (Camille), commis, Hanoï.
BATUT (Georges), chef de district, Yi-leang.
FACIOLLE (Antoine), chef de district, Haïphong.
PIENARD (Férend), chef de district, Viétri.
VANDENDORPE (Oscar), chef de district, Pho-moi.
HAWËRLANDER (Lorenz), commis, Mong-tseu,
PITTONI DE DANNENFELD (Henri), chef de district, Mong-tseu.
SCHAEFER (Jules), chef de district, Mong-tseu.
SOUVRAY (Philippe), chef de district, Potchai.
ÉLIE (Paul), chef de district, Pouo-hi.
GHIGO (André), chef de district, A-rrii-tchéou.
CHRISTE (Henri), commis, Hanoï.
GARRES (Émile) ; —
CARBONE (Jean), chef de district, Gia-lâm.
VALLÉE (Alfred), chef de district Si-eul ;
CHARLES (Armand), chef de district, Yën-bay.
SIRGUE (Louis), chef de district, Lâo-dao,
CHAGNEAU (Paul), chef de district, Ngoi-hop.
TRELUYER (Florent), chef de district., Bao-ha.
SCHIR (Louis) chef de district, Ma-hoangpou.
DIJON (Jules), chef de district, Ta-chou-t'ang
VINCENT (Adrien), chef de district Wanta'ng.
DELYS (Joseph), chef de district, Pouo-tou-ts'ing.
LE NEVEZ (Raphaël), chef de district, Lou-kou-tchai.
ROZE (Léon), chef de district, Ta-tchouang.

⁶¹ Auguste François Coissandea : né à Lorient (Morbihan), le 2 jan. 1875. Marié à Hanoï, le 11 février 1904, avec Rose Léonie Toitot (Morez, Jura, 1886), fille d'un commis des T. P. de l'Indo-Chine. Ancien entrepreneur à Hanoï : avait fabriqué en 1901 le matériel de débarquement des chaudières destinées à l'usine électrique des tramways.

PESSON (Auguste), chef de district, Dragonnoir.
TABOUILLOT (Louis), chef de district, Siun-kien-sseu.
GIRAUD (Georges), chef de district, Ko-pao-ts'ouen.
VAYSSE (Étienne), chef de district, Traihutt.
FLEUROT (Louis), commis stagiaire, Hanoï.
MACHETTI (Émile), chef de district, Thainien,
LACOUR (Émile), chef de district, Jochouei-t'ang,
PARDON (Jean), chef de district, Lo'ufong-ts'ouen.
MICHELOT (Alfred), agent auxiliaire, Hanoï.
GIACOMONI, agent stagiaire, A-mitchéou.
BERNARD (Georges), agent stagiaire, Kéou-kiai-ts'ëu.
LAFONT (Paul), agent stagiaire, Haiduong.
OUVRIER, agent stagiaire, Thanh-ba.
MARTY (Émile), agent stagiaire, Tch'engkong.
ALFRED (Georges), chef de district, Thapmiêu.

TONKIN
PHUC-YEN
(*L'Avenir du Tonkin*, 9 août 1911)

Pont écroulé. — Le pont du chemin de fer jeté sur le faux Song Ca Lô, sur la ligne du Yunnan, s'est effondré lundi matin. Fort heureusement, les ingénieurs de la compagnie avaient pris les précautions les plus minutieuses pour le transbordement des passagers et c'est ainsi que tout accident a pu être évité.

Dès que prévenu, M. Darles, résident de la province, envoya un bac et diverses embarcations pour le transbordement des passagers. L'ouvrage d'art ainsi détruit est complètement à refaire et à la vue de la maçonnerie demeurée debout, on se demande s'il n'y aurait pas lieu de procéder à une enquête sur la manière dont le travail fut exécuté et la qualité des matériaux employés, chaux et ciment surtout.

Voici la ligne du Yunnan interrompue pour une longue durée, sans compter les ennuis inhérents à un transbordement. C'est un gros ennui, et, avant de reconstruire le pont détruit, il serait bon d'établir quelques responsabilités.

CHEMINS DE FER DE L'INDO CHINE ET DU YUNNAN
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 19 août 1911)

L'assemblée de la Compagnie française des Chemins de fer de l'Indo-Chine et du Yunnan, qui s'est tenue le 29 juin 1911, a approuvé les comptes de l'exercice 1910, qui se soldent par un bénéfice de 507.628 fr. Les recettes d'exploitation se sont chiffrées par 5.150.520 88 contre 3 millions 801.180 10. Les porteurs d'actions privilégiées ont reçu 15 fr. par action.

Au 1^{er} janvier 1910, la longueur de la ligne en exploitation était de 690 kilomètres 377, y compris les 5 kilomètres 447 du tronçon de Gialam-Hanoï. Le 10 janvier 1910, cette longueur était portée à 792 kilomètres 544, par l'ouverture de la section Pouo-Hi-Yléang Hien. Enfin, le 1^{er} avril suivant, la ligne entière de Haïphong Docks à Yunnanfou — 858 kilomètres 067, dont 401 kilomètres 506 en territoire chinois — était livrée à l'exploitation. De telle sorte que la longueur moyenne exploitée dans l'année, qui était, en 1909, de 610 kilomètres, est passée, en 1910, à 811 kilomètres. La recette kilométrique moyenne ressort à 6.124 fr., inférieure de 107 fr. à celle de 1909.

Cette diminution a pour cause principale la baisse de la piastre. Les recettes d'exploitation en piastres au Tonkin, sont, en effet, chaque mois transformées en francs, d'après le cours du Trésor au dernier jour du mois. En 1909, ce cours avait été en moyenne de 2 fr. 379 ; il n'a été, en 1910, que de 2 fr. 311.

Les recettes perçues en monnaies chinoises ont été du 1^{er} janvier au 30 avril 1910, converties en francs dans les mêmes conditions, mais à partir du 1^{er} mai, la convention a été effectuée au cours de négociation des traites chinoises sur Hong-Kong : ce cours a été en moyenne de 2 fr. 319.

L'exploitation technique a rencontré cette année, des conditions un peu plus favorables qu'en 1909. Les éboulements furent moins nombreux, mais du mois de mai à novembre, la circulation des trains fut souvent gênée. L'un d'eux causa la chute d'un train de marchandises dans un ravin, huit indigènes furent tués ou blessés, le matériel fut fortement éprouvé. Les actes de malveillance ou de brigandage quoique moins nombreux, constituent des risques redoutables.

Les transports de la Société de Construction qui, en 1909, avaient fourni 67.121 tonnes, n'ont plus donné, en 1910, que 8.932 tonnes, contre 72.080 tonnes de trafic commercial P. V.

Le compte général d'exploitation présente un excédent net de recettes d'exploitation de 90.813 40 en y ajoutant les intérêts divers et recettes accessoires au profit de la Compagnie, 155.024 90 et les intérêts de l'indemnité forfaitaire Tonkin (2 annuités) 261.790 fr. 42, on obtient un solde créditeur de 507.628 78.

Nous donnons ci-dessous les deux derniers bilans comparés :

	1909	1910
ACTIF		
Disponibilités	4.609.013 58	3.754.718 78
Domaine privé de la Compagnie	554.756 18	554 534 70
Portefeuille	2.000.019 20	2.000.019 50
Approvisionnements	728 586 59	882.756 67
Comptes de premier établissem. Tonkin	2 482.155 61	6.983.530 17
Comptes de premier établis. Yunnan	126.279.585 71	148.677.600 35
Sté de construction de chemins de fer indo-chinois (en liquid.).	21.406.119 52	1.787.097 61
Matériel de voie Vi-hung-Laokay	4 343 221.57	1.510.155 43
Compte somme à valoir Yunnan	—	—
Matériel roulant Tonkin	4.766.906 28	3.754.974 72
Matériel roulant Yunnan	3.751.974 72	4.825.790 21
Travaux et installation de la gare de Gialam	107 264 50	120.611 27
Construction et aménagem. de magasin et atel. de Gialam	953.305 76	970 633 11
Service de l'emprunt de 1901	23.770 552 00	26.176 552 00
Service de l'emprunt de 1909	2.504 831 00	927.718 75
Part des recettes d'exploitation versée à la colonie	786.766 61	972.343 22
Compte d'ordre et débiteurs divers	2.961 517 23	2.698.932 79

	<u>202 015 576 01</u>	<u>207.228.005 07</u>
	1909	1910
PASSIF		
Capital social	17 500.000 00	17 500.000 00
Emprunt 1901, oblig.	76 006.000 00	76 006.000 00
Emprunt 1909, oblig.	12.911.500 00	10.499.762
Subventions de la colonie	45.386.910 13	48.386.910 13
Contribution supplémentaire de la colonie	40.446.227 70	42.966 457 91
Provision intérêts intercalaires	350.000 00	—
Indemnité forfaitaire Tonkin-Capital	—	1.121.000 00
Service de l'emprunt de 1909	—	927 718 75
Part des recettes d'exploitation revenant à la colonie	1.117.720 11	1.465 347 69
Compte général d'exploitation	1.790 975 33	1.790.975 33
Comptes d'ordre et créiteurs divers	2.052.868 74	1.400.154 48
Réserves et amortiss.	4 453.375 00	4 478 050 00
Provision pour intérêts intercalaires au capital-actions	—	175.000 00
Solde du compte Profits et Pertes	—	507.628 78
	<u>202.015.576 01</u>	<u>207.228 005 07</u>

*
* * *

L'ouverture complète de la ligne à l'exploitation, le 1^{er} avril 1910, inaugure une phase nouvelle de l'entreprise.

Il reste à exécuter au Yunnan des travaux imputables au compte de premier établissement ; et l'apurement des comptes, tant avec la colonie qu'avec la Société de Construction et les entrepreneurs, n'est pas achevé.

Le poste du bilan Société de Construction de Chemins de fer indo-chinois (en liquidation) correspond, comme dans les bilans précédents, au montant des situations de travaux présentées.

Ce poste ne représente donc pas la situation réelle et définitive de l'entrepreneur général au regard de la Compagnie ; cette situation ressortira seulement des comptes de liquidation à établir.

En ce qui concerne la colonie, la sentence arbitrale de 1908 avait fixé à 44.541.485 fr. sa contribution supplémentaire dans le coût d'établissement de la ligne du Yunnan : au 31 décembre 1910, elle n'avait versé sur ce chiffre que 42.966.457 91.

Le montant exact du dépassement total des dépenses réelles, par rapport aux ressources allouées par ladite sentence arbitrale pour la construction, ne sera fixé qu'après apurement des comptes.

La Compagnie a été mise à même de faire face à cette situation, que les arbitres n'avaient pas prévue, grâce à l'entente intervenue avec M. le gouverneur général de

l'Indo-Chine et qui a permis d'affecter au paiement de ce dépassement tout ou partie de l'indemnité forfaitaire de 5.020.000 fr. qui avait été accordée par la même sentence au titre Tonkin. Cette indemnité étant exigible à la date du 1^{er} octobre 1908, la colonie a opté pour le mode de libération en dix annuités, dont deux, par exception, ont été payées au cours de 1910. Chacune de ces dix annuités fournit un dixième du capital de 5.620.000 fr. au poste du passif Indemnité forfaitaire Tonkin : capital ; et le surplus de l'annuité, comme provenant d'intérêts, fournit au crédit du compte Profits et Pertes une recette notable mais temporaire.

C'est dans l'établissement du compte Profits et Pertes que se trouve la principale innovation du bilan de 1910. Les intérêts intercalaires servis au capital-actions et imputables au compte d'établissement ayant cessé le 31 mars 1910, tout intérêt ou dividende, depuis cette date, doit être prélevé sur l'ensemble des recettes. Et, de même doivent être intégralement imputés sur les recettes les frais généraux d'administration, y compris l'abonnement au timbre des actions et obligations.

MM. Wiener et Edgar de Sinçay, administrateurs sortants, sont réélus.

LÉGION D'HONNEUR

Ministère du commerce et de l'industrie

(*Journal officiel de la République française*, 23 octobre 1911, p. 8474)

Officier

Boyer (Hippolyte-Eugène), ingénieur des arts et manufactures. Administrateur de la Compagnie des chemins de fer de l'Indo-Chine et du Yunnan à Paris. Membre du jury à l'exposition de Bruxelles (classe 118). Chevalier du 14 août 1900.

THE CHERRYVALE, OKLAHOMA AND TEXAS RAILWAY CO

(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 22 décembre 1911)

Rappelons, à ce propos, les noms des membres du conseil d'administration siégeant à Paris :

M. [Emmanuel] Billecocq, directeur honoraire au ministère des Colonies, membre de la commission extraparlamentaire des banques coloniales, ancien commissaire du Gouvernement au chemin de fer du Yunnan, officier de la Légion d'honneur

Chemins de fer

(Compagnie du Yunnan)

(*Annuaire général de l'Indochine française*, 1912, p. 171)

LAOKAY : M. Defranqui, Michel, chef de gare principal à Lao-kay ;

PHO-MOI : MM. Devos, contrôleur ;

Rouch, chef de train principal ;

Vacherat, chef de train principal ;

Vieuchange, sous-chef de dépôt ;

Blanchet, chef de dépôt ;

Beauclair, chef de train principal ;

Borsay, contrôleur du service télégraphique ;

Rochard, chef de section ;

Faciolle, chef de district.
THAI-NIEN : M. Machetti, Émile, chef de district à Thai-niên.

PROVINCE DU YUNNAN
(*Annuaire général de l'Indochine française*, 1912, p. 275)

Chemins de fer

Compagnie française des Chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan

MM. le docteur Dumont (et M^{me}), médecin de la Compagnie française à Amitcheou ;
Gely (et M^{me}), inspecteur de la traction à Amitcheou ;
Dupuy, contrôleur de la traction ;
Miniac, chef de dépôt, adjoint ;
Hermier, comptable ;
Malortigues, contrôleur-adjoint ;
A. Ghigo, chef de district ;
Robineau, chef de train principal ;
Moreau, Emile, chef de train principal ;
Grante, contrôleur du télégraphe.
ENTREPRENEURS : MM. L. Baldet. — Giacomelli, employé de l'entreprise Baldet.
SIU-KIEN-TSEU : kilomètre 257, M. Fl. Treluyer, chef de district.
T'A-LONG-TAN : kilomètre 260, M. E. Jourdan ⁶², entrepreneur.
JO-CHÆI-TONG : kilomètre 286, M. E. Lacour, chef de district.
POSI : kilomètre 296, MM. G Lacroix, chef de section. — P. Élie, chef de section, adjoint. — Beauclair, contrôleur, adjoint du mouvement. — Balosso, agent de l'entreprise Jourdan. — Hôtel Pellini (et M^{me}).
SAO-HO-KEOU : kilomètre 307, M. Gregoroff, agent de l'entreprise Jourdan.
SI-EUL : kilomètre 316, M. Vallée, chef de district.
LOU-FONG-TSUEN : kilomètre 345, M. Pardon, chef de district.
KIEOU-KIAI-TSEU : kilomètre 384, M. F. Giacomoni, chef de district.
YLÉANG : kilomètre 399, MM. Grenier, Charles, chef de section ;
Batut, et M^{me}, chef de section, adjoint ;
Toussaint de Quièvecourt, faisant fonctions de contrôleur ;
Garnier, chef de dépôt ;
Geny, entrepreneur.
HÔTEL : M. Pellini. — M. Grangier, gérant.
TCHENG-KONG : kilomètre 449, Tabouillot, Louis, chef de district.

INSÉCURITÉ À MONGTZEU

TROUBLES AU YUNNAN.
(*Chambre de commerce de Haiphong*, 5 janvier 1912)

⁶² Eugène Auguste Jourdan : né à Rébénéacq, canton d'Arudy (Basses-Pyrénées), le 15 octobre 1881. Fils de Laurent Jourdan et de Marie Bagez. Engagé volontaire à la mairie de Bayonne, pour quatre ans, le 31 octobre 1899. Domicilié à Mongtzé (Chine), 13 avril 1905. Mobilisé en août 1914. Renvoyé au dépôt des tirailleurs coloniaux de Marseille le 23 décembre 1916. Interprète de langue chinoise.

À la date du 5 décembre dernier, la chambre de commerce a reçu de plusieurs négociants de Haïphong la requête suivante :

« Haïphong, le 5 décembre 1911.

M. le président,

Nous avons l'honneur de porter à votre connaissance les faits suivants : Une dépêche reçue aujourd'hui de Lao-kay nous avise qu'une révolte a eu lieu à Mongtzeu dans la journée du 3 écoulé et que les maisons de commerce de MM. Speidel et Kalos ont été saccagées et qu'en outre les Européens, se voyant menacés, ont été obligés de s'enfuir.

Nous n'avons pas d'autres nouvelles car le télégraphe au Yunnan arrête la plupart des dépêches que l'on lui confie.

Dans ces conditions, nous vous prions, M. le président, de vouloir bien intervenir immédiatement auprès de Monsieur le gouverneur général de l'Indochine pour qu'il prenne des mesures afin de garantir la vie et les biens des Européens qui se trouvent à Mongtzeu.

Vous savez qu'en présence des événements en Chine, tous les gouvernements ont envoyé des troupes ou des navires de guerre pour protéger les Européens qui se trouvent dans les concessions de Canton, Hankéou, Tientsin ou ailleurs. Nous vous demandons de faire tout votre possible pour que le gouvernement français prenne de suite des mesures identiques dans un but de simple humanité.

Nous avons, en outre, de très gros intérêts à Mongtzeu et nous demandons qu'on prenne également des mesures pour protéger nos biens au Yunnan.

En vous remerciant d'avance, nous vous prions, Monsieur le président, d'agréer l'expression de notre considération distinguée.

Ont signé :

Speidel et Cie,

Kalos,

Poinsard et Veyret,

Bleton,

Standard Oil Co,

Société cotonnière du Tonkin,

Société commerciale franco-chinoise.

Cette requête a été transmise à M. le gouverneur général qui a répondu le 6 décembre par la lettre suivante :

« Haïphong, le 6 décembre 1911.

L'administrateur-maire de Haïphong à M. le président de la chambre de commerce, Haïphong.

Monsieur le président,

Monsieur le gouverneur général vient de me prier de vous faire la communication suivante :

Je suis avec la plus grande attention les événements de Mongtzeu ; d'accord avec résident supérieur, général commandant supérieur et directeur Yunnan, toutes dispositions sont prévues pour faciliter, le cas échéant, défense et évacuation des Européens.

Les dernières nouvelles reçues ce matin ne font pas apparaître situation alarmante. Réguliers chinois assurent à nouveau protection de la voie ferrée.

Veillez recevoir, Monsieur le président, les assurances de mes sentiments les plus distingués et les plus dévoués.

Signé : HAUSER

Cette réponse a donné lieu à une nouvelle lettre des mêmes négociants qui a été transmise à M. le gouverneur général :

« Haïphong, le 7 décembre 1911.

Monsieur le président de la chambre de commerce en ville.

Monsieur le président,

Nous avons l'honneur de vous confirmer notre lettre en date du 5 courant.

Aujourd'hui, vous nous avez donné connaissance d'un communiqué de M. le gouverneur général, daté de ce jour et qui paraît être la réponse à notre lettre, disant :

.....
Nous sommes obligés de vous faire remarquer que le gouvernement français est fort mal renseigné car voici les nouvelles reçues aujourd'hui même par M. Dupré, administrateur délégué de la Société cotonnière du Tonkin et de la Société commerciale franco-chinoise, qui a son agence à Mongtzeu :

« Les réguliers chinois se sont joints à la police pour piller les maisons Speidel, Kalos et les incendier, puis, se répandant dans la ville chinoise, ils ont volé l'argent trouvé dans les principales maisons chinoises et ont emporté tout ce qu'ils ont pu. Le chef d'état-major du général Tchou a été tué ; quant au général, il s'est sauvé, n'étant plus obéi par les troupes révoltées. Comme la tranquillité qui paraissait renaître a de nouveau disparu, je suis obligé de quitter Mongtzeu pour éviter d'être tué, j'arriverai demain à Lao-kay ; tous les chefs des maisons de commerce chinoise quittent le pays car personne ne commande plus aux réguliers qui vont, d'un moment à l'autre, recommencer à voler et à assassiner. »

Nous devons vous informer, M. le président, que, depuis plus de trois semaines, M. Wilden, représentant du ministère des affaires étrangères à Yunnanfou, et M. Beauvais, consul de France à Mongtzeu, ont constamment tenu le gouvernement de l'Indochine au courant de ce qui se passait au Yunnan et ont, en outre, prévu les événements qui viennent d'avoir lieu. Malgré les renseignements officiels et officieux, le gouvernement de l'Indochine — pour des raisons inexplicables — a toujours prétendu que la situation était très bonne au Yunnan ; aujourd'hui encore, continuant une politique d'optimisme irraisonnée, on nous fait savoir que « la situation n'apparaît pas alarmante et que les réguliers chinois assurent à nouveau la protection de la voie ferrée ».

Si les réguliers chinois assurent la protection de la voie ferrée de la même façon qu'ils ont assuré la protection de la ville de Mongtzeu et de la concession française, dans peu de temps, la voie sera détruite et les bâtiments incendiés.

Nous vous demandons donc à nouveau, M. le président, de vouloir vous faire notre interprète auprès de M. le gouverneur général pour qu'il prenne de suite les mesures que comporte la situation afin de sauvegarder l'existence des Européens qui sont encore à Mongtzeu et dans l'intérieur du Yunnan. Vous n'ignorez pas que les Anglais, qui ne possèdent au Yunnan que des intérêts tout à fait insignifiants et fort peu de nationaux, ont, depuis plus d'un mois, fait partir des troupes de la Birmanie pour occuper une partie du Yunnan.

Vous n'ignorez pas non plus que les Hollandais ont envoyé des navires de guerre en Chine pour aider à la protection des concessions européennes et de ceux qui les habitent.

Le Portugal a lui-même envoyé 200 hommes de troupes dans le même but.

Seule la France, qui a des intérêts énormes au Yunnan où résident, en outre, beaucoup de nos compatriotes, n'a pas cru prendre jusqu'à présent les mesures que comportent les événements et qui sont dictées par les sentiments de pure humanité.

En présence des événements actuels, nous ne devons pas vous cacher que nous avons été obligés d'informer par câble (*via* Hongkong), nos maisons d'Europe de ce qui se passe au Yunnan.

En vous remerciant d'avance, nous vous prions d'agréer, M. le président, les assurances de notre considération très distinguée.

Signé : Société cotonnière du Tonkin, Société commerciale franco-chinoise, Speidel et Cie, Bleton, Asiatic Petroleum [Shell], Standard Oil, l'Union commerciale indochinoise, Poinard et. Veyret.

IMPRESSIONS DE ROUTE DE HANOI À YUNNAN-SEN (*L'Avenir du Tonkin*, 22 mars 1912)

Dans ce journal de formation morale autant que d'informations, on m'excusera peut-être de donner simplement aux lecteurs des impressions de route plutôt que mon interview avec Tsai-ton-ton ou ma documentation sur l'étain de Kokion. On est sévère, je ne dis pas toujours injuste, pour ceux qui traversent la colonie, à titre plus ou moins officiel ; et on pense facilement, non sans quelque mauvaise humeur, que les jugements des chargés de mission sont payés bien cher pour ce qu'ils valent. Il ne faut pourtant pas oublier qu'il y a des missions qui ne coûtent rien qu'à celui qui en est chargé, et s'il est plaisant de rire d'une mission gratuite comme d'une innocence, aussi ne faut-il pas peut-être lui réserver les rigueurs qu'on a pour ceux qui dépensent « notre argent » et dont on attend beaucoup. Dans ce journal, j'ai été sollicité déjà d'écrire un livre sur le Tonkin moderne et son essor économique, comme celui que j'ai publié sur la *Chine moderne*. Si je m'y décide un jour, quelque redoutable que soit le jugement de ceux qu'on affronte, ces impressions que je sou mets aux intéressés m'auront aidé à former mon jugement.

Passé Yênbay, en traversant la brousse et sa végétation exubérante mais hostile, continuant comme sans interruption par le Namti meurtrier et le Pataho sans qu'il semble y avoir d'interruption entre le Haut Tonkin et le bas Yunnan, dans cette monotonie on ne peut se défendre de l'obsession : « Pourquoi l'effort considérable de cette voie ferrée ? » et l'on n'a de réponse qu'en approchant de Yunnanfou dans les cuvettes riches en céréales, à cette heure colorées de pavots roses et mauves visibles du wagon même. On a une satisfaction ; l'impression est pleine, la nature physique vous a contenté.

Les hommes ne vous ont pas mis à l'aise, qu'on parle du voyage même, des hôtels où descendre et des compagnons de route. Est-ce le prolongement du Tonkin ?

Quand je pense qu'on a songé à faire venir des Américains par ici en touristes, j'ai beau me dire que j'ai payé deux francs, un jour de grande soif, une bouteille de bière fermentée qui m'a rendu malade sur le champ — alors que j'en puis prendre de fraîche et d'excellente qualité au tiers du prix environ dans le transsibérien ; — j'ai payé un franc un médiocre café noir, et ce sont là des prix américains ; les chambres et le service, pourtant peut être parce qu'ils sont de prix médiocre ! sont aussi de qualité médiocre. Qu'un domestique me réveille deux heures et demi avant le départ parce que l'horloge de l'hôtel est arrêtée et qu'il craint de me faire manquer le train, ou parce que mon voisin part à la chasse, ce sont petites choses sensibles au passager. Vous voulez des Américains ? Voyez les yamato hôtels sur la ligne japonaise de Mandchourie ; c'est à peine plus cher et je vous prie de comparer le service. Au temps de la construction, ce devait être beaucoup mieux : on logeait chez les agents, et même s'ils n'étaient pas mieux installés que les hôtels de Laokay, Mongtze, Amitcheou, Yunnanfou, ce dont je doute, au moins offraient-ils une cordiale hospitalité, toute fraîche et riche d'informations, comme je l'ai connue sur les lignes de Shansi et du Kingnan et encore

ici, chez quelques-uns. Je mets cela au dessus de tout, bien au dessus en tout cas de l'indifférence qu'on trouve au passage à l'hôtel, où on paraît bien plus le gêneur et l'intrus que le client. Il y a quantité d'hôtels chinois où je me suis trouvé mieux traité ; mais il paraît qu'ici, on fait perdre la face aux Européens qui demeurent, si on passe dans ces auberges, et il faut souffrir en rentrant de dîner avec ses jeunes messieurs aux belles jambes pantalonnées de clair, et aux plis très corrects. Quant aux repas dans le train, je pense qu'on attend des voyageurs pour les mieux organiser. Les Chinois ont fait merveille en ce sens sur la ligne Changhai Nanking.

Pour les voyageurs, passé Yên-Bay, il n'y a normale- [ligne illisible]

pour eux que pour les intarissables bavards et les aimables vantards un peu sans-gêne qui partent en chasse le samedi de Hanoï. Je ferais un portrait exact de ceux-là, on ne me le pardonnerait pas plus dans la colonie que de rapporter au dehors le petit incident qui suivant que je note uniquement pour ici : j'allais avec un soldat à l'usine de raffinement d'étain qu'on va inaugurer à Kokion ; au soir, nous dînâmes tous les deux à l'auberge, des œufs durs dans un bouillon sucré, et après ça, le patron nous offrit une pipe d'opium. Je répondis que les Européens n'en usaient pas et je vous assure que je n'étais pas du tout à l'aise quand je reçus comme réplique des noms d'Européens connus qui fumaient pour plus d'une piastre du meilleur opium par jour. Cela, mes lecteurs le savent en ce moment comme moi, mieux que moi ; mais si quelqu'un passe, et en voit autant et le rapporte à la métropole, ne vous en prenez pas trop à lui.

Quant aux agents que j'aime ici comme en Chine, parce que j'ai vécu beaucoup près d'eux, et que ce sont les mêmes cœurs partout, en remerciant de leur franchise ceux qui m'en ont témoigné, et de leur sans-gêne ceux qui n'ont pas hésité à parler entre eaux devant moi des exploits de *Moustique* comme s'il me sentaient des leurs, je me permettrai tout de même de trouver leur jugement un peu hâtif, soit en bien soit en mal, sur ceux qui passent et sur ce qui passe. Ce n'est pas facile d'établir la vérité parfois rien qu'à les croire du premier coup, et ils sont pourtant les premiers témoins. Sans doute, ils n'ont pas la réserve entendue de tel personnage officiel qui dément, mais ne rétablit pas la vérité, et je les ai trouvés serviables et ouverts autant que je pouvais espérer ; mais tout de même, beaucoup de conversation de route prises sur le vif ont singulièrement besoin d'être retouchées ; comme celui qui passe et va répandre en France au retour ce qu'il a ainsi appris n'est pas toujours habitué à remettre au point avant d'exposer, si vous voulez qu'on vous juge aussi bien que vous le méritez, observez-vous un peu. Je n'ai pas lu les éloges que vous a adressés Mgr de Guébriant et auxquels vous êtes si sensibles : je les contresignerai volontiers, j'en suis sûr ; mais je ne crois pas être moins sensible aux impressions en signant ce qui précède.

Encore nue fois, il ne s'agit pas de leçons à donner, mais seulement d'impressions à échanger, avant qu'elles ne se cristallisent en jugement. Il ne s'agit pas de critiquer mais de servir ensemble le pays et la vérité, selon ce *Calendrier manuel des serviteurs de la vérité*, que je vous recommande ⁶³.

Edmond Rottach.

Hanoï
CHRONIQUE DU PALAIS
Troisième chambre correctionnelle
(*L'Avenir du Tonkin*, 17 avril 1912)

.....

⁶³ Édité à Paris, 21, rue Visconti, par l'Union pour la vérité.

Confirmée aussi les peines de 1 an et 6 mois de prison infligées à deux employés indigènes de la Compagnie du Yunnan, qui furent surpris par M. l'inspecteur Andrieu au moment où ils se partageaient le contenu d'une valise dérobée à un Chinois, lequel emportait vers Laokay tout un stock de montres.

RAPPORT AMÉRICAIN

EN EXTRÊME-ORIENT

YUNNAN

(*L'Avenir du Tonkin*, 19 avril 1912)

EN EXTRÊME-ORIENT

YUNNAN

La ligne du Yunnan et l'Étranger. — Nous lisons dans le *Hong-Kong Daily Press*, du 30 mars 1912, l'article suivant qui est à méditer :

Un rapport consulaire du consul général des États-Unis à Hongkong vient d'être publié récemment. Il traite la question des chemins de fer existant ou projetés au Yunnan. Les importateurs, dit-il, qui s'attendent à une révolution dans le commerce du Yunnan et du Quangsi, comme résultat de l'exploitation des chemins de fer de Haiphong à Yunnan, doivent être amenés à conclure d'après les conditions actuelles que cette espérance qu'on espérait est impossible. Il y a bien eu une certaine augmentation considérable dans certains côtés du commerce de ces provinces, mais l'augmentation a été due d'une façon générale, au moins, aux conditions améliorées des mines et autres développements intérieurs de ces provinces en dépit des désavantages des conditions dans lesquelles le chemin de fer travaille.

Les résultats mensuels et directs du service des chemins de fer ont été réduits considérablement par suite d'interceptions de service, les contrariétés douanières et autres tracasseries, et particulièrement par le haut des prix de transport. Malgré l'ouverture du chemin de fer au trafic, les marchandises sont encore expédiées au Yunnan, Kouichou et la Chine occidentale, par la route, d'où on les emballe pour Tchangshé, d'où les chemins vers Talfin et même vers le Yunnan d'autres marchandises sont réexportées dans toute la contrée, comme ce s'est toujours fait depuis l'époque à laquelle le commerce a été établi. Ces moyens coûteux et les routes sont utilisées en dépit des avantages qui seraient éminemment manifestes de la voie ferrée qui va à Yunnan et aux points intermédiaires, d'où les transports sont assurés au moyen de caravanes jusqu'aux points variés de la province et de la Chine occidentale. Le changement auquel on s'attendait dans ces importations n'a pu encore être réalisé, et les indications présentes montrent que les prix de transports sur la ligne du Yunnan doivent être modifiés avant qu'on puisse s'attendre à un autre changement raisonnable. Ces tarifs, explique M. Anderson, comprennent cinq classes de marchandises et de transport et sont établis comparativement, au point de vue de base, à cinq autres partages à la route de Haiphong à Yunnan. Les prix sont basés sur des considérations de volume et poids comparatifs des marchandises de même qu'ils s'adressent également au volume et en général sont identiques aux classifications similaires de France.

Une surtaxe est ajoutée. Lorsque le change descend au dessous de 21.50 pour un dollar, et M. Anderson donne les tarifs de catégories diverses de marchandises de Haiphong à Yunnan, sur une distance de 773 kilomètres 93 comme valant de 115 francs à plus de 300 francs par tonne métrique.

A ces prix, la compagnie du chemin de fer ajoute environ 6 shillings (6 fr. 50) de droit de "douane" qui représentent, paraît-il, les débours effectués entre les mains des douanes indochinoises et Chinoises. Cette somme n'a cependant aucun rapport avec les droits de douane et est indépendante des droits imposés soit en Chine, où 70 % des droits de douane chinoises sont habituellement perçus, soit en Indochine où 20 % sont exigés sur la totalité du droit d'entrée des marchandises venant de l'étranger comme droit de transit sur les marchandises chargés sur wagon, mais sont augmentés pour les marchandises de nature dangereuse dont une quantité considérable est employée dans les entreprises de commerce.

La ligne du Yunnan et l'Étranger. — Nous lisons dans le *Hong-Kong Daily Press*, du 30 mars 1912, l'article suivant qui est à méditer :

Un rapport consulaire du consul général des États-Unis à Hongkong vient d'être publié récemment. Il traite la question des chemins de fer existant ou projetés au Yunnan. Les importateurs, dit-il, qui s'attendaient à une révolution dans le commerce du Yunnan et du Quangsi, comme résultat de l'exploitation du chemin de fer de Haïphong à Yunnansen, doivent être amenés à conclure, d'après les conditions actuelles que cette expansion qu'on espérait est impossible. Il y a bien eu une certaine augmentation considérable dans certains côtés du commerce de [?] par ces provinces, mais l'augmentation a été due d'une façon générale, au moins, aux conditions améliorées des mines et autres développements intérieurs de ces provinces en dépit des désavantages dus aux conditions dans lesquelles le chemin de fer travaille.

Les résultats usuels et directs du service des chemins de fer ont été réduits considérablement par suite d'interruptions de service, les contrariétés douanières et autres tracasseries, et, particulièrement, par le taux élevé du prix du transport. Malgré l'ouverture du chemin de fer au trafic, des marchandises sont encore expédiées au Yunnan, Kouicheou et la Chine occidentale, par la Birmanie, d'où on les emballe pour Tengyneh où on les achemine vers Talifou et même vers le Yunnan, d'où ces marchandises sont réparties dans toute la contrée, comme ça s'est toujours fait depuis l'époque à laquelle le commerce a été établi. Ces moyens coûteux et ces routes sont utilisées en dépit des avantages qui sembleraient être manifestes de la voie ferrée qui va à Yunnansen et aux points intermédiaire, d'où les transports sont assurés au moyen de caravanes jusqu'aux points variés de la province de la Chine occidentale. Le changement auquel on s'attendait dans ces importations n'a pas encore été réalisé, et les indications présentes montrent que les prix de transports sur la ligne du Yunnan doivent être modifiés avant qu'on puisse s'attendre à constater un changement raisonnable. Ces tarifs, explique M. Anderson, comprennent cinq classes de marchandises et de transport et sont établis comparativement au point de vue de base, à cinq zones partageant la route de Haïphong à Yunnansen. Les prix sont basés sur des considérations de valeur et poids comparatifs des marchandises de même qu'ils s'adressent également au volume et, en général, sont identiques aux classifications similaires en France.

Une surtaxe est ajoutée. Lorsque le change descend au-dessous de 2 fr. 50 pour un dollar [une piastre], et M. Anderson donne les tarifs de catégories diverses de marchandises de Haïphong à Yunnansen, sur une distance de 773 km 93, comme variant de 115 fr. à plus de 300 fr. par tonne métrique.

À ces prix, la Compagnie des chemins de fer ajoute environ 6 shillings (6 fr. 50) de droit de douane qui représentent, paraît-il, les débours effectués entre les mains des douanes indochinoises et chinoises. Cette somme n'a cependant aucun rapport avec les droits de douanes et est indépendante des droits imposés soit en Chine, où 70 % des droits de douane chinoise sont habituellement perçus, soit en Indochine où 20 % sont exigés sur la totalité du droit d'entrée des marchandises venant de l'étranger comme droit de transit sur les marchandises chargées sur wagons, mais sont augmentés pour les marchandises de nature dangereuse dont une quantité considérable est employée dans les entreprises de construction et les exploitations de mines.

Suite
(*L'Avenir du Tonkin*, 20 avril 1912)

Nous n'avons pas vu mention, dans l'extrait publié de ce rapport, que la Compagnie des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan ait réduit ses tarifs en faveur des marchandises d'origine française ou indochinoise. Pourtant, quelque chose a été fait dans ce sens et la préférence qui leur a été accordée s'élève à environ 10 % pour les

marchandises manufacturées. Si jamais un trafic élevé se développe sur cette ligne, ce ne sera que par suite de l'abaissement de ses prix de transports.

Nous avons constaté qu'on était enclin à attribuer le peu de trafic fait sur cette ligne aux « idées conservatrices fortement enracinées chez les Chinois » ; mais les expériences faites par les compagnies de chemin de fer en Chine montrent, d'une façon générale, que, par des tarifs peu élevés, les chemins de fer se développent très rapidement, que les lignes traversent des pays neufs ou des pays anciens.

La plupart des compagnies de chemin de fer en Chine accuseraient des résultats encore bien plus satisfaisants si ce n'étaient les droits iniques du *likin* qui continuent à être imposés malgré l'accord fait en Chine, il y a 10 ans, d'abolir tous les bureaux de perception du *likin*. C'est à cette cause, par exemple, que 10 % seulement du revenu total de la ligne de Shan-Hai-Nankin proviennent des transports de marchandises. Malgré les difficultés amenées par le *likin*, le trafic des marchandises augmente graduellement et la valeur des marchandises transportées actuellement en Chine par les chemins de fer se chiffre par plusieurs millions de taëls.

Les taux prohibitifs de la ligne du Yunnan paraissent être le prélude de développements intéressants. Nous apprenons, d'après le rapport consulaire, que plusieurs manufactures américaines de matériel de chemin de fer ont envoyé des représentants à Mongtze et à Yunnansen et que deux importantes fabriques de locomotives possèdent également des agents sur les lieux à la suite du contrat se rattachant à la construction de la ligne de Yunnansen à Longcheoufou sur le Yangtze.

La question des tarifs de Haïphong à Yunnansen est d'une telle importance, dit le consul général, que les constructeurs éventuels de la ligne considèrent sérieusement la construction d'une ligne de Yunnansen à Nanning et au Quang-si comme moyen d'éviter les tarifs excessifs de la Compagnie du Yunnan et afin d'ouvrir une route nouvelle au Yunnan et à la Chine occidentale. Cette route mettrait en communication par terre et par mer Hong-Kong et Canton avec les régions précitées. Cette entreprise, ajoute le consul, n'est pas exactement un dérivatif de la construction de ce qui est connu sous le nom de chemin de fer du Szechouen, mais il paraît généralement entendu que la construction du chemin de fer jusqu'à Nanning différerait celle d'une ligne de Yunnan (Yunnansen) au Yangtze ; les travaux d'études de cette ligne doivent être terminés sous peu, étant poussés très activement jusqu'à Nanning, et la construction immédiate soit du chemin de fer ou de celui devant relier Yunnansen à Nanning dépendra du règlement rapide des troubles politiques qui agitent la Chine actuellement.

LES CHEMINS DE FER DU YUNNAN
À propos de quelques critiques
(*L'Avenir du Tonkin*, 23 juin 1912)

Un rapport du consul général américain à Hong-Kong, M. Q. A. Anderson, publié par les journaux de Hong-Kong en mars 1912 au sujet des Chemins de fer existants et projetés au Yunnan expose que le commerce d'importation et d'exportation avec cette province par le chemin de fer de Haïphong à Yunnanfou ne s'est pas développé autant qu'il était permis de l'espérer.

L'augmentation constatée dans les quantités transportées de certains articles par le port de Haïphong, en provenance ou à destination du Yunnan, serait due moins aux avantages résultant du chemin de fer, substitué aux transports par caravanes, qu'à l'amélioration du marché yunnanais. En effet, malgré l'existence du chemin de fer, le Yunnan s'approvisionne d'une notable quantité de marchandises par la voie de Birmanie.

D'après M. Q. A. Anderson, le raison de cette différence entre l'extension prévue du trafic, dès les premiers jours de la mise en exploitation du chemin de fer et le faible tonnage des marchandises transportées jusqu'ici, se trouverait dans les interruptions d'exploitation pendant la saison des pluies, l'obligation de formalités douanières ennuyeuses et l'élévation des tarifs de transports.

Il paraît intéressant d'examiner le bien fondé des critiques ainsi formulées.

En ce qui concerne les *interruption de circulation*, il faut observer que la ligne a été ouverte à l'exploitation par sections successives au fur et à mesure de l'avancement du rail, dès que la circulation fut pratiquement possible et qu'il est encore nécessaire de procéder à des travaux de parachèvement qui, sur certains points, demandent deux ou trois ans avant d'être achevés.

Il faut donc s'attendre à ce que, pendant cette période, par l'action des pluies tropicales sur des terrains se désagrégant facilement, des interruptions d'exploitation se produisent, malgré toutes les mesures prises pour le rétablissement rapide des communications. Ce sont là, en effet, des conditions d'exploitation inévitables pour un chemin de fer de montagne dans la période qui suit son ouverture ; et ces conditions, très différentes, du reste, des autres chemins de fer chinois, sont aussi beaucoup plus onéreuses.

Un voyage de Haïphong à Yunnanfou pendant la belle saison, ou même le simple examen du profil de la ligne permet d'apprécier facilement ces différences.

Après avoir parcouru, au départ de Haïphong, deux cents kilomètres environ dans le delta du fleuve Rouge et deux cents kilomètres dans la partie moyennement accidentée du Haut-Tonkin, elle gravit brusquement, en partant de la cote 90, les flancs de la vallée escarpée du Nam-Ti pour atteindre, à 157 kilomètres de la frontière, l'altitude de 1.750 mètres. De ce point, qui correspond au faite préparatif des bassins du fleuve Rouge et de la rivière de Canton, le chemin de fer redescend par la plaine de Mongtseu et d'A-Mi-Tcheou pour s'engager dans les cañons du Si-Kiang, franchir à la cote 2.000 la ligne de partage des eaux entre la rivière de Canton et le Yang-Tse-Kiang et, finalement, atteindre Yunnanfou à 1.900 mètres d'altitude, à 863 kilomètres de la mer.

Au point de vue des *formalités douanières*, les dispositions adoptées par la Compagnie du chemin de fer, d'accord avec les administrations des Douanes chinoises et indo-chinoises, sont aussi simplifiées que possible : les marchandises expédiées de Haïphong au Yunnan ou inversement, sont mises, après leur vérification au départ, dans des wagons que l'on plombe aussitôt, et les bateaux de douane à la frontière s'assurent simplement que les plombs sont intacts pour permettre aux wagons d'être acheminés sur leur destination où les marchandises sont de nouveau vérifiées.

Le Compagnie du chemin de fer se charge, d'ailleurs, de l'accomplissement des formalités douanières pour le compte des expéditeurs, ceux-ci n'ayant qu'à remettre les déclarations détaillées nécessaires.

C'est en rémunération de ce service que le chemin de fer perçoit une taxe spéciale de 4 p. 00 par wagon et non de 6 sh. par tonne comme il est dit — par erreur — dans la rapport de M. Anderson. Cette taxe est loin d'être exagérée, comparée aux commissions que prélèvent, en général, les intermédiaires en Extrême-Orient.

Pour les marchandises transitant par le Tonkin, il n'est perçu que des droits de transit s'élevant à 20 % des droits d'importation en Indochine.

Il n'est donc nullement nécessaire d'acquitter la totalité de ces droits d'importation dès l'entrée des marchandises sur le territoire indo-chinois, quitte à sa faire rembourser après la sortie des marchandises 80 % des droits ainsi versés. C'est le contraire qui a lieu pour les marchandises entrant au Yunnan par la Birmanie ; car, sur cette voie, les commerçants acquittent et entier les droits d'importation en Birmanie et ne sont remboursés d'une partie de ces derniers que sur production du certificat d'importation en Chine délivré par la douane chinoise à Teng-Yneh.

Examinant ensuite la *tarification*, M. Anderson fait remarquer que, pour les 853 kilomètres de Haïphong à Yunnanfou, soit 530 milles et non 481 comme il est dit par erreur, les prix de transport varient de 115 fr. 00 à 300 fr. 00 la tonne, soit de 46 p. 00 à 180 p. 00 environ la tonne ; il ajoute, il est vrai, que ces prix sont *quelque peu* modifiés par des tarifs au wagon complet.

Cette observation de l'honorable M. Anderson ne peut donner qu'une idée parfaitement inexacte de la situation réelle. En effet, ces prix sont ceux des tarifs généraux que la Compagnie de Chemins de fer perçoit pour les marchandises expédiées par petite quantité ; mais dans la pratique, pour les transports par wagons complets qui constituent évidemment la presque totalité des transports effectués par les commerçants et les industriels, les prix des tarifs spéciaux en vigueur sont considérablement moins élevés.

Le tableau n° 1, qui se trouve à la suite de cette étude et met en évidence les tarifs spéciaux appliqués aux marchandises d'importation et d'exportation, fait ressortir que ces prix varient de 12 p. 50 à 65 p. 00 la tonne, prix inférieurs de la moitié et même de deux tiers à ceux de 46 p. 00 à 120 p. 00 indiqués par M. Anderson. Quant à la majoration qui est actuellement de 10 %, eu égard au cours de la piastre, et dont parle M. Anderson, elle a simplement pour but et pour effet de stabiliser approximativement les tarifs au point de vue de leur valeur en or.

Dans ce même tableau, nous comparons ces prix à ceux appliqués pour les mêmes marchandises sur le chemin de fer de Pékin à Hankéou, et il est intéressant de voir que les tarifs de la ligne du Yunnan n'atteignent jamais le double de ceux de la grande ligne chinoise, et ne sont en général plus forts que de 50 %.

Il convient même de remarquer que les minerais et les grains paient moins cher sur le chemin de fer du Yunnan que sur le Kin-Han.

Et pourtant, quelle différence n'y a-t-il pas entre le coût des transports sur une ligne à voie normale traversant une plaine continue de 1.000 kilomètres comme le Kin Han, et le prix de revient de ces mêmes transports sur une ligne de montagne qui, par une rampe continue de 1/40 sur 84 kilomètres de long, donne accès au plateau tourmenté du Yunnan à une altitude moyenne de 1.500 mètres ?

Il convient de remarquer, en outre, que, contrairement à l'article du *Hong-kong Daily Press* de mars 1912 commentant le rapport de M. Anderson, les marchandises ne sont pas soumises à une tarification différente suivant qu'elles sont d'origine française, indochinoise ou étrangère. Cette différenciation, qui a existé au début de l'exploitation, a été supprimée depuis le mois de janvier 1911. Toutes les marchandises, sans exception, sont traitées sur le même pied, quelle que soit leur origine.

L'élévation relative des tarifs en raison du prix de revient plus élevé des transports, n'es pas, comme on l'a dit, un obstacle au développement économique du Yunnan, puisque le tonnage commercial transporté à l'intérieur de la province est passé de 18.350 tonnes en 1910, dès l'ouverture de la ligne entière à l'exploitation, à 23.614 tonnes en 1911, pour atteindre déjà près de 8 000 tonnes pendant le premier trimestre 1912.

Il est exact que le trafic d'importation ne s'est pas développé comme tout le monde pouvait l'espérer ; mais cela provient de ce fait que la ligne du Yunnan a été ouverte à l'exploitation juste au moment où l'interdiction de la culture du pavot privait la province d'une capacité d'achat de 60 millions de francs environ, d'après le rapport décennal des Douanes chinoises en 1901 ; aussi est il probable que le tonnage des importations serait tombé à un chiffre presque nul sans la présence du chemin de fer, dont les prix de transport, de beaucoup inférieurs à ceux des jonques et des caravanes, ont permis, non seulement de combattre la diminution du trafic importé, mais encore d'accroître le mouvement d'exploitation en transportant notamment plus de 6.100 tonnes d'étain en 1911 au lieu de 4.780 tonnes seulement en 1908.

C'est cette augmentation de l'exportation de l'étain qui a permis de pallier en partie la diminution du pouvoir d'achat de la province à la suite de la suppression de la culture du pavot.

Quant aux droits de transit perçus par les Douanes indochinoises et détaillés dans le tableau annexé n° 2 qui termine cette note, ceux-ci sont, il est vrai, actuellement assez élevés ; mais la question est à l'étude et il y a lieu d'espérer que ces droits pourront être modifiés de manière à donner satisfaction aux desiderata du commerce et de l'industrie.
(À suivre)

C^{ie} française des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan
Assemblée générale ordinaire du 24 juin 1912
(*Recueil des assemblées générales*)

CONSEIL D'ADMINISTRATION

MM. le baron [Jean Léonce Frédéric] Hély d'Oissel, off. Lég. honn., président ; A[lexis] Rostand, comm. Lég. honn., vice-président ; Stanislas Simon, off. Lég. honn., administrateur délégué ; P[aul] Desvaux, Lég. honn. ; H.-E. Boyer, off. Lég. honn. ; Firmin Rainbeaux, off. Lég. honn. ; Edgar de Sinçay, H. Wiener, Édouard Goüin, Georges Rambaud, Calixte Carraby ⁶⁴, Lég. honn. ; administrateurs : [Maxime] Getten, off. Lég. honn., administrateur-directeur général.

Commissaires : MM. E. Dumoulin, A. Bourgois, Lég. honn., Gérard Lefèbvre-Pontalis.

Ingénieur en chef, directeur de l'exploitation : M. Le Bourhis, Lég. honn.

Secrétaire général : M. René Brouillet, Lég. honn.

Ingénieur-conseil : M. Gustave Renault, Lég. honn., ingénieur en chef des Ponts et chaussées.

LES CHEMINS DE FER DU YUNNAN
À propos de quelques critiques
(*L'Avenir du Tonkin*, 11 juillet 1912)

À la gare de Hanoï. — Il s'exerce en ce moment à la gare des travaux relativement importants : réfection d'une toiture en ardoise ; dépose de couverture en tôle ondulée d'une remise à machines ; remplacement des bois de lim de la charpente et recouverture en tuiles de fibro-ciment fournies par l'Administration.

On nous prie de demander à M. l'ingénieur en chef de la circonscription Nord des chemins de fer en vertu de quel appel d'offres ces travaux s'exécutent ; et à M. l'ingénieur général des T. P. si, là aussi, il y a eu *urgence ou pénurie de spécialistes*.

⁶⁴ Calixte Carraby (1843-1926): directeur du Crédit lyonnais à Saint-Petersbourg, administrateur de la Banque de dépôts et comptes courants (Donon) à l'agonie (1891), puis du Comptoir national d'escompte de Paris (1892) qu'il représente à la Banque française du Brésil, à la Compagnie nouvelle du canal de Panama, à la Dynamite, à la Société française des soufrières de Vanua-Lava (îles Banks, Nouvelles-Hébrides), aux Chemins de fer du Dahomey, aux Chemins de fer Damas-Hamah (1901), au Djibouti-Addis-Abéba (1908), aux Câbles télégraphiques (1909)...



<http://www.amicale-philatelique-paris12.fr/documents/4edb312c057d11dd7207ff6f45413879.pdf>
Au Yunnan. — Bâts de charge, km 83 (Coll. R. Bonal, Haiphong).

LA VILLE

(*L'Avenir du Tonkin*, 2 septembre 1912, p. 2, col. 2-3)

Contrebande d'opium. — Un indigène, garde-frein à la Compagnie des chemins de fer de l'Indochine, trouvé, le 31 août dernier, à 7 h. 30 du soir, en possession d'une boîte d'opium de contrebande d'un poids brut de 455 grammes, a été consigné pour information.

Cie française des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan
(*Les Annales coloniales*, 12 octobre 1912)

L'assemblée générale ordinaire a eu lieu le 24 juin 1912. La séance a été ouverte par M. le baron [Jean Léonce Frédéric] Hély d'Oissel, président du conseil d'administration, qui a appelé au bureau, en qualité de scrutateurs, MM. les représentants du Comptoir d'escompte et du Crédit Lyonnais.

25.500 actions étaient présentes ou représentées.

M. [René] Brouillet, secrétaire général, a donné ensuite lecture du rapport du conseil d'administration.

RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Comptes d'établissement

Les derniers travaux de la ligne du Yunnan (bâtiments, ballastage, etc.), imputables sur le capital d'établissement, ont été exécutés au cours de 1911, et le dernier état de

situation de travaux présenté à l'administration des travaux publics absorbe le reliquat des ressources affectées à la construction par la sentence arbitrale du 13 avril 1908.

Ledit état fait ressortir l'insuffisance des prévisions des arbitres : pour presque toutes les catégories d'ouvrages, les quantités exécutées sont de beaucoup supérieures aux quantités prévues. Encore a-t-on retranché ou ajourné les travaux qui n'étaient pas immédiatement et strictement nécessaires. Rien que pour la catégorie « terrassements », le dépassement n'est pas moins de 1.021.178 mètres cubes, soit plus de 15 % de l'allocation arbitrale.

Nous ne pouvons faire face à ces dépassements, comme l'expliquait notre précédent rapport, qu'au moyen de prélèvements, non seulement sur nos disponibilités, mais encore sur l'indemnité forfaitaire à nous allouée par la sentence arbitrale pour les dommages que nous causent les défauts originelles de la ligne du Tonkin.

Quelques contestations s'étaient élevées entre la colonie et notre compagnie depuis l'arbitrage de 1908 : notamment, nous réclamions l'admission en compte de 696.000 francs de travaux exécutés sur lesquels le service du contrôle maintenait une exclusion qui s'était primitivement étendue à 3.500.000 francs.

Grâce à un égal esprit de modération et de conciliation qui a conduit aux accords intervenus au commencement de la présente année, cette difficulté a été aplanie, en même temps que d'autres, portant sur des intérêts moratoires les travaux supplémentaires résultant des tremblements de terre dans la vallée du Ta Chen Ho, enfin, l'indemnité pour les troubles du Nam Ti en 1908. De ce fait, l'arrêté général des comptes de premier établissement de la ligne du Yunnan au regard de la colonie, en sera considérablement facilité.

Au regard de notre entrepreneur général, la Société de construction (en liquidation), cet arrêté de comptes apparaît moins prochain, car il est subordonné non seulement à l'apurement des comptes avec la colonie, mais aussi à l'issue des importants procès actuellement en cours avec trois entrepreneurs de la ligne du Yunnan. D'ailleurs, nous ne ferons que rappeler ici les accords spéciaux que vous avez approuvés en 1908 et qui ont, en quelque sorte, réglé d'avance et forfaitairement, pour chacun des actionnaires de la dite société, les résultats de la liquidation. Même, nous avons, en 1911, anticipé l'exécution partielle de ces accords individuels.

En outre des ressources complémentaires, fournies par la colonie et par la Compagnie, pour l'achèvement de la ligne du Yunnan, la sentence arbitrale de 1908 a affecté une somme à valoir de 7.000.000 de francs, tout entière fournie par la colonie, aux travaux et fournitures dont la nécessité ne se révélerait qu'après la mise en exploitation.

Les éboulements et les inondations sur la ligne, en ces deux années d'exploitation, montrent combien cette disposition a été prudente.

Au 31 décembre 1911, il avait été exécuté pour 3.226.025 fr. 37 de travaux imputables sur la somme à valoir. Ce chiffre aurait été plus élevé si les troubles politiques du Yunnan n'étaient venus, en bouleversant le fonctionnement de ce service, retarder fâcheusement la réalisation de notre programme de parachèvements et de défenses. Les mesures nécessaires pour poursuivre cette réalisation d'urgence ont été appliquées aussitôt que possible, et les travaux ont repris leur marche normale. Simultanément, et en vertu d'un tout récent accord, les acquisitions de locomotives, voitures et wagons que nous avons commandés, seront imputées pour deux tiers au titre Yunnan, sur la somme à valoir, et pour un tiers, au titre Tonkin, sur les ressources propres de la Compagnie.

Au Tonkin, sans prétendre remédier radicalement aux défauts, constitutionnelles en quelque sorte, de la ligne que la colonie nous a remise, nous n'avons pas cessé d'en poursuivre l'amélioration méthodique dans la limite des possibilités.

C'est ainsi qu'après la destruction du pont du kilomètre 35. entre Hanoï et Viétri, à la suite de la rupture des digues bordant le fleuve rouge, fin juillet 1911, nous n'avons pas hésité à rétablir l'ouvrage en augmentant son débouché utilisable, et en substituant au système insuffisant des fondations primitives un système, certes plus coûteux, mais qui offre des garanties beaucoup plus sérieuses.

C'est d'ailleurs ce que nous avons déjà fait dans des circonstances analogues pour le rétablissement des ouvrages des km. 19 et 31, entre Hanoï et Haïphong, emportés par la crue d'octobre 1905, après la rupture des digues du canal des Rapides.

Exploitation

La longueur totale de notre ligne, entièrement ouverte à l'exploitation, est de 858 km. 667 mètres, y compris le tronçon de 6 km., entre Gialam et Hanoï, commun avec les chemins de fer de la colonie.

La longueur de la section yunnanaise est de 464 km. 566 mètres.

Les recettes de 1911 se sont élevées à 5.019.475 fr. 69, y compris. selon les conventions, les intérêts du fonds de réserve spéciale et l'indemnité payée annuellement par la colonie jusqu'à la livraison de la gare maritime de Haïphong.

Sur ce total des recettes, les prélèvements alloués forfaitairement pour les dépenses d'exploitation, les frais généraux d'administration et l'abonnement au timbre des actions, et des obligations sont de 4.401.059 82

La moitié de l'excédent 618.445 fr. 87,

soit 309.222 fr. 98, revient à la colonie.

Il est à noter toutefois que ces chiffres ne sauraient être considérés comme définitifs, du fait des litiges pendants devant le Conseil d'État au sujet de certains détails du mode de calcul des prélèvements formulaires.

La recette moyenne par kilomètre exploité ressort à 5.843 francs, en diminution, par rapport à 1910, de 280 francs.

Cette diminution a pour cause la baisse de la piastre et les circonstances défavorables de l'exploitation en 1911.

Le taux moyen de la piastre appliqué en 1911 pour la conversion de nos recettes en francs a été, en effet, légèrement inférieur à celui de 1910.

Mais surtout l'exploitation s'est poursuivie dans des conditions exceptionnellement défavorables.

Au Tonkin, la crue du fleuve Rouge, qui a dépassé la cote maxima précédemment atteinte, la rupture de la digue de la rive gauche du fleuve Rouge, à la hauteur du song Calo et de la digue de la rivière Claire elle-même, au voisinage de Viétri, amenèrent la submersion de la ligne, l'affaissement des remblais, l'écroulement d'un pont au kilomètre 35 de la ligne Hanoï-Lao-kay.

D'où interruptions de la circulation et transbordements fréquents de juin à octobre.

Au Yunnan, si nous avons la satisfaction de voir la difficile section du Bas-Namti, actuellement assainie et consolidée, exempte d'éboulements importants, en revanche, il se produisait dans la section du Haut-Namti des éboulements rocheux qui, en juin, détruisaient le viaduc du kilomètre 91,700 et endommageaient le viaduc métallique du kilomètre 94.

Sur les autres sections, après des pluies exceptionnelles par leur intensité et leur durée, la ligne, en plusieurs points, et même par 2.000 mètres d'altitude, resta submergée pendant plusieurs semaines ; des éboulements nombreux et considérables se produisirent. D'où, là encore, interruptions de la circulation et transbordements prolongés.

À côté de ces perturbations si funestes, nous avons à signaler, fort heureusement, par contre, les indices du développement économique du Yunnan et les heureuses perspectives qu'il ouvre à notre entreprise.

Un fait frappant ressort des statistiques : c'est l'accroissement des relations locales ; le parcours moyen diminue pour les voyageurs dont le nombre absolu croît rapidement au contraire ; le trafic local au Yunnan s'est accru de 30 % en 1911 : pour le premier trimestre 1912, il dépasse le trafic local Tonkin.

L'interdiction de l'opium paraît se relâcher et l'on estime que la récolte de cette année atteindra les 3/10^e des récoltes de jadis.

La production minière prend l'essor : en 1910, nous avons transporté 6.106 tonnes d'étain et les mines de Kotiéou, avec un outillage nouveau, exporteront à bref délai de huit à dix mille tonnes et peut-être même douze mille par an.

Le zinc, venant de la région de Tong-Tchouan et du Kien-Tchang en quantités croissantes, commence à emprunter notre ligne sur toute sa longueur. Il en sera bientôt sans doute de même du cuivre en lingots, qui, actuellement, s'exporte sur Pékin par la voie du Yang-Tsé-Kiang.

Nous avons même commencé à transporter du minerai de cuivre, mais à titre d'essai, de Yunnanfou à Haïphong.

Les houilles du Yunnan ne s'exportent pas, mais elles sont utilisées sur place, notamment par nos locomotives, et nous commençons à en transporter des centaines de tonnes, sous forme soit de charbon, soit de coke, pour les besoins domestiques et industriels du pays.

Au Tonkin, la situation économique est certainement encourageante : la dernière récolte a été fort abondante ; l'exportation du riz et du maïs du riz surtout le développement des cultures plus variées auxquelles se prête la vallée du moyen fleuve Rouge, le défrichement progressif et la mise en valeur de la haute région, ainsi que les perspectives minières, nous promettent un accroissement de trafic.

Dès à présent, nous constatons la nécessité d'augmenter notre matériel roulant et d'adopter des types nouveaux. C'est ce que doit permettre l'accord avec l'administration auquel nous avons fait allusion plus haut et dont nous attendons confirmation d'une première application.

Après cet exposé, les résolutions suivantes ont été adoptées.

Première résolution

L'assemblée générale, après avoir entendu le rapport du conseil d'administration et celui des commissaires des comptes, approuve le bilan et les comptes de l'exercice 1911 tels qu'ils ont été présentés.

Elle décide de prélever sur l'excédent des recettes, s'élevant à : 345.352 96

- a) pour le fonds d'assurances contre incendie 250.000 00
- b) pour le fonds d'assurances contre les accidents d'exploitation 30.000 00
- c) pour la réserve générale de construction 100.000 00
- d) pour la réserve générale d'exploitation 50.000 00

Ensemble 205.000 00

et de porter le reliquat 140.352 96

au crédit du compte Profits et pertes.

Sur le solde créditeur de ce compte, s'élevant à 442.729 49

Il sera attribué :

- a) 5 % dudit solde à la réserve légale 22.136 45
- b) des intérêts à 4 % l'an aux 10.000 actions privilégiées 200.000 00

Ensemble 222.136 45

et le surplus, soit 220.593 04

sera porté à l'exercice 1912.

Deuxième résolution

L'assemblée générale réélit comme administrateurs MM. Édouard Goüin et H.-E[ugène] Boyer.

Troisième résolution

L'assemblée générale donne à ceux des membres du conseil qui se trouveraient être intéressés, directement ou indirectement, dans des entreprises ou des marchés faits avec la compagnie ou pour son compte, l'autorisation prévue par l'article 40 de la loi du 24 juillet 1867 et par l'article 27 des statuts, et approuve les applications qui ont été faites de cette autorisation antérieurement au 31 décembre 1911.

Quatrième résolution

L'assemblée générale nomme commissaires des comptes pour une année, avec faculté d'agir conjointement ou séparément, MM. Dumoulin, Bourgois, Gérard Lefèvre-Pontalis. Elle fixe leur rémunération à mille francs pour chacun d'eux.

YÊN-BAY

(*L'Avenir du Tonkin*, 31 octobre 1912)

Mariage. — Jeudi soir, 3 octobre, à 4 heures, a été célébré le mariage de M. Rigal, (Gustave), adjudant de la section des commis et ouvriers, avec M^{lle} Marthe-Eugénie Vieuchange.

Les témoins étaient pour la mariée : MM. Bandet, contrôleur du trafic et mouvement à la Compagnie française des chemins de fer de l'Indo-Chine et du Yunnan, et Carette (Henri), entrepreneur ; pour le marié, MM. Borsay, contrôleur du Service télégraphique à la Compagnie du Yunnan, et Ramon (Arthur), des Postes et Télégraphes de Hanoï.

La bénédiction nuptiale a été donnée par le R.P. Blondel.

Rencontré dans l'assistance M^{me}, M^{lle} et M. Coudreau, M^{me} Herman, etc., etc.

Nous adressons aux jeunes époux nos meilleurs souhaits de bonheur.

Hanoï

Cour d'appel

(*L'Avenir du Tonkin*, 7 novembre 1912)

Affaire Moreau. — Le ministère public faisait appel du premier jugement contre M. Moreau, chef de train de la Compagnie du Yunnan, poursuivi pour coups et blessures envers un indigène.

La Cour a acquitté M. Moreau.

Hanoï.

(*L'Avenir du Tonkin*, 24 novembre 1912)

Obsèques. — Cet après-midi, à 3 heures, ont eu lieu au milieu d'une nombreuse assistance les obsèques de M. Charles Broussard de la Garlière, décédé à Hanoï le 22 novembre 1912, dans sa 41^e année.

En cette pénible circonstance, nous adressons M^{me} V^{ve} Broussard de la Garlière, à M^{lles} Paulette et Alice Broussard de la Garlière, au directeur et au personnel de la Compagnie française des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan l'expression de nos sincères condoléances.

Hanoï.
(*L'Avenir du Tonkin*, 30 novembre 1912)

Remerciements. — M^{me} Ch. Broussard de la Garlière, M^{lles} Alice et Paulette Broussard, le directeur et le personnel de la Compagnie française des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan remercient bien sincèrement les personnes qui leur ont fait l'honneur d'assister aux obsèques de M. Ch. Broussard de la Garlière.

Messe. — M^{me} Broussard de la Garlière fait savoir qu'une messe sera dite à l'intention de son mari le jeudi 5 décembre 1912, à 7 h.1/2 du matin, en la cathédrale de Hanoï.

VARIATIONS SUR UN AIR CONNU
par Henri Laumônier
(*L'Avenir du Tonkin*, 30 novembre 1912)

.....
Que MM. Viollette, Bluysen et autres parlementaires à l'âme sensible se rassurent : les tortionnaires sont infiniment plus rares ici qu'en Europe ; et, avant de fonder une ligue pour la défense des indigènes, alors que personne ne songe à molester ces derniers, qu'ils unissent plutôt leurs efforts pour protéger les habitants des Colonies, blancs et gens de couleur, contre l'arbitraire administratif et les rafles de capitaux, faites par des sociétés privilégiées, aux dépens de nous tous.

Un groupement comme le consortium international de la Compagnie de construction du Yun-Nan, des entreprises du genre de celle de Chièze et Manard, ont provoqué, du fait de l'égoïsme féroce des bénéficiaires, des morts multiples, tout en appauvrissant la Colonie, en raison des millions emportés. Pourquoi donc nos parlementaires, si ardents dans la lutte engagée contre d'humbles colons sans défense, demeurent-ils ainsi muets quand il s'agit de combattre les « requins » dévastateurs ? Y a-t-il pour ces grands flibustiers de la finance des grâces d'État ? On peut le croire, et la République, troisième du nom, n'aura jamais, comme il advint pour la royauté sous Louis XIV, ses « grands jours ».

LA VIE INDOCHINOISE
(*Les Annales coloniales*, 14 décembre 1912)

Le directeur de la Compagnie du Yunnan, membre de la société de géographie du Tonkin, vient d'être saisi d'une demande de rectification concernant la désignation de la gare de Xuân-Kiêu.

Celle-ci est bâtie sur le territoire d'un grand village qui compte plus de 500 contribuables, celui de Côt-Loa, ancienne capitale du royaume d'Annam, village célèbre par sa merveilleuse pagode royale, par ses sites, par son dinh et par l'importance de son marché. Nombreux sont les touristes qui, pendant les mois d'hiver, vont visiter ce village historique, mais ils ne savent où s'arrêter et il leur faut demander de nombreuses explications à la gare de Hanoï, avant de savoir qu'en descendant à la station de Xuân-Kiêu dont le nom ne signifie rien, ils pénétreront après 100 mètres de route, dans l'enceinte sacrée de l'ancienne capitale.

Il serait donc préférable de donner à cette station le nom du village illustre dont la réputation attire les touristes chaque année plus nombreux.

Hanoï
(*L'Avenir du Tonkin*, 26 avril 1913)

Naissance. — Nous enregistrons avec plaisir la naissance — survenue le 24 avril 1913 — de Malbert (*René, Jules*)⁶⁵, fils de M^{me} et de M. Malbert, chef de dépôt à la compagnie du Yunnan.

Nous adressons nos compliments aux parents et nos souhaits au bébé.

BANQUE DE L'INDOCHINE
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 19 mai 1913)

.....
Au Tonkin, [...] les affaires d'importation ont également augmenté et les industries des filatures et des ciments ont été très actives. Il en est résulté une reprise des affaires locales de la succursale d'Haïphong et de l'agence d'Hanoï. Le transit du Yunnan vers Hongkong s'est développé d'une façon remarquable. Les importations se sont élevées de 10 millions de francs environ en 1911 à près de 22 millions, et les exportations de 25 à 32 millions. Ces dernières sont dues principalement aux expéditions d'étain de Kotieou qui ont passé de 6.000 à 8.000 tonnes. Les bienfaits de l'établissement de la ligne du Yunnan se manifestent donc déjà pour la colonie par l'importance des transactions que l'on n'aurait pas osé, il y a quelques années, espérer aussi sérieuse. Les recettes du chemin de fer en témoignent de la façon la plus certaine et la plus heureuse.-

Avis de décès
(*L'Avenir du Tonkin*, 26 juin 1913)

Monsieur Eug. Jourdan⁶⁶, monsieur et madame Barbage ont la douleur de vous faire part du décès de

monsieur Charles Pirlot,
ingénieur civil des Mines,
ancien élève de l'École supérieure des Mines de Paris,
décédé à Amitchéou (Yunnan), le vendredi 20 juin 1913 dans sa 35^e année.
Les obsèques ont eu lieu à Amitchéou le même jour.

COMPAGNIE FRANÇAISE DES CHEMINS DE FER DE L'INDOCHINE ET DU YUNNAN
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 9 juillet 1913)

⁶⁵ René Malbert (1913-1945) : licencié en droit et ès-lettres, diplômé de géographie économique et coloniale, administrateur des services civils, victime à Langson du coup de force japonais de mars 1945.

⁶⁶ L'entrepreneur de la Compagnie du Yunnan et sa future épouse.

En 1912, les recettes d'exploitation de la Compagnie française des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan se sont notablement développées : elles se sont élevées à 7.452.531 20 contre 5.007.071 18 en 1911, soit une augmentation de près de 2 millions 1/2.

Les causes de cet accroissement des recettes se trouvent :

1° Dans la hausse de la piastre. Le taux moyen de conversion des recettes piastres en francs a été, en effet, de 2 fr. 50 en 1912, tandis qu'il n'avait été que de 2 fr. 28 en 1911. Cependant, il ne faut pas exagérer l'influence de cette cause. Les tarifs de la Compagnie sont, en effet, majorés ou diminués automatiquement suivant que le cours de la piastre descend ou monte, de façon à maintenir autant qu'il est pratiquement possible le même produit en francs pour le même transport.

2° Dans le fait que les conditions de l'exploitation ont été, en 1912, bien plus favorables qu'en 1911 et 1910 : les éboulements et les inondations avaient, pendant ces dernières années, causé de multiples coupures de la ligne et des interruptions prolongées de la circulation. En 1912, il n'y a guère eu d'interruption notable que celle due à la continuation des éboulements du kilomètre 328 de la ligne du Yunnan. Les travaux de protection n'ayant pu, malheureusement, par suite des troubles politiques de la fin de 1911, être achevés avant la saison pluvieuse, la plate-forme s'est vue envahir par les terres ébouleuses et détrempées, insuffisamment déblayées ou assainies. Depuis le 10 juin jusqu'au 23 août, la circulation a été interrompue ; à cette dernière date, la déviation à voie Decauville étant établie, elle a repris, avec transbordement, jusqu'à la fin de l'année.

3° Dans le développement général du trafic et des transactions commerciales et dans la situation prospère des régions desservies par le chemin de fer.

En tenant compte des produits divers, le total des recettes s'élève à 7.529.305 07. Déduction faite des dépenses d'exploitation, des charges diverses et de la part revenant à la Colonie dans les recettes de l'année (1.260.941 81), le produit net d'exploitation ressort à 1.224.760 71 contre 345.352 96 en 1911.

Sur ce produit, le conseil a prélevé 900.000 fr. en faveur des réserves ; le surplus de 324.760 71 est venu s'ajouter au solde créditeur du compte de Profits et Pertes s'élevant à 310.977 37. En tenant compte du report antérieur, soit 220.593 04, le solde à répartir atteint 824.554 22 permettant la répartition d'un dividende de 4 % aux actions privilégiées, comme l'an dernier, et d'un dividende de 3 % aux actions ordinaires qui n'avaient rien reçu précédemment.

*
* * *

En 1912, la recette kilométrique a été de 8.765 francs contre 5.845 fr. en 1911.

La recette par kilomètre-train a été de 4 5935 ; elle avait été seulement de 3 3927 en 1911.

L'augmentation des recettes du trafic-voyageurs en 1912, par rapport à 1911, a été de 31,9 %, et l'augmentation des recettes de la petite vitesse a été de 61,8 %.

Le rapport du conseil d'administration, soumis à l'assemblée du 23 juin, mentionne que, l'an dernier, les récoltes ont été abondantes au Tonkin ; les superficies mises en culture s'accroissent ; grâce à l'amélioration de leurs conditions d'exploitation, notamment par l'irrigation des terres, leur rendement unitaire s'accroît à son tour.

Les importations par le chemin de fer du Tonkin au Yunnan ont passé de 2.013 tonnes en 1911 à 2.895 tonnes, augmentation portant surtout sur les cotons filés. Le trafic local a passé de 37.854 tonnes à 53.283 tonnes, augmentation fournie surtout par les riz et paddy.

Au Yunnan la situation n'a pas été moins satisfaisante. Les produits miniers constituent toujours la presque totalité du trafic de transit vers Haïphong, et l'exportation de l'étain a passé de 6.106 tonnes à 8.117 tonnes.

La production se trouve surtout limitée — actuellement — par la quantité d'eau nécessaire pour le lavage du minerai, et aussi par la difficulté des approvisionnements en combustible et même en riz ; le prix de transport par caravane de la gare la plus voisine au centre minier de Kotiéou atteignant 12 piastres par tonne. Et cet exemple montre bien qu'au Yunnan comme au Tonkin, le pays ne pourra se développer normalement que par la création d'un système de voies ferrées secondaires.

L'exportation du zinc venant de la région de Houei-Li-Tcheou a presque triplé ; celle du cuivre est restée à peu près nulle, à cause des restrictions apportées à la vente de ce métal par les autorités chinoises. Il a été exporté à titre d'essai 12 tonnes de plomb argentifère de la région de Kotiéou.

Une usine pour le traitement des minerais d'antimoine a été créée par des industriels chinois dans le voisinage immédiat de la gare de Tche-Tsouen. C'est en 1913 qu'elle commencera sans doute à produire.

Parmi les autres marchandises de transit toujours dans le sens Yunnan-Haïphong, citons le cunao, les peaux et cornes, le thé, etc.

Dans le sens Haïphong-Yunnanfou, les principales marchandises de transit ont été : les cotons filés, les tissus de cotonnades, le pétrole, le tabac, etc., et le total de ce trafic de transit a passé de 7.245 à 13.254 tonnes.

Si le Tonkin continue à expédier, en quantités toujours croissantes, certains de ses produits, mais surtout les filés de coton (1.542 tonnes en 1912, 890 en 1911), par contre, ce que le Yunnan envoie au Tonkin reste infime : 103 tonnes au lieu de 219, principalement des cornes et peaux.

Le trafic local au Yunnan a continué de s'accroître, passant de 23.614 à 37.612 tonnes.

Le nombre des voyageurs sur la section tonkinoise a passé de 1.647.086 à 1.868.316, dont 1.813.399 en 4^e classe.

Sur la section yunnanaise, de 130.773 à 523.791 dont 514.278 en 4^e classe.

Les relations de la Compagnie avec les autorités chinoises au cours de cette année ont été satisfaisantes. Les demandes en réparation du préjudice causé par les troubles politiques sont toujours en instance.

*
* *

Le bilan arrêté au 31 décembre 1912 s'établit comme suit, comparativement au précédent :

	1911	1912
ACTIF		
Disponibilités	3.656.532 89	2.209 681 69
Domaine privé de la Compagnie	541 487 64	571.291 51
Portefeuille et placements temporaires	2.000.019 20	8.818 241 25
Approvisionnement	1.057.627 70	1 659 388 22
Comptes de premier établissement. Tonkin	7.096.326 77	7 930.943 38

Comptes de premier établissent. Yunnan	118 721 711 52	150 670 848 91
Soc. de construction de chemins de fer indo-chinois (en liquid.)	3.207 085 98	1.583.917 76
Compte somme à valoir Yunnan	2.053.215 60	5.674.784 (II)
Matériel roulant Tonkin-Yunnan	3.637.917 62	—
Matériel roulant Yunnan	4.712.871 37	8.379 490 60
Construction et aménagement de magasin et atel. de Gialam	1.091.733 14	
	—	
Serv. emprunt 1901	29.776.552	—
Serv. emprunt 1909	1.432.156 25	. —
Part des recettes d'exploitation versée à la colonie	1.465.382 22	1.774.605 15
Compte d'ordre et débiteurs divers	2 202.957 11	886 176 53
	<u>212 633.580 04</u>	<u>189 559.369 07</u>
PASSIF		
Capital social	17.500.000 00	17.500.000 00
Emprunt 1901	76.060.000 00	76.060.000 00
Emprunt 1909	10.499.762 00	10.499.762 00
Subventions de la colonie	95.083.942 04	69.966.228 65
Indemnité forfaitaire Tonkin capital	1.686.000 00	2.248 000 00
Service de l'emprunt de 1909	1.432.156 25	—
Part des recettes d'exploitation revenant à la colonie	1.774.570 62	3.034.944 81
Compte général d'exploitation	1.790.975 33	1.790.975 33
Comptes d'ordre et créditeurs divers	1.360.090 53	1.620 961 90
Réserves et amortiss.	4.872.353 78	5.136.165 23
Compte d'exploitation en 1911 et 1912	345.352 96	1.224.760 71
Profits et pertes	302.376 53	531 570 41
	<u>212.653.580 04</u>	<u>189.559.369 07</u>

Les comptes de premier établissement de la ligne du Yunnan, correspondant aux travaux de diverse nature dont les quantités avaient été fixées d'une façon ferme par les arbitres de 1908, d'après les données d'alors, pour mettre cette ligne en état normal d'entretien et d'exploitation, ont été définitivement arrêtés avec l'administration au cours de l'année 1912. Des accords ont admis en compte presque tous les travaux sur lesquels le service du contrôle avait formulé des réserves ; ils ont, en outre, aplani diverses contestations, portant notamment sur des intérêts moratoires, sur les travaux supplémentaires résultant des tremblements de terre dans la vallée du Ta-Tchen-Ho, sur l'indemnité pour les troubles du Nam-Ti en 1908, sur certains éléments du matériel roulant dont la sentence arbitrale avait réservé l'imputation définitive.

Les comptes de Premier Établissement Tonkin ont été clos en 1912. Les travaux complémentaires, les grosses réparations, les suppléments d'outillage et de matériel, dont la charge incombe à la Compagnie, sont maintenant portés au compte de l'exploitation.

La colonie reste devoir à la Compagnie, en vertu de la convention de concession, la gare maritime de Haïphong et le raccordement de cette gare à sa ligne. La question, qui n'a pu aboutir jusqu'ici, est toujours à l'étude.

Après avoir approuvé les comptes et la répartition des bénéfices de l'exercice 1912, l'assemblée a réélu MM. Getten et Rambaud, administrateurs sortants.

CHRONIQUE DE HAÏPHONG (*L'Avenir du Tonkin*, 1^{er} septembre 1913)

LE PONT DU CHEMIN DE FER. — Voilà plus de huit mois, la Compagnie des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan, ayant d'importants travaux de réfection à exécuter au pont du Song-Tam-Bac, y fit installer quelques lampes à incandescence. L'innovation était heureuse et plut grandement au public, car ce passage, assez fréquenté, avait sinistre allure dans l'obscurité complète. Aussi le conseil municipal, sur la proposition l'un de ses membres, vota-t-il le rachat de l'installation déjà faite.

Voilà plus de huit mois de cela, et après avoir été éclairé pendant quelques jours,— pendant la durée des travaux— le pont est toujours plongé dans l'obscurité la plus complète.

Nous avons eu l'occasion de passer par là ces jours derniers : c'est un véritable coupe-gorge, où l'on rencontre de sinistres figures de rôdeurs et le passage est périlleux car un mauvais coup y serait vite perpétré. Aussi les Annamites, pour qui il serait de si grande utilité, évitent-ils ce passage ou ne s'y aventurent-ils qu'en bandes.

Comment se fait-il que la décision du conseil municipal n'ait pas reçu exécution ? Elle a cependant été approuvée par la Résidence supérieure, seule qualifiée pour mettre obstacle à pareil projet.

Ce ne sont pas non plus les travaux municipaux qui ont fait obstacle à la réalisation d'un projet dont ils ont été les premiers à reconnaître l'intérêt. Et d'ailleurs, les travaux municipaux n'ont qu'à exécuter les décisions du conseil municipal, sans plus.

On nous assure que ce sont les Travaux publics qui, depuis six mois qu'ils ont le dossier, n'ont pas encore eu le temps de donner leur approbation au projet.

L'Avenir annonçait avant-hier la venue du colonel Nicolle comme directeur général pendant l'absence de M. Constantin. S'il vient pour mettre un peu d'ordre dans ce cahots, il ne sera vraiment que temps !

Hanoï Publications de mariages (*L'Avenir du Tonkin*, 5 octobre 1913)

Le tableau de l'état-civil, à la mairie, porte les publications de mariage suivante :

.....
2^o M. Tréluyer (Florent, Constant, Marie), chef de district de la Compagnie du Yunnan, à Léluc (Yunnan) et M^{me} Madern (Léonie), veuve Blancher.

Hanoï
Florent, Constant, Marie Tréluyer,
né à Noyal-sur-Seiche (Ille-et-Vilaine), le 7 janvier 1867, domicilié à Si-Eul (Yunnan)
et Léonie Madern, née à Saint-Jean-Pla-de-Corts (Pyrénées-Or.),
employée aux Grands magasins réunis à Hanoï
(*L'Avenir du Tonkin*, 29 octobre 1913)

Mariage. — Ce soir, à 5 heures, M. Laumônier, 1^{er} adjoint, a procédé, à la mairie, au mariage de M. Tréluyer (Florent, Constant, Marie), chef de district à la Compagnie française du Yunnan, avec M^{me} Madern (Léonie, Hortense, Marie).

Les témoins étaient pour M. Tréluyer : MM. Boy Landry, négociant, conseiller municipal, Harverlander (Charles), chef de bureau à la Compagnie du Yunnan ; pour M^{me} Madern ; MM. Charron (Charles), employé de commerce ; Hors (Henri), officier d'administration.

1913 (décembre) : VOYAGE D'ALBERT SARRAUT AU YUNNAN

Yunnanfou
(*L'Avenir du Tonkin*, 11 décembre 1913)

Nos malades. — M. Le Bourhis, directeur de la Compagnie du Yunnan, qui a tenu à accompagner le Gouverneur général dans son voyage, a dû s'aliter en arrivant à Yunnanfou.

Cette indisposition ne sera que passagère, pensons-nous, et M. Le Bourhis pourra redescendre à Hanoï dimanche.

LES ANCIENS TONKINOIS
(*L'Avenir du Tonkin*, 13 décembre 1913)

Mercredi, dans les salons d'Hanoï Hôtel, à dix heures 1/2, l'assemblée générale des anciens Tonkinois ouvrait sa séance, sous la présidence de M. H. Sestier... À sa droite, ... M. le trésorier adjoint Faucilliers et M. le secrétaire Vieux, tous deux de la Compagnie du Yunnan...

Personnel des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan
(*L'Avenir du Tonkin*, 22 février 1914)

Départ. — M. Le Bourhis, ingénieur en chef, directeur de la Compagnie française des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan, M^{me} et M^{lle} Le Bourhis quittent le Tonkin par le prochain courrier, rentrant en congé en France.

.....

LA VILLE
(*L'Avenir du Tonkin*, 23 février 1914)

Le départ de M. Le Bourhis. — M. Le Bourhis, directeur de la Compagnie du Yunnan, M^{me} et M^{lle} Le Bourhis ont quitté Hanoï, hier dimanche, à 1 heure 32, pour aller s'embarquer à Haïphong à destination de la France.

Ce départ fut l'occasion d'une belle manifestation de sympathie et les quais de la gare étaient envahis par une foule nombreuse venue saluer M. Le Bourhis et sa famille.

Remarqué : M. Destenay, résident supérieur ; le général en chef Lefèvre ; M. Bosc, directeur p.i. du cabinet, et M^{me} Bosc ; le général de brigade et M^{lle} Barand ; M. Sire, directeur de la Banque de l'Indochine, et M^{me} Sire ; M. le consul Flayelle [consul de France à Mongtseu] ; l'ingénieur en chef Langrogne ; M. Sestier, résident supérieur honoraire, et M^{me} Sestier ; M. Chemin-Dupontès, M. Telmont ; M. Sarda, trésorier-payeur p. i., etc., etc., le personnel européen et indigène de la Compagnie en service à Hanoï.

Nous renouvelons à M. Le Bourhis et sa famille nos souhaits de bon voyage et d'agréable séjour en France.

Personnel des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan
(*L'Avenir du Tonkin*, 26 mars 1914)

M. Andrieu, inspecteur principal à Hanoï, est affecté à Yunnanfou en remplacement de M. Romieux, inspecteur principal rentrant en congé.

M. Toussaint de Quiévrecoat ⁶⁷, contrôleur à Haïphong, est affecté à A-mi-Tchéou en remplacement de M. Vaillie, rentrant en congé.

M. Devos, contrôleur rentrant de congé, est affecté à Haïphong.

M. Dupont, chef de train principal à Lao-Kay est affecté à Haïphong-Docks en remplacement de M. Rouch affecté à la gare de Gia-Lam en remplacement de M. Robineau affecté à la gare de Lao-Kay, en remplacement de M. Vacherat rentant en France.

M. Ragot, chef de train de 1^{re} classe à Lao-Kay, est nommé sous-chef de gare à Gia-Lam en remplacement de M. Dufey rentrant en congé.

M. Thénot Gustave, chef de train principal à Viétri, est affecté à A-mi-Tchéou (Yunnan) en remplacement de M. Delarue affecté à Viétri.

M. Schaefer chef de section, en congé à Do-Son, est affecté à Pouo-Si (Yunnan) en remplacement de M. Grenier, affecté à Lao-Kay.

M. Bouchoux Hildebert, chef de train principal à Yên-Bay, est affecté à Hanoï en remplacement de M. Lecomte, chef de train principal affecté à Yên-Bay.

M. Cabanel (Martial), chef de train principal à Hanoï, est affecté à Pho-Moi.

Hanoï
Mariages

Armand Louis Adrien Lefevre-Sory,
né à Béville-le-Comte (Eure-et-Loir), le 1^{er} mai 1883

Nguyễn-thi-Rua, née à Phuong-Lung, canton de Tiêu Tra (Kiên-An), le 7 janvier 1891
Dont Hélène Germaine Alice (Haïphong, 6 octobre 1909)
et Renée Jeanne Marthe (Hanoï, 7 février 1911)

⁶⁷ Paul Toussaint de Quiévrecoat : fils de Paul-Marie Toussaint de Quiévrecoat (1852-1918), Réunionnais, magistrat en Indochine, chevalier de la Légion d'honneur. Frère de Louis Toussaint de Quiévrecoat, de la Banque de l'Indochine (Hanoï, Nam-dinh, Cánhô).

(*L'Avenir du Tonkin*, 23 avril 1914)

Samedi prochain 25 avril, dans la matinée, trois mariages auront lieu à la mairie. Nous en avons déjà annoncé un, voici les deux autres :

.....
À 9 h. 15 — Mariage de M. Lefevre Sory, agent de la Compagnie du Yunnan, avec M^{lle} Nguyễn-thi-Rua. Témoins : MM. Geoffray (Théodore, Henri) ; Vieux (Léandre J. B. Marius) ; Clément Antony ; Bas (Charles), tous agents de la Compagnie du Yunnan.
M. Carlos, conseiller municipal, procédera à l'union des époux.

Haïphong
(*L'Avenir du Tonkin*, 21 mai 1914)

LE GOUVERNEUR DU YUNNAN. — Le gouverneur civil du Yunnan, accompagné du lieutenant Langlais, est arrivé ce matin, par le régulier de 9 heures 30 auquel avait été attelé le wagon-salon de la Compagnie du Yunnan.

.....
LAOKAY
(*L'Avenir du Tonkin*, 1^{er} juillet 1914)

On nous écrit :

Un Français dévalisé au Yunnan. — Il y a deux ou trois jours, un de nos compatriotes, chef de district à la Cie du Yunnan, M. Lacour, a été attaqué à Stun-kien-Ssen, où il habite, par une bande de Chinois, bien armés. Ces malfaiteurs ont frappé M. Lacour à coups de canon de fusil et il porte des ecchymoses sur tout le corps. Les agresseurs laissèrent leur victime inanimée et se retirèrent en emportant le portefeuille de M. Lacour qui contenait de l'argent, la montre et la chaîne, le revolver et la veste du chef de district. Le vêtement contenait une somme de 400 \$ en billets cousus intérieurement.

Cinquante soldats chinois ont été envoyés au secours de notre compatriote, mais ils auraient été battus par les bandits.

COMPAGNIE FRANÇAISE DES CHEMINS DE FER DE L'INDOCHINE ET DU YUNNAN
(*La Côte de la Bourse et de la banque*, 28 juillet 1914)

En 1913, l'exploitation de la Compagnie française des Chemins de fer de l'Indo-Chine et du Yunnan a été, presque autant qu'en 1911, affectée par l'abondance des pluies et les interruptions de circulation des trains qu'elles ont causées. Cependant, les recettes d'exploitation se sont de nouveau développées : elles ont atteint 7.805.830 63 contre 7.529.305 67 en 1912.

Il a été prélevé sur les recettes brutes d'exploitation et fait entrer dans le compte d'exploitation en 1913 les provisions à ajouter aux divers fonds de prévoyance et d'assurances, qui correspondent à des dépenses plus ou moins imminentes, dont l'échéance et le montant exacts sont seuls indéterminés.

On a ainsi augmenté le compte de construction de 1.000.000 de francs, le fonds d'assurance contre l'incendie de 50.000 fr., le fonds d'assurance contre les accidents

d'exploitation de 50.000 fr., le fonds de secours et de prévoyance pour le personnel européen et indigène de 120.000 fr.

Ces prélèvements étant ajoutés, dans le compte d'exploitation, aux autres charges de l'exploitation, qui comprennent notamment le service de l'emprunt de 1909 : 504.370 fr., le solde de ce compte s'élève à 281.775 fr. 01.

Ce solde a été porté au compte de profits et pertes et, en tenant compte des intérêts divers et du report de l'exercice antérieur, le bénéfice disponible de l'exercice est ressorti à 1 million 159.801 fr. 60.

L'assemblée du 29 juin dernier a voté la répartition d'un dividende de 4 % aux 10.000 actions privilégiées de 500 fr., comme précédemment, et la répartition d'un dividende de 4 % aux 25.000 actions ordinaires de 500 fr., contre 3 % précédemment. La répartition de ces dividendes a absorbé 700.000 fr. et, après affectation de 45.512 fr. 87 à la réserve légale, le solde du bénéfice, soit 414.288 fr. 73 a été reporté à nouveau.

Déduction faite de l'acompte de 10 francs payé en janvier dernier aux actions privilégiées, ces dividendes sont mis en paiement depuis le 1^{er} juillet.

*
* * *

En 1913, la recette kilométrique a été de 9.081 fr. contre 8.765 en 1912. La recette par kilomètre train a été de 4 6575. Elle avait été de 4 5935 en 1912.

Le cours moyen appliqué à la transformation en francs des recettes en piastres au Tonkin a été de 2,4958 ; le cours moyen appliqué aux recettes du Yunnan a été de 2,4902.

Les dépenses locales d'exploitation ne se sont élevées qu'à 4.188.277 06. Si l'on y ajoute les frais généraux d'administration et d'abonnement au timbre, 248.173 92, le total est de 4.436.450 98, sensiblement inférieur au total des prélèvements sur les recettes allouées pour ces dépenses.

Le parcours des trains de voyageurs a été sensiblement moins élevé qu'en 1912 par suite des nombreuses suppressions de trains qu'il a fallu faire pendant la saison des pluies.

Le parcours des trains de marchandises a, au contraire, augmenté pour faire face à l'accroissement du trafic.

Les recettes du trafic voyageurs ont été, dans l'ensemble, de 1,26 % moindres en 1913 qu'en 1912.

Mais si l'on examine séparément les sections Tonkin et Yunnan, on voit que sur la section tonkinoise ce produit a diminué de 9 %. Ces diminutions sont attribuables principalement aux inondations qui ont atteint une grande partie du pays. La deuxième récolte de 1912, qui avait été inférieure à la moyenne, peut avoir eu également une répercussion sur le trafic du début de 1913.

Au Yunnan, au contraire, les recettes du trafic voyageurs ont continué de croître et accusent une augmentation de 14,57 % par rapport à 1912.

Le développement avait été plus rapide encore en 1912, mais il faut se rappeler les interruptions de circulation et les incertitudes de la situation politique qui ont marqué l'année 1913.

Quant au trafic marchandises, le tonnage de transit du Yunnan à Haïphong-Docks est resté stationnaire.

Les exportations du Yunnan à travers le Tonkin se composent surtout de produits miniers (83,5 % du tonnage en 1913), parmi lesquels l'étain garde la première place. Cependant l'exportation de l'étain a diminué, en 1913, de 717 tonnes, soit 9,7 % : on en trouve la cause dans les bas cours du métal qui ont engagé les producteurs à

conserver leurs stocks. Quant au tonnage de transit de Haïphong-Docks au Yunnan, il a augmenté de 901 tonnes, soit 11,7 %.

Les principaux articles en sont : le pétrole, en augmentation de 819 tonnes, soit 31,8 % sur 1912 ; les filés de coton, en recul de 1.126 tonnes, soit 18,2 % ; les tissus et cotonnades, le tabac, les allumettes, les machines à coudre, etc.

Le tonnage transporté du Tonkin au Yunnan a presque quadruplé, du fait des transports importants de riz qui ont été effectués sur Mongtseu et Yunnanfou.

Le trafic Yunnan-Tonkin qui, d'ailleurs, représente un tonnage très faible, a augmenté de 65 %.

Le trafic local Yunnan a augmenté légèrement (4,2 %).

Le trafic local Tonkin a baissé de 45 %.

Cette diminution considérable est due à ce que, en raison des inondations et de la récolte légèrement déficitaire de la fin de 1912, les transports de riz et paddy ont été très faibles (9.000 tonnes au lieu de 34.000 tonnes en 1912).

La demande d'indemnité, formulée par la Compagnie, pour les dommages que lui ont causés les troubles politiques du Yunnan à la fin de 1911, a donné lieu, en 1913, à des mesures d'instruction, mais n'a pas encore reçu satisfaction.

*
* * *

Le bilan arrêté au 31 décembre 1913 s'établit comme suit, comparativement au précédent :

	1912	1913
ACTIF		
Disponibilités	2.209.681 69	1.726.183 24
Domaine privé de la Compagnie	571.291 51	574.213 65
Portefeuille et placements temporaires	8.818.241 25	12.438.241 25
Approvisionnements	1.659.388 22	1.740.673 15
Comptes de premier établissent. Tonkin	7.930.943 38	7.930.943 38
Comptes de premier établissem. Yunnan	159.670.848 94	159.680.848 94
Société de construction de chemins de fer indo-chinois (en liquid.)	1.583.917 76	1.584.923 78
Compte somme à valoir Yunnan	5.074.784 04	5.701.514 21
Matériel roulant	8.379.490 60	8.405.604 72
Part des recettes d'exploitation versée à la colonie	1.774.605 15	3.034.979 37
Compte d'ordre et débiteurs divers	886.176 53	794.861 80
	189.559.369 09	194.612.987 49
Profits et pertes	531.570 41	1.159.801 60
	<u>189.559.369 07</u>	<u>194 612.987 49</u>

PASSIF		
Capital social	17.500.000 00	17.500.000 00
Emprunt 1901	76.006.000 00	76.006.000 00
Emprunt 1909	10.499.762 00	10.499.762 00
Subventions de la colonie	69.966.228 65	71.474.820 19
Indemnité forfaitaire Tonkin capital	2.248.000 00	2.810.000 00
Service de l'emprunt de 1909	—	—
Part des recettes d'exploitation revenant à la colonie	3.034.944 84	4.409.027 54
Compte général d'exploitation	1.790.975 33	1.790.975 33
Compte d'ordre et créditeurs divers	1.620.961 90	1.757.973 70
Réserve et amortiss.	5.136.165 23	7.204.627 13
Compte d'exploitation	1.224.760 71	—
Profits et pertes	531.570 41	1.159.801 60
	<u>189.559.369 07</u>	<u>194 612.987 49</u>

Les comptes de premier établissement de la ligne du Yunnan ont été définitivement arrêtés avec l'administration au cours de l'année 1912. Mais, après avoir fixé les quantités d'ouvrages de chaque nature appelées à mettre la ligne en état normal d'exploitation et d'entretien et qui ont servi de base à ce règlement, la sentence arbitrale de 1908 a mis à la charge de la colonie une somme à valoir de 7 millions de francs pour travaux et fournitures d'établissement non prévus et dont les projets doivent être présentés dans un délai de cinq ans à partir de la mise en exploitation de la ligne entière.

L'emploi de cette somme s'est poursuivi en 1913 avec d'autant plus d'activité que des orages extrêmement violents et des pluies abondantes ont causé de nombreux dégâts à la ligne et révélé des points faibles où des travaux de consolidation et de réfection étaient nécessaires.

Au 31 décembre 1913, c'est-à-dire moins de quatre ans après l'ouverture complète de la ligne, les dépenses imputables sur la somme à valoir et effectivement payées s'élevaient à 5.701.514 11. Dans ce chiffre est comprise une somme de 61.165 33, employée à la transformation de 50 wagons plats en wagons couverts. Les sommes nécessaires pour achever le paiement des dépenses engagées, s'élevaient à la même date au total de 1.400.269 38, soit ensemble 7 millions 101.783 49, de telle sorte que, bien avant l'expiration du délai imparti pour son utilisation, la somme à valoir, que l'on croyait avoir évaluée largement, est démontrée insuffisante.

Après son épuisement, les travaux et fournitures auxquels elle a jusqu'ici pourvu, et qui continueront à s'imposer longtemps encore, viendront en augmentation des frais d'exploitation. Ce sont ces prévisions, jointes à quelques autres, qui ont obligé le conseil à doter de un million cette année le compte de Construction.

La somme ci-dessous de 1.400.269 38 comprend la contribution de 1.200.000 fr. que, aux termes des accords avec la colonie, la somme à valoir doit fournir aux dépenses du nouveau matériel roulant actuellement en cours de construction.

Les premiers paiements effectués en 1913 sur ce matériel et s'élevant à 61.962 47 figurent au bilan dans le compte du matériel roulant.

Déjà le développement du trafic oblige la Compagnie à envisager la commande prochaine de nouvelles voitures à voyageurs.

Au regard de l'entrepreneur général de la Compagnie, la Société de construction de chemins de fer indo-chinois (en liquidation), les comptes n'ont pu encore être arrêtés, et la liquidation demeure en suspens à raison des procès que la Compagnie soutient en qualité de liquidateur de ladite société.

Sur la ligne du Tonkin, depuis la clôture, en 1912, du compte de premier établissement, les travaux complémentaires, les grosses réparations, les suppléments d'outillage et de matériel sont à la charge de l'exploitation. En 1913, la Compagnie eut à supporter les conséquences des pluies extrêmement abondantes qui ont endommagé la voie, en causant des ruptures de digues et des inondations et en provoquant de nombreux éboulements.

Le développement du trafic, la fatigue croissante du matériel qui appelle des réparations plus fréquentes, l'augmentation de ce matériel ont amené la Compagnie à agrandir et à compléter, cette année, les ateliers de Gialam.

La colonie reste devoir à la Compagnie, en vertu de la convention de concession, la gare maritime de Haïphong et le raccordement de cette gare à sa ligne. La question n'a pas avancé sensiblement au cours de cette année.

Le compte d'exploitation ayant été, cette année, lié au compte de profits et pertes, le solde de ce compte d'exploitation a disparu du bilan.

Il convient de faire remarquer que, pour 1912, il n'avait été prélevé sur le compte d'exploitation, en fait d'amortissements, qu'une somme de 130.000 fr. en faveur du fonds de secours et de prévoyance pour le personnel.

Après la lecture des rapports, un actionnaire ayant demandé quelques renseignements sur l'exercice en cours, le président lui a répondu que la Compagnie continue à progresser normalement et qu'il espérait que la période d'inondations, qui s'étend de mai à novembre, ne viendra jeter aucun trouble dans la marche de la société.

L'assemblée a approuvé les comptes et la répartition des bénéfices de l'exercice écoulé.

Elle a réélu MM. Simon et Desvaux, administrateurs sortants.

CAPITAL SOCIAL

[Obsèques de l'épouse de Firmin Rainbeaux,
administrateur du Chemin de fer de l'Indochine et du Yunnan]
(*Le Gaulois*, 23 décembre 1914)

Les obsèques de M^{me} Firmin Rainbeaux, née [Hortense] Mocquart, ont été célébrées hier, à midi, en l'église Saint-Philippe du Roule, au milieu d'une assistance nombreuse et émue.

La messe a été dite par l'abbé Millié la levée du corps a été faite et l'absoute donnée par l'abbé Lémond, curé de la paroisse.

De très beaux chants ont été exécutés par la maîtrise.

Le deuil était conduit par M. Firmin Rainbeaux, ancien écuyer de l'Empereur, mari de la défunte ; M. Félix Rainbeaux, son fils, et par ses neveux.

Parmi la nombreuses et empressée assistance, en tête de la famille, du côté des dames : M^{me} Nélaton, M^{me} Margueritte, nièces de la défunte ; puis prince et princesse Murat, duchesse de Montesquiou-Fezensac, duc de Montmorency, duc et duchesse de Camastra, duchesse de Trévise douairière, marquise d'Albufera, comtesse Walewska, baronne de Bourgoing, duchesse de Conegliano, duc et duchesse de Lesparre, comte

d'Ormesson, M. et M^{me} Frédéric Masson, baronne James de Rothschild, générale baronne de Gressot, M. et M^{me} Paul Le Roux, comte F. de Maillé, marquis et marquise de Moustier, comte et comtesse de Moustier, général Duchesne, comtesse Davillier, baron et baronne de Beauverger, comtesse Vigier, comtesse de Martimprey, vicomte et vicomtesse de Jessaint, baron de Cretté de Palluel, comte et comtesse de Fels, M^{me} Baroche, comte Martinet, baron et baronne de Neufelize, comtesse Clary, comtesse Armand de Villeneuve-Guibert, M^{me} Demachy, M. C. Demachy, baron et baronne Ernest Seillière, baron Locré, vicomte Ch. du Peloux, baron de Bouglon, M. [Gaston] Griolet, M. et M^{me} [Edmond] Truelle [agent de change], M^{me} Dehaynin, M. Pierre-Amédée Pichot, M^{me} Delchet, M. A.-M. Antoniadi, M^{lle} Henriette Conneau, M. G. Derode, M. J. de Lapisse [Crédit mobilier frs], M. E. Boucheron, M^{lle} Marguerite Cerf, M^{me} Durangel, M. Paul Blache, M^{me} Gouttenoire de Toury, M. Jean Béraud, M^{me} James Baignières, commandant de Navacelle, M. et M^{me} Max Delagrave, baron et baronne de Nyvenheim, M^{me} Émile Halphen [née Louise Fould][feu son mari était administrateur des Forges de Trignac], M^{me} Haentjens-Adelon, M. Daniel Haentjens, M^{me} Cormu-Brogniart, M. et M^{me} Darcy [Châtillon-Commentry, Cté central des houillères], comtesse Marie Abbattucci, M. et M^{me} Henry Tenré, M^{me} Eschasseriaux, M. Bourlon de Rouvre, comtesse B. d'Aramon, comte de Nicolay, vicomte de Geoffre de Chabrignac, M. Paul Dutasta [Crédit mobilier frs], M. Ernest May [BFCI, Cie frse de bq et de mines, Franco-belge de matériel de ch. de fer], M. Henri Chabert [BPPB], M. P. Regimbeau, M. et M^{me} Ph. Petit Le Roy, M^{me} J.-P. de Souza-Dantas [belle famille d'Abel Rainbeaux], M. et M^{me} Martin-Furth, abbé Muffat, directeur de l'Œuvre d'Auteuil ; M. et M^{me} Maurice Levert, M. Scheidecker, M. P. Lechelle, M. de Wandre, lieutenant-colonel, et M^{me} Rousset, M. Busson-Billault, M^{me} A. Got, miss Kelly, M. Pierre Muron, vicomte d'Avène de Fontaine, comte de Saint-Foix, MM. Olivier et Jules Boittelle, M. et M^{me} Gaston Jollivet, baron et baronne Toussaint-Maizeroy, M^{me} Émile Pereire, comte Fleury, baron Georges de Précourt [Marles], baronne de Lassus Saint-Geniès, M. et M^{me} André Fould, M. Paul Fould, marquis de Spinosa, M. Le Roux de Villers, M. Raymond Lehideux-Vernimmen,

M. et M^{me} Pinard, M. Pierre Barrachin, M. E. Moreau-Nélaton, baron de La Chapelle, commandant, M^{me} et M^{lle} de Civrieux, M. Edgar Stern, M. Armand Brun, M. et M^{me} Daniel Ollivier, M. Orner Vallon, M. André de Waru [v.-pdt de la Compagnie du Nord], M., M^{me} et M^{lle} Charles Vergé, M. et M^{me} A. du Bos, M. et M^{me} Charles du Bos, baron et baronne Robert de Gunzburg, M. Furcy-Larue, M. Luzarche d'Azay, M^{me} H. Langlois de Neuville, commandant et baronne Frachon, M. J. de Brémond, M. J. del Vallé, M. du Sommerard, M. et M^{me} Roger Valentin, M^{me} Goupil, M. Deviolaine, M. Georges Deviolaine, M^{me} J.-E. Blanc, M. et M^{me} René Hachette, M^{me} Lionel Marie [futur SICAF], baron Girod de l'Ain, M. et M^{me} [Maurice] Pouyer [adm. de l'Ouest-Algérien et du Dakar-Saint-Louis], M. et M^{me} Raphaël-Georges Lévy [Crédit mobilier frs], M^{me} Charles Cahen d'Anvers, M. André Saint, M. René Brouillet [Ch. de fer de l'Indochine et du Yunnan], général Bizot, général et M^{me} Zurlinden, M. Gérard Lefèvre-Pontalis, baron Sabatié-Garat, vicomtesse de Grouchy, M. Maurice de Gheest, M. André Hart, comte et comtesse Lefebvre de Béhaine, M. Lespagnol de La Tramerie, M^{me} L[udovic] de Sinçay [Ch. de fer de l'Indochine et du Yunnan], M. Étienne Ganderax, M^{me} Clément de Royer, M. et M^{me} Louis de Royer, M. André Thierry-Mieg, comtesse L. de Rochefort, M^{me} Napoléon Ney, baron et baronne Gourgaud, M. Napoléon Gourgaud, M. et M^{me} Thouvenel, M^{me} Quatrelles L'Épine, M. Raoul des Closières, générale Magnan, abbé Boudier, M^{me} de Marolles, M. et M^{me} Fournier-Sarlovèze, M^{me} J. Verly, M. A. de Soubeyran, M^{me} Maurice d'Ocagne, M. R. Magimel, vicomte et vicomtesse de Beaupré, M. et M^{me} Heurteau [Marles], M^{me} James de Guérie, M. et M^{me} Guibourg, M. Huillier, abbés Petitjean et Rongvaux, la supérieure, les sœurs et les enfants incurables de l'asile Mathilde de Neuilly-sur-Seine. dont la regrettée défunte était la présidente les religieuses de l'hôpital de Saint-Cloud, etc.

L'inhumation a eu lieu au cimetière de Montmartre.

COMPAGNIE FRANÇAISE DES CHEMINS DE FER DE L'INDOCHINE
ET DU YUNNAN

(*Annuaire général de l'Indochine française*, 1915, pp. 47-49)

Direction de l'exploitation

MM. CHEMIN-DUPONTÈS (G.-J.), ingénieur en chef, directeur de l'exploitation, à Hanoï ;

LANGROGNE, Gustave, ingénieur en chef, sous-directeur de l'exploitation, à Hanoï.

Secrétariat de la direction

MM. TELMON (Claudius), chef du secrétariat à Hanoï ;

BROCARD (Eugène), commis principal, à Hanoï ;

ROCHE (Louis), commis de 2^e classe, à Hanoï.

Agence principale au Yunnan

MM. JONERY (Jean), agent principal faisant fonctions, à Mong-tseu-ville (Yunnan) ;

Roux (Jean), commis principal de 2^e classe, interprète de langue chinoise, à Mongtseu-ville (Yunnan).

Service financier

Comptabilité générale. — Contrôle des recettes. — Magasin général

MM. SELLIER (Paul), chef de la comptabilité générale, à Hanoï ;

GOETZINGER (François), inspecteur, faisant fonctions d'inspecteur principal, chef du contrôle des recettes, à Hanoï ;

FOURSAUD (Pierre [*Jean Baptiste*])⁶⁸, inspecteur, chef du magasin général, à Hanoï ;

DURON (Henri), sous-inspecteur, faisant fonctions d'inspecteur, à Hanoï ;

POULIGO (Albert), sous-inspecteur, à Hanoï ;

LECLERC (Georges), sous-inspecteur, à Hanoï ;

LECOMTE (Jules), sous-inspecteur, à Hanoï ;

HUSSON (Georges), sous-inspecteur, à Gia-lâm ;

BOJON (Pierre), sous-inspecteur, caissier, à Hanoï ;

MOUËL (Eugène), sous-inspecteur, caissier, à A-mi-tchéou ;

DELBERNET (Camille), commis principal, à Hanoï ;

VIEUX (Léandre), commis à Hanoï ;

SCHUMACKER (Ernest), commis, à Gia-lâm, en congé en France ;

JASPARD (Henri), commis, à Gia-lâm ;

LEFÈVRE-SORY (Armand), commis, à Hanoï, en congé en France ;

PERGAUD (Louis), commis, payeur, à A-mitchéou ;

PARISSE (Eugène), commis stagiaire, payeur à Hanoï ;

Service médical au Yunnan

M. le docteur DUMOND, médecin de la Compagnie, chef du service médical au Yunnan, à A-mitchéou.

Trafic et mouvement

MM. HILAIRE, ingénieur du Trafic et mouvement, à Hanoï ;

ROMIEUX (Théophile-Marie-Marcelin), chef d'arrondissement à Yunnan-fou ;

⁶⁸ J.-B. Foursaud s'était établi en parallèle comme boulanger, 112, rue Jules-Ferry, Hanoï. Établissement repris par son fils Marcel et fusionné vers 1920 avec Rochat et Zenner dans les Boulangeries réunies.

ANDRIEU (Émile), chef d'arrondissement à Hanoï ;
 BANDET (Louis), sous-inspecteur, faisant fonctions d'inspecteur à Pho-moi ;
 DEVOS (Pierre), sous-inspecteur, faisant fonctions d'inspecteur à Haïphong ;
 BROQUA (Ernest), sous-inspecteur faisant fonctions d'inspecteur, chef de bureau à Hanoï ;
 TOUSSAINT DE QUIÉVRECOURT (Paul), sous-inspecteur faisant fonctions d'inspecteur à Ami-tchéou ;
 BORSAY (Adolphe), sous-inspecteur, faisant fonctions d'inspecteur du service télégraphique, à Pho-moi ;
 COUDERC (Léopold), sous-inspecteur, à Viétri ;
 GELIN (Marcel), sous-inspecteur, à Tchets'oueu ;
 MALORTIGUE (Édouard), sous-inspecteur, à Yên-bay ;
 BOUOIOS (Charles), sous-inspecteur, à Yunnanfou ;
 LANNOIS (Adrien), sous-inspecteur, à-Hanoï, en congé en France ;
 MALORTIGUE (Albert), sous-inspecteur, à La-hati ;
 BIONET (Joseph), sous-inspecteur, à Pouo-hi ;
 GRANTE (Arthur), sous-inspecteur du service télégraphique, à Pouo-hi ;
 BATUT (Louis), chef de gare principal, à Haïphong ;
 BEAUCLAIR (Maxime-Henri), chef de gare principal adjoint, faisant fonctions de chef de gare principal, à Piche-tchaï ;
 ROUCH (Pierre), chef de gare principal adjoint, faisant fonctions de chef de gare principal à Gia-lâm ;
 DUFFEY (Guy), contrôleur de train, faisant fonctions de chef de gare principal adjoint, à Yunnan-fou ;
 DUPONT (Émile), contrôleur de train, faisant fonctions de chef de gare principal adjoint, à Laô-kay ;
 RAGOT (Henri), contrôleur de train, faisant fonctions de chef de gare principal adjoint, à A-mi-tchéou ;
 PYNE (Edward), contrôleur de train, faisant fonctions de chef de gare principal adjoint, à Gialâm ;
 TARDÉ-LAMBERT (Ernest), contrôleur de train, faisant fonctions de chef de gare principal adjoint, à Haïphong-Docks ;
 ENARD (Désiré), contrôleur de train, à Pho-moi ;
 VACHERAT (Jules), contrôleur à A-mi-tchéou ;
 ROBINEAU (Henri), contrôleur à Haïphong ;
 BONCHOUX (Henri), contrôleur à Pho-moi ;
 DELARUE (Fernand), contrôleur à Yên-bay ;
 LECOMTE (Henri), contrôleur à Viétri ;
 CABANEL (Denis)⁶⁹, contrôleur à A-mi-tchéou ;
 LAVAUX(Marie), — à Yunnan-fou ;
 BOÉ (Jean), contrôleur à Pho-moi ;
 SIMON (Camille), contrôleur à Yi-léang ;
 GASPARD (Albius), contrôleur à Hanoï ;
 MANTOLELLI (Pierre), contrôleur à Hanoï ;
 CRÉSUT (Henri), commis, à Hanoï ;
 BOUEDRON (Alphonse), commis, à Hanoï ;
 CHRISTE (André), commis, à Yunnan-fou ;
 VIGOUR (René), commis, à Hanoï.

Matériel et Traction

⁶⁹ L'une de ses descendantes, Alexia Le Masson, vit aujourd'hui en Chine. Nous lui dédions les quelques mentions de Denis Cabanel parsemant ces pages (17 février 2020).

MOREAU (François), ingénieur, chef de service, à Hanoï ;
GRÉLLIER (Jean), inspecteur principal, à Hanoï ;
GÉLY (Louis), inspecteur, faisant fonctions d'inspecteur principal, à A-mi-tchéou ;
LECUIR (René), chef de dépôt principal, à A-mi-tchéou ;
BLANCHER (Jules), chef de dépôt principal, chef de bureau à Hanoï ;
MALBERT (André), chef de dépôt principal, à Gia-lâm ;
DUPUY (Pierre), chef de dépôt principal, à Yunnan-fou ;
VIEUCHANGE (Charles), chef de dépôt, à Tché-ts'ouen ;
BÉLOT (Jules), chef de dépôt, à Pho-moi ;
GARNIER (Maurice), chef de dépôt, à Yi-léang ;
KRÉMER. (Alphonse), chef de dépôt à Haïphong ;
PAPILLON (Louis), chef de dépôt à Pho-moi ;
CAUBET (Raoul), chef de dépôt à Yên-bay ;
MINIAC (André), sous-chef de dépôt, à Yunnan-fou ;
JOUIN (Georges), sous-chef de dépôt, à A-mitchéou ;
CLÉMENT (Antony), sous-chef de bureau à Hanoï ;
DUVERGER (Hippolyte), sous-chef de dépôt à Gia-lâm ;
BAS (Charles), commis principal, à Hanoï ;
HERMIER (Henri), commis, à Hanoï (en congé en France) ;
LABAT (Eugène), commis, à Hanoï (en congé en France) ;
GIRAULT (Édouard), commis, à Hanoï.

Ateliers de Gia-lâm

MM. COLLET (Georges), inspecteur, faisant fonctions d'inspecteur principal, chef des ateliers, à Gia-lâm ;
RAOUX (Louis), contremaître principal des ateliers, à Gia-lâm ;
COISSANDEAU (Auguste) contremaître principal des ateliers à Gia-lâm ;
RUSTAUD (Charles), contremaître, à Gia-lâm ;
MOUNARD (Louis), commis, à Gia-lâm.

Voie et Bâtiments

MM. HUD (Paul), ingénieur en chef, chef du service, à Hanoï
PRÉTCEILLE (Léon), chef d'arrondissement, à Hanoï ;
PRAQUIN (Émile), chef de section, faisant fonctions de chef d'arrondissement, à A-mi-tchéou ;
ROCHARD (Gustave), chef de section, à Pho-moi ;
WILMET (Clément), chef de section, à Gia-lâm ;
RUSSAC (Edmond), chef de section, à Mong-tseu-Ville (Yunnan) ;
GRENIER (Charles), sous-chef de section, faisant fonctions de chef de section, chef du bureau technique, à A-mi-tchéou ;
DE CHAMPMORIN DU JAROSSEY (Henri), sous-chef de section, faisant fonctions de chef de section, à Pouo-hi ;
MM. ÉLIE (Paul), sous-chef de section, faisant fonctions de chef de section, chef du bureau technique, à Hanoï ;
SCHAEFER (Jules), sous-chef de section, faisant fonctions de chef de section à Yi-léang ;
COLLINET DE LA SALLE (Victor), sous-chef de section, faisant fonctions de chef de section, à Viétri ;
DEVERS (Constant), sous-chef de section, faisant fonctions de chef de section, à Tché-ts'ouen ;
DESPLANGUES [DESPLANQUES ?], sous-chef, de section, faisant fonctions de chef de section, à A-mi-tchéou ;
VANDENDORPE (Oscar), sous-chef de section à Phomoï ;

STRUB (Camille), sous-chef de section, à Hanoï, en congé en France ;
VERNET (Pierre), sous-chef de section, à Pouo-hi ;
TÈTIE (Charles) ; sous-chef de section, à Pouo-hi ;
ISNARD (Paul), sous-chef de section, à Tché-ts'ouen ;
FACIOLLE (Antoine), sous-chef de section, à Yi-léang ;
BAILLY (Paul), chef de district, adjoint au chef de section, à Tché-ts'ouen ;
RUSSAC (Henri), chef de district, adjoint au chef de section, à Yi-léang ;
SIRGUE (Louis), chef de district, adjoint au chef de section, à Viétri ;
VINCENT (Adrien), chef de district, à Hanoï, en congé en France ;
TRÉLUYER (Florent), chef de district, à Haïphong ;
SUHIN (Louis), chef de district, à Haiduong ;
CASANOVA (Joseph), chef de district, à Gia-lâm ;
LE NEVEZ (Raphaël), chef de district, à Tach-loi ;
VAYSSE (Étienne), chef de district, à Viétri ;
LE LIBOUX (Jean), chef de district, à Thanh-ba ;
PELLEGRIN (Pierre), chef de district, à Yên-bay ;
ROMPTEAUX (Télesphort), chef de district, à Ngo-hiop ;
MACHETTI (Émile), chef de district, à Trai-hutt ;
PESSON (Auguste), chef de district, à Bao-ha ;
ESTUBLIER (Martial), chef de district, à Thai-niên ;
BOISSON (Albert), chef de district, à Pho moi ;
FADAT (Paul), chef de district, à Ma-hoang-pou ;
VANNER (Émile), chef de district, à Ta-chou:tang ;
VERDAGUER (Bonaventure), chef de district, à Po-tchâi ;
LASVIGNE (Léon), chef de district, à Pouo-tou-ts'ing ;
PARDON (Jean), chef de district, à Lo-choue-tong ;
VALLÉE (Alfred), chef de district, à Dragon-noir
DIJON (Jules), chef de district, à Ta-tchouang ;
GHIGO (André), chef de district, à A-mi-tchéou ;
MARTY (Émile), chef de district, à Siun-kien-sseu ;
GIACOMONI (Juge), chef de district, à Jo-choueï-tang ;
TABOUILLOT (Louis), chef de district, à Si-eul ;
TROMBETTA (Sébastien), chef de district, à Lou-fong-ts'ouen ;
LACOUR (Émile), chef de district, à Kéou-kiai-tseu ;
ROZE (Léon), chef de district, à Ko-pao-ts'ouen ;
OUVRIER (Simon), chef de district, à Yunnan-fou ;
LAFONT (Paul), chef de district, chargé de la visite des ponts métalliques sur la ligne
(Pas de résidence fixe) ;
MM. GARRÈS (Émile), commis, chef du bureau central, à Hanoï ;
MICHELOT (Alfred), commis, à Hanoï ;
HAAS (Joseph-Maxime), commis, à Hanoï ;
FLEURÔT (Louis), commis, à Hanoï ;
FLEUTOT (Jean), commis, à Già-lâm ;
SIGALA (Félix), commis à A-mi-tchéou.

Le cas d'un naturalisé

L'hôtellerie française aux Français.
Wiener dans une Compagnie subventionnée
Sanctions nécessaires
par Albert Monniot

(*La Libre Parole*, 22 avril 1916)

Est-ce la conséquence logique de nos études sur Wiener et le cosmopolitisme de la grande hôtellerie française ? Les grands cuisiniers parisiens viennent de se réunir et de décider de s'aboucher avec les autres groupements de l'alimentation pour mettre fin à une situation intolérable.

« À quand l'hôtellerie française aux Français ? » demande à ce sujet *Le Matin*. Et notre confrère fait cette double et stupéfiante constatation : 1° Dans un seul syndicat parisien, sur 200 membres, 76 sont étrangers ; 2° Depuis La guerre, cinq places de directeurs sont devenues vacantes dans de grands palaces de la capitale. Cinquante au moins de nos compatriotes, connaissant quatre ou cinq langues étrangères, posèrent leur candidature : *or, les cinq emplois directoriaux furent confiés à cinq étrangers.*

« Serait-ce un défi ? demande *Le Matin* : le personnel français n'est pas loin de le penser. »

Voilà donc une campagne en bon chemin ; j'en profiterai pour ajouter quelques traits à la physionomie de l'important intrus qu'est le naturalisé Wiener. J'ai dit que cet hôtelier, entre autres prébendes, faisait partie du conseil d'administration de la Compagnie française des chemins de fer de l'Indo-Chine et du Yunnan. Pour montrer à quel point il y détonne, donnons la composition de ce conseil : président, baron Hély d'Oïssel ; vice-président, Alexis Rostand ; administrateur délégué, Stanislas Simon ; membres, MM. Devaux, Boyer, Rainbeaux, de Sinçay, H. Wiener, Goüin, Rambaud, Carraby, Getten.

Quels titres peut avoir Wiener pour figurer parmi ces messieurs ?

Quelle compétence a ce tenancier d'hôtels en matière de chemins de fer ?

Comment des hommes aussi considérables ont-ils été obligés de subir la collaboration de Wiener ?

Faut-il rappeler à ces messieurs qu'ils ont été contraint déjà de se séparer d'un Boche naturalisé ? Les mêmes questions pourraient être posées à nos gouvernants, car si la Banque de l'Indo-Chine jouit d'un privilège, la Compagnie française des chemins de fer de l'Indo-Chine et du Yunnan bénéficie d'un privilège et d'une subvention de la Colonie garantie par l'État français.

Pourquoi, et par qui donc Wiener fut-il nommé administrateur de cette Compagnie privilégiée et, subventionnée ?

Cela dit, revenons à la question de l'hôtellerie, et aux sanctions pratiques qui peuvent immédiatement intervenir.

Je rappelle que Wiener est président de la Société du Grand Hôtel, dont l'assemblée générale extraordinaire aura lieu le 29 avril prochain. Nous invitons les actionnaires à ne pas envoyer leurs pouvoirs à la société, ce qui permettrait à Wiener de voter pour lui-même et de se maintenir dans sa luxueuse tranchée.

Qu'au contraire ils aillent voter en grand nombre et continuent la besogne d'épuration commencée en mars par les actionnaires du Biarritz Carlton Hôtel. Wiener se cramponnait au fauteuil ; mais quelques grenades bien dirigées le forcèrent d'évacuer son poste d'écoute. Une question pourrait même être utilement posée au commissaire des comptes :

En dehors de ses jetons de présence, Wiener touche-t-il des appointements ?

Il me revient en effet que semblable cumul fut révélé aux actionnaires du Biarritz Carlton Hôtel. Mais qu'il cumule ou non, Wiener, le naturalisé Viennois, doit quitter son poste d'observation et céder la place à un Français de France.

Ainsi les groupes de l'alimentation parisienne, le bon sens et l'intérêt national recevront un commencement de satisfaction.

26 avril 1916 : décès d'Edmond Charles Schaefer (Hanoï, 4 février 1912), fils de Jules Alfred Schaefer, employé à la Compagnie du Yunnan, et de Nguyễn thi Ba.

NÉCROLOGIE
M. Firmin Rainbeaux
(*Le Gaulois*, 14 juillet 1916)

Nous apprenons la mort de M. Firmin Rainbeaux, ancien écuyer de l'empereur Napoléon III, officier de la Légion d'honneur, médaillé de 1870, grand-croix de Saint-Stanislas de Russie, commandeur de l'ordre de Léopold de Belgique, administrateur-directeur général de la Société des mines de houille de Marles (Pas-de-Calais), administrateur des Chemins de fer du Nord, du Métropolitain de Paris, [des Chemins de fer de l'Indo-Chine et du Yunnan](#), de la Société franco-belge de construction de machines et de matériel de chemin de fer, du Crédit mobilier français ; administrateur-directeur de la Société des usines et mines de houille du Grand-Hornu (Belgique), président du conseil d'administration des Charbonnages du Grand-Buisson (Belgique), etc.

Le nom de M. Rainbeaux rappelle la revue de Longchamp, en 1867. Lors de l'attentat de Bérézowski [patriote polonais] contre le tsar Alexandre II, M. Rainbeaux, écuyer de service, put faire avancer son cheval, qui fut blessé à la tête, et protéger ainsi les jours du souverain russe.

On sait quelle fidélité à ses convictions il avait gardée.

Il était un des plus dévoués de l'impératrice Eugénie. Des anciens écuyers de l'empereur Napoléon III, il ne reste plus, croyons-nous, que le marquis du Bourg [de Bozas] et le vicomte Pernety.

M. Rainbeaux, depuis de nombreuses années, ne vivait que dans un cercle d'intimes dont le nombre avait sensiblement diminué. Il était très assidu au cercle de l'Union artistique et au cercle de la rue Royale, où il comptait beaucoup d'amis ; il était naguère des habitués de Deauville.

M^{me} Rainbeaux, sa femme, fille de M. Mocquard, chef du cabinet de l'Empereur Napoléon III, est morte il y a dix-huit mois, laissant de grands regrets. Elle donnait tous ses soins à l'asile Mathilde, œuvre d'incurables fondée par la princesse Mathilde et à qui elle avait succédé comme présidente de cette œuvre admirable. Elle-même a été remplacée, à sa mort, par la princesse de La Moskowa. M. Rainbeaux s'intéressait tout particulièrement à cette œuvre.

M. et M^{me} Rainbeaux avaient eu trois enfants; il ne leur restait qu'un fils, M. Félix Rainbeaux, qui gardera fidèlement les traditions de ses parents.

Les obsèques auront lieu le samedi 15 courant, à dix heures très précises, en. l'église Saint-Philippe du Roule.

C^{ie} française des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan
RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION
(*Les Annales coloniales*, 12 août 1916)

Messieurs,

Pendant l'exercice 1915, dont nous venons vous rendre compte conformément à l'article 30 de nos statuts, notre entreprise a eu à subir à la fois les répercussions onéreuses de la guerre européenne et les dommages causés par des pluies exceptionnellement abondantes. Il s'y est joint l'influence d'une situation politique

troublée au Yunnan, aboutissant, dans les derniers mois, à une révolution. Malgré la diminution des recettes d'exploitation et l'augmentation des charges, elle traverse jusqu'ici cette crise sans fléchir.

La situation resté relativement bonne, grâce à nos prévoyantes réserves des années précédentes ; nous avons pu, grâce aussi à certaines circonstances favorables et à d'importantes recettes occasionnelles, les alimenter encore et vous proposer de distribuer le même intérêt que l'an passé.

I COMPTES D'ÉTABLISSEMENT ET TRAVAUX COMPLÉMENTAIRES

Les comptes d'établissement, arrêtés en 1912, demeurent sans changement, mais on y a réintégré le matériel roulant originel, laissé jusqu'ici dans un poste spécial du bilan qui a été supprimé. Quant au matériel roulant nouveau, la part de la dépense incombant à la Compagnie a passé dans le compte d'exploitation ; le surplus est compris dans le compte Somme à valoir.

Ce dernier compte, aujourd'hui apuré, représente l'emploi d'une somme de 7 millions que la sentence arbitrale de 1908 nous avait allouée pour des travaux d'établissement sur la ligne du Yunnan, qui ne pouvaient être prévus et dont, pourtant, l'expérience des mécomptes déjà subis annonçait l'importance.

Les parachèvements auxquels a pourvu ce crédit n'ont fait qu'atténuer les aléas sur lesquels nous insistions dans notre précédent rapport et qui tiennent au profil tourmenté de cette ligne, à la nature instable des terrains et aux conditions climatologiques.

Après l'épuisement de la Somme à valoir, les travaux complémentaires et les grosses réparations retombent à la charge du compte d'exploitation ; et, précisément, l'année 1915 a été, à cet égard, particulièrement défavorable ; elle a été marquée par des pluies exceptionnelles. Par exemple : à Hanoi, le fleuve Rouge s'est élevé à la cote 11 m. 72, la plus forte qui ait été relevée, à notre connaissance du moins ; à Mongtzeu, la hauteur d'eau tombée a atteint 1 m. 327 ; en 1911, année pourtant désastreuse à cet égard, elle n'avait été que de 1 m. 157.

Au Yunnan, depuis le mois de juillet, les pluies ont causé des éboulements de talus et de croupes montagneuses, des affaissements et des glissements de plate-forme, créant des brèches plus ou moins étendues. La plaine de Houi-Tou-Ti, sur le plateau yunnanais, a été submergée pour la troisième fois depuis quinze ans, et le niveau de l'eau, fin août, atteignait 2 m. 46 au-dessus du rail qui se trouvait inondé sur plus de 3 km. Dans la vallée du Nam-Ti, au km. 106 + 800, sur un point où la plate-forme, accrochée au flanc d'un contrefort argileux-rocheux, domine de 200 mètres le thalweg, tout en étant dominée elle-même par des escarpements de plusieurs centaines de mètres de hauteur, un éboulement considérable obstruait, en août, la voie et même en plusieurs points l'enlevait complètement en interrompant ainsi la circulation pendant plusieurs mois. Au km. 329, en juillet, la crue du Ta-Tchen-Ho provoquait une érosion de la plate-forme et ouvrait une brèche, longue de plus de 50 mètres, sur une hauteur de 30 mètres, etc.

Or, il ne suffit pas d'avoir rétabli au plus vite la circulation des trains, encore faut-il tenter d'empêcher le retour sur ces points de semblables accidents.

Ainsi, dans la plaine de Houi-Tou-Ti, par exemple, nous sommes amenés à exhausser la plate-forme sur environ 4 km. ; au km. 106, nous avons dû envisager la construction d'un tunnel de 400 mètres de développement, etc.

Ces dépenses de réfection nécessitées par les pluies et celles des travaux de consolidation et d'améliorations qui s'imposent, sont considérables : elles peuvent être évaluées à 1.500.000 francs à répartir sur deux ou trois exercices.

Il faut compter, en outre, 250.000 francs pour autres travaux de grosses réparations étrangers aux dommages des pluies, acquisition de matériel et d'outillage

supplémentaires. Une partie seulement de ces dépenses est supportée par l'exercice 1915.

Cet aperçu justifie amplement la provision de 400.000 francs que, cette année, comme l'an dernier, nous avons portée au Compte de construction.

Cette réserve, d'ailleurs, doit aussi supporter les derniers règlements d'entreprises que nous poursuivons comme liquidateur de la Société de Construction, et certaines autres charges de cette liquidation.

Au Tonkin, les inondations ont causé, entre Gia-Lam et Yên-Bay, des érosions importantes et des brèches de plate-forme et dans la haute vallée du fleuve Rouge d'importants éboulements. Depuis la sentence arbitrale de 1908, la Colonie n'est plus responsable de semblables dommages qu'en cas de faute prouvée à sa charge, résultant d'une cause indépendante de l'établissement du chemin de fer, conformément au droit commun, comme si la ligne avait été construite par la Compagnie concessionnaire à ses risques et périls.

Cette responsabilité n'a pas été mise en jeu dans le cas actuel ; mais des travaux de réfection ont été effectués par nous sur le tronç commun Gialam-Yenvien dont l'entretien nous incombe : nous en réclamons le remboursement, en nous fondant sur la convention du 6 mars 1903.

La question de la gare maritime de Haïphong a fait un pas : l'Administration nous a soumis un projet qui, dans l'ensemble, et sous réserve de quelques modifications ou précisions, paraît acceptable.

On peut espérer que nos observations seront favorablement accueillies, et que, dès lors, la solution ne tardera pas à intervenir.

II EXPLOITATION

Les recettes provenant de l'exploitation se sont élevées, en 1915, à 6.733.946 40

En y ajoutant, selon les conventions :

1° Les intérêts du Fonds de réserve spécial 63.694 27

2° L'indemnité que paie graduellement la Colonie jusqu'à livraison de la gare maritime de Haïphong 20.000 00

le total soumis aux prélèvements forfaitaires alloués pour Frais généraux d'administration et dépenses d'exploitation, et au partage avec la Colonie, est de 6.817.640 67

Ces prélèvements forfaitaires sont de 5.037.903 87

L'excédent à partager est donc de 1.779.736 80

La part revenant à la Colonie se compose de la moitié du premier million et des deux tiers du surplus, soit au total 1.019.824 53

Le partage attribue donc à la Compagnie 759.912 27

Ces chiffres peuvent n'être pas définitifs : ils donnent lieu aux mêmes réserves que ceux des précédents exercices ; ils ont été établis, en effet, d'après les mêmes principes, et sur plusieurs de ces principes, nous sommes en désaccord avec la Colonie. Le Conseil d'État, à qui ces litiges sont déferés, n'a encore statué sur aucun de nos comptes d'exploitation, dont le premier remonte à 1903.

Le nombre des exercices sujets à rectification augmentant, ainsi que la charge éventuelle des intérêts, nous avons jugé prudent d'augmenter, comme l'an passé, la réserve intitulée Compte général d'exploitation, qui, le cas échéant, doit faire face à cette charge.

Nos dépenses locales d'exploitation se sont élevées à 4.658.354 97

Si l'on y ajoute le montant des frais généraux d'administration et d'abonnement au timbre 313.180 74

on voit que le total de ces dépenses 4.971.835 71

se rapproche du total des prélèvements forfaitaires alloués pour y faire face
5.037.903 87

La différence n'est, cette année, que de 66.068 16

Dans les exercices antérieurs, elle était notablement plus grande, mais nous rappelions que ces prélèvements étaient destinés à couvrir, en outre, les dépenses de travaux complémentaires et celles de l'acquisition du matériel et de l'outillage supplémentaire exigés par le développement du trafic, auxquelles il était jusque-là pourvu au moyen de la Somme à valoir. L'événement montre, sans tarder, que les allocations forfaitaires sont balancées par les charges.

Nous avons dû, en effet, faire rentrer dans les dépenses d'exploitation la part de la Compagnie dans l'acquisition du nouveau matériel roulant dont nous vous avons entretenus l'an dernier, et les travaux de grosses réparations et de réfection dont il est question dans le chapitre précédent. Et de ce dernier chef, c'est-à-dire les travaux complémentaires d'ores et déjà engagés ou décidés en principe, de fortes dépenses sont à envisager pour les plus prochains exercices.

Le montant des recettes d'exploitation en 1915 6.733.946 10

comparé au chiffre correspondant de 1914 7.460.541 35

lui est inférieur de 726.594 95

la longueur exploitée étant d'ailleurs restée la même (858 km. 300 m.). Cependant, le taux moyen de conversion de recettes piastres a été, en 1915, supérieur de 5 % au taux de 1914.

Par conséquent, il y a eu, d'une façon générale, ralentissement indiscutable dans le développement du mouvement commercial qui alimente notre ligne. Quelles en sont les causes ? En premier lieu, les multiples répercussions de la guerre européenne sur notre exploitation ; ensuite, la violence exceptionnelle des pluies durant la dernière saison chaude.

Ainsi, la mobilisation a amené une diminution sensible de la population européenne au Tonkin, et il n'y a eu aucun envoi de troupes de France pour la relève : il en est résulté une diminution de 16,5 % du nombre des voyageurs des trois premières classes.

La hausse des prix de toutes les marchandises, conséquence de la guerre, a ralenti les importations pendant le premier semestre ; les besoins, devenus plus pressants, les ont relevées dans le second.

D'autre part, les exportations de métaux du Yunnan, étain, zinc, plomb, antimoine, se sont notablement accrues, et l'on peut espérer que les exploitations minières, ainsi mises en train, continueront de se développer après la guerre, si toutefois les troubles révolutionnaires qui agitent le pays ne persistent pas au point de paralyser plus ou moins longtemps cet essor.

Le renchérissement et les difficultés du transport maritime de l'outillage et des matières nécessaires à notre entreprise, achetés en France, tôles, plaques tubulaires, bandages, corps de roues, etc., ont aggravé nos charges. Nous nous félicitons cependant de n'avoir eu qu'à compléter, à grands frais, il est vrai, nos approvisionnements et de disposer d'un matériel roulant suffisant pour attendre la fin de la crise.

À la différence de tant d'autres entreprises, nous n'avons pas eu à supporter la lourde surcharge du renchérissement des charbons ; au contraire, grâce à l'usine des houilles du Yunnan et du Tonkin, nous avons abaissé le prix moyen des combustibles utilisés de 35 fr. 36 la tonne en 1914, à 31 fr. 20. Enfin, la mobilisation générale nous a enlevé plusieurs de nos agents qui se trouvaient en congé en France et a rendu plus difficile le recrutement des remplaçants. Sa promulgation en Indochine a maintenu les autres à leur poste, et nous nous sommes tenus, pour coopérer à l'œuvre de la Défense nationale, entièrement à la disposition du gouvernement.

Les pluies exceptionnelles de 1915, qui ont causé à notre ligne de si grands dégâts, et interrompu ou gêné, gravement, de juillet à décembre, la circulation des trains, sont

une autre cause notable de la diminution du trafic et des recettes. De juillet à octobre, il y a eu arrêt à peu près complet du trafic de transit. Le trafic local au Yunnan, où la récolte était satisfaisante, a continué à se développer. Dans l'ensemble, les recettes du trafic P. V. sont en baisse de 14,7 % par rapport, à 1914. Le tonnage transporté en 1915 est, il est vrai, sensiblement égal au tonnage transporté en 1914, mais il y a une diminution de 34 % sur le parcours des trains de marchandises. Cela tient, d'une part, à ce que des marchandises n'effectuent que des parcours insignifiants, et d'autre part, à l'utilisation de nos nouvelles locomotives extra-lourdes, qui a permis, en augmentant la charge des remorqués, de réduire, pour un même tonnage, leur nombre.

Enfin, au Yunnan, rappelons qu'une situation politique incertaine, qui, à la fin de l'année, est devenue révolutionnaire, ajoutait des perturbations nouvelles. Elle a eu notamment pour effets fâcheux de disperser la main-d'œuvre et de diminuer la production des mines d'étain de Kokiéou : si l'exportation du métal a, comme nous l'avons vu, augmenté, c'est grâce aux stocks de 1914.

La sécurité s'en est aussi ressentie : des bandes armées ont terrorisé le pays entre Pouo-Hi et Shieul, et il y a eu dans l'année huit attaques à main armée des gares ou des maisons d'équipe.

Cependant, les autorités de l'un et de l'autre parti se sont appliquées à faire respecter la vie et les biens des Européens.

La révolution de 1915, à la différence de la révolution de 1911, n'a pas, jusqu'ici du moins, causé à notre entreprise de dommages « directs et matériels », suivant l'expression de notre cahier des charges.

Notre agence principale au Yunnan a poursuivi activement ses études et sa propagande commerciales dans la Chine méridionale, en s'efforçant de nouer des relations commerciales étendues. Nous travaillons ainsi à préparer l'expansion économique d'après la guerre, et c'est aussi dans cet esprit que nous nous préoccupons d'adapter nos tarifs à tous les besoins.

Malheureusement, les troubles qui sévissent dans toute la zone d'influence du Chemin de fer ne nous ont pas permis de donner à cette propagande toute l'extension envisagée dans notre programme, dont la réalisation intégrale est simplement différée, d'ailleurs.

Le Chemin de fer qui reliait si utilement les mines d'étain de Kokiéou à notre ligne, a été entrepris par une société chinoise ; la plate-forme est exécutée entre notre gare de Piche-Tchei et la ville de Mongtzen, et les études jusqu'à Kokiéou sont terminées. Projeté avec voie de 0 m. 60 de largeur, il ne rendra pas tous les services qu'une voie de 1 mètre, comme la notre, aurait pu rendre. Les commandes de matériel de voie et de matériel roulant sont en outre ajournées en raison des hauts prix actuels, et certainement aussi de la situation politique dans la région.

III SITUATION FINANCIÈRE

Malgré la diminution des recettes de l'exploitation et l'accroissement des charges, dont nous venons d'expliquer les causes, la situation financière, comme vous l'avez pu voir dans le rapport des commissaires qui vous a été adressé, grâce aux ressources exceptionnelles dont a bénéficié l'exercice 1915, reste satisfaisante.

..... [coupé dans le journal]

Nous vous annonçons, dans nos précédents rapports, le projet, à l'étude, d'une Caisse de prévoyance pour notre personnel, qui serait alimentée concurremment par les versements des adhérents et par les allocations de la Compagnie. Nous avons considéré ces avantages, faits à nos agents, comme une charge de l'exploitation, au même titre que les émoluments et les gratifications, et pour ne pas faire porter à un seul exercice la totalité de l'allocation initiale, afférente aux services antérieurs, nous avons, depuis plusieurs années, constitué sous le titre Fonds de secours et de prévoyance pour le

personnel, une provision qui, dans les précédents bilans, figurait parmi les Crédeurs divers.

Ce projet a abouti. S'il peut ne pas paraître absolument opportun d'assumer, en ce moment, des charges nouvelles, nous dirons que la crise même que nous traversons, avec les préoccupations d'avenir qu'elle suggère chez tous, nous engageait à réaliser dès maintenant cette Caisse de prévoyance, dont, par surcroît, elle nous dictait les principes directeurs.

C'est ainsi que, soucieux de répondre de notre mieux, dans notre modeste sphère, aux préoccupations de l'État, nous n'avons pas hésité à nous engager dans la voie qui s'impose à tous dans l'intérêt supérieur de notre race, et que nous nous sommes appliqués à favoriser les familles nombreuses.

Cette Caisse de prévoyance, destinée à tous nos agents français d'Extrême-Orient, est ouverte aussi au personnel de Paris, avec certaines modifications. Nos agents indigènes n'ont point échappé à notre sollicitude. Nous étudions un système adapté à leurs besoins, et dont certains éléments ne pourront être déterminés qu'après la fin de la crise actuelle. En attendant, il sera pourvu à chaque cas par des mesures particulières de bienveillance.

Les statuts de notre Caisse de prévoyance sont inspirés à la fois de l'exemple d'institutions analogues et des conditions spéciales de notre personnel.

Elle vise à constituer, au moyen de retenues sur les émoluments et d'allocations de la Compagnie, au profit de chaque adhérent, une pension de retraite de 1.200 francs avec capital réservé, servie par la Caisse Nationale des Retraites pour la Vieillesse, et un capital qui lui sera remis au moment où il quittera la Compagnie.

L'allocation initiale de 350.000 francs, répartie en tenant compte des services, des charges de famille, etc., sera prélevée sur le Fonds de Secours et de Prévoyance pour le personnel.

Quand à l'allocation annuelle, elle sera prélevée sur le même Fonds, auquel nous avons inscrit, cette année comme l'an dernier, une provision de 120.000 francs, par le débit du Compte d'exploitation en 1915.

Après imputation des provisions sus énumérées, des frais généraux d'administration et d'abonnement au timbre, qui ont augmenté, cette année, du fait de l'augmentation des droits fiscaux, de la part de la Colonie dans les recettes de 1915 et de l'annuité de l'emprunt de 1909, le compte d'exploitation en 1915 présente un solde débiteur de 627.818 42

à porter au compte Profits et pertes.

Au crédit de ce compte, figurent d'importantes recettes occasionnelles que le rapport des commissaires vous a déjà indiquées, de sorte que, finalement, ce compte se traduit par un solde crédeur qui s'élève à 729.011 78

Après déduction de 5 % à porter à la Réserve légale 36.450 59

Il reste 692.561 19

Le report de 1914 était de 511.828 07

Sur ce total de 1.204.389 26

nous nous proposons de prélever :

a) Somme suffisante pour servir 4 % aux 10.000 actions privilégiées, soit 200.000 fr. Sur lesquels un acompte a été ms en paiement le 1^{er} janvier 1916.

b) Somme suffisante pour servir 4 % aux 25.000 actions ordinaires, soit 500.000

Ensemble 700.000

et de reporter à nouveau le surplus, soit 504.389 26

Les conditions de notre exploitation en 1915, que nous vous avons décrites, ont requis de notre personnel, qui n'a point de congés depuis deux ans, un dur effort : il l'a fourni, pour rétablir aussi promptement que possible la circulation des trains, et pour desservir le trafic avec des moyens de fortune, de façon à mériter les félicitations officielles de M. le gouverneur général de l'Indochine.

Le sentiment du devoir patriotique a soutenu ceux que la mobilisation a maintenus là, comme il soutient ceux qu'elle a envoyés au front. Nous avons continué à ces derniers, dont l'un a été blessé à deux reprises, l'aide qui les affranchit de soucis matériels pour leurs familles.

M. [Calixte] Carraby, membre du conseil, que son état de santé éloignait depuis quelque temps de nos réunions, a donné sa démission. Nous n'avons pu qu'exprimer à notre collègue nos vifs regrets de cette décision et nos vœux de prompt rétablissement, auxquels vous vous associez.

Conformément à l'article 20 des statuts, le conseil a pourvu à son remplacement provisoire : nous avons demandé à M. Camille Krantz ⁷⁰, ancien ministre, administrateur du Comptoir national d'escompte de Paris, de nous apporter le précieux concours de sa haute expérience des affaires. Nous vous prions, Messieurs, de ratifier ce choix. Le mandat de M. Carraby expirait d'ailleurs cette année même.

L'autre administrateur soumis à réélection est M. [Firmin] Rainbeaux [décédé au moment où ces lignes paraissent...].

Il y a lieu de donner aux membres du conseil, en vue de leur participation dans les marchés faits avec la compagnie ou pour son compte, l'autorisation prévue par l'article 40 de la loi du 24 juillet 1867 et par l'article 27 de nos statuts.

Vous avez enfin, Messieurs, à désigner les commissaires des comptes pour l'exercice en cours et à fixer leur rémunération. MM. Bourgeois, Dumoulin et [Gérard] Lefèvre-Pontalis sont rééligibles. [...]

Haïphong NAISSANCE

Robert Gaston Mazière, né le 21 septembre 1916, fils de Alcide Guillaume Mazière, 36 ans, contrôleur de la Compagnie française des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan, et de Hoang thi Dôm, 31 ans, sa légitime épouse.

Passagers partis (*L'Écho d'Oran*, 21 septembre 1916)

... Hud Paul — M^{me} Hud Noémie — M^{lle} Hud Paulette — Hud Pierre — M^{lle} Hud Berthe...

Chemins de fer de l'Indo-Chine et du Yunnan (*L'Information financière, économique et politique*, 3 juillet 1917)

Les actionnaires de cette Société ont tenu leur assemblée générale ordinaire le 29 juin 1917 sous la présidence de M. le baron Hély d'Oisel, président du conseil d'administration, assisté de MM. les représentants de la Banque de l'Indo-Chine et du Comptoir national d'escompte, scrutateurs, et de M. Brouillet en qualité de secrétaire.

Il résulte des renseignements fournis par le rapport du conseil d'administration que les recettes d'exploitation ont atteint, en 1916, 8.610.905 fr. (chiffre le plus élevé

⁷⁰ Camille Krantz (1848-1924) : polytechnicien, député des Vosges (1891-1910), ministre des Travaux publics (nov. 1896-mai 1899), administrateur du Comptoir national d'escompte de Paris (1900), son représentant au conseil de nombreuses sociétés. Voir [Qui êtes-vous ?](#)

jusqu'à ce jour) en augmentation de 1.876.959 fr. (soit 28 %) sur 1915. Cette augmentation est due autant aux cours élevés de conversion de la piastre qu'à l'accroissement du trafic, car si le nombre des voyageurs, au Yunnan comme au Tonkin, est en hausse sensible le trafic en G. V. et en P. V. a quelque peu baissé. Les intempéries n'ayant pas été excessives, comme en 1915, les dégâts, éboulements, érosions et, par suite, les interruptions de circulation, ont été beaucoup moindres. Cependant, le conseil estime prudent de doter, cette année encore, le compte de construction d'une somme de 400 000 fr en vue de travaux de réfection possibles ou même d'une déviation de la ligne sur un certain point de son parcours en tunnel.

Jusqu'ici, l'exploitation n'a pas été affectée directement par la hausse des combustibles. Elle le sera dans une certaine mesure, au cours des prochains exercices : en effet, la fabrication des briquettes au Tonkin menace d'être arrêtée faute du brai qui était importé de Norvège ou d'Écosse.

Le bilan ne présente pas de différences essentielles avec le précédent. Les « Placements temporaires et Portefeuille » figurent en augmentation de 2.017.351 francs provenant de l'emploi des disponibilités en Bons de la défense nationale et en emprunt 1916. Quant aux articles du « compte d'exploitation », ils sont restés les mêmes, en dehors de la recette accidentelle provenant l'an dernier du partage du Fonds de réserve spécial.

Le conseil propose de fixer le dividende à 4 %, soit 20 francs par action privilégiée et ordinaire et de reporter à nouveau 454 914 francs.

L'assemblée, à l'unanimité, a approuvé cette répartition. MM. Wiener et de Singay, administrateurs sortants, et M. Einhorn, nommé provisoirement administrateur, a été confirmé dans ses fonctions.

L'assemblée a également désigné MM. Gérard Lefèvre-Pontalis et Dumoulin pour remplir les fonctions de commissaires des comptes.

LES CHEMINS DE FER COLONIAUX (*La Cote de la Bourse et de la banque*, 17 juillet 1918)

Le *Journal officiel* du 13 juillet publie les recettes des chemins de fer des colonies françaises pendant le premier trimestre de 1918. [La recette kilométrique a été de 3.583 fr. pour le Chemin de fer de l'Indo-Chine et du Yunnan contre 2.987 fr. pendant le premier trimestre de 1917](#) ; de 6 610 fr. pour le Dakar à Saint-Louis, contre 4.277 fr. ; de 2.655 fr. pour le Chemin de fer du Dahomey, contre 867 fr. ; de 1.162 fr. pour le Chemin de fer de la Guinée, contre 933 fr. ; de 2.589 fr. pour le Thiès-Kayes, contre 1.743 fr. ; de 2.277 fr. pour le Chemin de fer de Tamatave à Tananarive, contre 2.225 fr. ; de 1.793 fr. pour le Chemin de fer de Djibouti à Addis-Abeba, contre 1.925 fr.

COMPAGNIE FRANÇAISE DES CHEMINS DE FER DE L'INDOCHINE ET DU YUNNAN (*La Cote de la Bourse et de la banque*, 26 août 1918)

En dépit des répercussions de la crise mondiale, les résultats de l'exploitation en 1917 de la Compagnie française des Chemins de fer de l'Indo-Chine et du Yunnan sont dans l'ensemble satisfaisants.

Le chiffre total des recettes est le plus élevé qu'elles aient atteint jusqu'ici : elles se sont élevées à 9.911 671 15 en 1917 contre 8.697 468 17 en 1916 ; rappelons qu'elles avaient été de 5.019.475 69 en 1911, première année d'exploitation normale. A côté

de ce montant des recettes, voici les autres chiffres, de l'ensemble desquels résulte le compte de Profits et pertes, établi au 31 décembre, date de clôture de l'exercice :

	1916	1917
CHARGES		
Dépenses d'exploitation	5.374.804 00	6 095.542 57
Prov. p. amort. et charges	1.035 000 00	950 000 00
Frais généraux	285 511 65	282 989 63
Part de la Colonie ds les recettes	1.763.599 98	2.059.737 42
Service de l'Emprunt	504.130 00	503.810 00
Total des charges	<u>8 968 045 63</u>	<u>9.891 079 67</u>
PRODUITS		
Recettes d'exploitation	8.682 936 36	9.911.671 15
Recettes diverses	14 531 81	—
Intérêts divers	824.445 76	970.179 52
Indem. forf. Tonk. Int.	130.895 21	130 895 21
Total	<u>9.652.809 14</u>	<u>11.012 745 88</u>
Rappel des charges	8.968.045 63	9.892.079 67
Bénéfice net	684.763 51	1.120 666 21

L'élévation des recettes en 1917 s'explique d'abord par l'accroissement du trafic, et ensuite par la hausse de la piastre dont le cours est passé de 3,15 à 4,55, pour s'établir aux environs de 4 fr., car si la Compagnie établit ses comptes en francs, elle perçoit des piastres. Il est vrai que, comme elle règle également en cette monnaie, ses dépenses ont cru proportionnellement, mais toutefois pas assez pour que les bénéfices nets n'aient atteint 1.120.666 21 en 1917 contre 684.763 51 en 1916. Ajoutons enfin que les dépenses ont aussi subi la règle générale de la hausse du prix des matières premières et de l'outillage à renouveler ou entretenir.

Le conseil ayant jugé pouvoir augmenter le dividende, la répartition de 1917 a été fixée à 5 % du capital ou 25 fr. brut par action pour 1916. Il semblerait même qu'on puisse considérer cette répartition comme acquise pour l'avenir, en dépit de la possibilité de certaines réductions de profits.

Au point de vue des intempéries, l'année 1917 a été des plus clémentes. Il n'y a pas eu de ces éboulements considérables, qui entraînent des interruptions de la circulation et des gênes de trafic plus ou moins prolongées.

Le parcours total des trains, qui avait été en 1916 de 1.660.886 kilomètres, a été, en 1917, de 1.860.456 kilomètres, soit une augmentation de 12 %

La Compagnie a procédé à une révision de ses tarifs, mais cette opération n'aura d'effet que sur l'exercice en cours ; seuls, les tarifs nouveaux des voyageurs et des bagages ont été mis en application le 1^{er} novembre 1917. Elle a, en outre, obtenu du gouvernement l'élévation, à titre provisoire mais au maximum, des droits du péage,

ainsi que le doublement, provisoire aussi, des prix de transport sur les sections de Yunnan où l'exploitation est exceptionnellement coûteuse.

La Compagnie n'a, jusqu'ici, pas soutenu de la hausse des combustibles, mais son marché pour la fourniture des briquettes a pris fin en 1917 et les conditions pour l'avenir se sont aggravées.

La situation politique toujours troublée en Chine, les ravages de la guerre civile, l'existence maintenue de la piraterie au Yunnan, l'insécurité qui s'est plutôt développée en 1917, n'ont pu qu'entraver le développement des affaires et du trafic. Cependant l'avenir se présente pour la Compagnie, d'une manière très encourageante, et la bonne situation financière que laisse apparaître son dernier bilan donne une sérieuse assiette à ses espoirs d'accroissement et de prospérité.

NOMINATIONS ET MUTATIONS (Bulletin officiel du ministère des colonies, 1919)

Par arrêté du ministre des Colonies du 8 novembre 1918,

M. Demartial (François-Georges) ⁷¹, sous-directeur au Ministère des Colonies, en service détaché, admis à faire valoir ses droits à la retraite, a été nommé, pour compter du 18 novembre 1918 et jusqu'au 28 mai 1923, commissaire du gouvernement près la Compagnie française des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan, en remplacement de M. Gerdret ⁷², directeur honoraire au ministère des Colonies.

L'allocation annuelle attribuée à M. Demartial, en cette qualité, a été fixée à 6.000 francs.

Le chemin de fer du Yunnan (Le Courrier colonial, 22 novembre 1918)

Les comptes d'exploitation du chemin de fer de Haïphong à Yunnan-Sen viennent d'être approuvés par des arrêtés du gouverneur général de l'Indochine.

L'excédent de recettes à partager a été fixé comme suit :

Pour 1912 : 2.300.074 francs dont 1 million 366.716 francs pour la part de la colonie.

Pour 1913 : 2.470.650 francs, dont 1 million 480.433 francs, pour la colonie.

Et pour 1914 : 2.199.125 francs, dont 1 million 299 417 francs pour la colonie.

⁷¹ Georges Demartial (1861-1945) : ancien commissaire du gouvernement près la Banque de l'Indochine (1904-1918). Chevalier de la Légion d'honneur. Il fait l'objet d'une substantielle notice dans le *Maitron* (Dictionnaire biographique du mouvement ouvrier français).

⁷² Gabriel Gerdret : né le 14 juin 1858 à Boulogne (Hauts-de-Seine). Fils de Frédéric Hippolyte Gerdret, commis principal des contributions indirectes, et de Marie Désirée Housez. Marié en 1898 avec Adeline Watkins. Bachelier ès lettres. Carrière au ministère de la marine, puis des colonies jusqu'au grade de sous-directeur (1877-1910), administrateur de la Confiance-Grêle (mai 1910, renouvelé en 1933), de la Haute-N'Gounié, de la Société agricole forestière et industrielle pour l'Afrique et de la Compagnie forestière Sangha-Oubangui (*quitus* en 1933). Officier de la Légion d'honneur (*JORF*, 18 juillet 1908).

Alphonse, Auguste, Marie DANAIS

Né à Oran, le 11 juillet 1875.

Admis dans les Ponts et chaussées fin 1897. Démissionnaire en 1899 pour entrer à la [Compagnie générale française de tramways](#). Envoyé à Orléans pour la transformation du réseau de traction animale en traction électrique.

Quitte cette compagnie fin 1901 pour entrer à la Compagnie française des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan. Parti au Tonkin en janvier 1902 pour l'organisation des services de cette nouvelle compagnie. A quitté définitivement l'Indochine en 1911 et a été nommé ingénieur du service technique de la Compagnie à Paris. En cette qualité a fait partie d'une mission d'ingénieurs envoyée en octobre 1913 en Éthiopie, pour la révision du tracé et l'organisation des travaux de construction, pour le compte de la [Compagnie du chemin de fer de Djibouti à Addis-Abéba](#). Rentré en France au début 1914.

Sauf le temps durant lequel il s'est mis bénévolement à la disposition du camp retranché de Paris, a assuré pendant la guerre le service des commandes et expéditions de matériel de chemin de fer en Indochine.

Pour des raisons de famille a quitté les affaires coloniales à la fin de la guerre et est venu habiter à Concarneau pour s'occuper d'armement à la pêche hauturière.

Chevalier de la Légion d'honneur du 12 janvier 1932 (ministère des colonies).

Chemins de fer de l'Indo-Chine et du Yunnan (*L'Information financière, économique et politique*, 3 juillet 1919)

L'assemblée générale ordinaire des actionnaires de cette société s'est tenue le 30 juin sous la présidence de M. le baron Hély d'Oissel, président du conseil d'administration, assisté des représentants de la Société Générale et du Comptoir National d'Escompte, en qualité de scrutateurs, et de M. R. Brouillet, en qualité de secrétaire.

La progression des recettes, qui se manifeste depuis 1915, s'est maintenue et accentuée en 1918. Elles ont atteint 12.019.184 fr. en augmentation de 21 % sur celles de 1917. La hausse de la piastre d'Indochine et du dollar yunnanais a contribué à grossir le chiffre en francs des recettes perçues en piastres. En outre, le relèvement de tarifs, réalisé en 1917, a produit son plein effet dans le dernier exercice.

Le total général des tonnages transportés s'est élevé à 155.397 tonnes contre 125.000 en 1917, soit, dans l'ensemble, une augmentation de 24 %.

Le trafic voyageurs indigènes s'est notablement développé, au Yunnan surtout.

Jusqu'ici, la Compagnie a pu faire face aux besoins, mais elle devra envisager, dans un avenir prochain, d'importantes commandes de matériel roulant.

Les dépenses d'exploitation ont augmenté, en 1918, plus rapidement que les recettes. Elles se sont élevées à 7.802.560 fr., et même à 8.102.560 fr. si l'on y comprend les dotations du Fonds de prévoyance pour le personnel et du Fonds d'assurances. L'augmentation, par rapport à l'an dernier, dépasse 27 %.

Dans les conditions anormales créées à l'exploitation par les conséquences de la guerre, la formule d'exploitation s'est trouvée en défaut et, dès 1917, les allocations qu'elle détermine commençaient d'être insuffisantes. Pour 1918, cette insuffisance n'est pas moindre d'un million de francs. Le conseil espère que les négociations qu'il a engagées, dès avril 1918, pour la révision de la formule d'exploitation aboutiront à un accord satisfaisant pour les intérêts des contractants. La formule périmée a été provisoirement appliquée par l'Administration à l'exercice 1918, mais ce compte sera ultérieurement redressé par l'application à cet exercice de la formule nouvelle et par le

payement à la Compagnie des intérêts des sommes dont celle-ci est actuellement à découvert.

Le solde créditeur de l'exercice ressort à 1.31.530 fr. Le conseil propose de maintenir le dividende au même chiffre que l'an dernier, soit 25 fr. par action ordinaire ou privilégiée, payable le 1^{er} juillet prochain. (Un acompte de 10 fr. par titre a été payé le 1^{er} janvier dernier aux actions privilégiées).

L'assemblée, à l'unanimité, a approuvé cette proposition. Elle a nommé MM. Getten, Rambaud et Lem, administrateurs. MM. Dumoulin, Lefèvre-Pontalis et Moureau ont été nommés commissaires des comptes.

CHEMINS DE FER DE L'INDOCHINE ET DU YUNNAN
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 15 octobre 1919)

La progression des recettes de la Compagnie française de Chemins de fer de l'Indo-Chine et du Yunnan s'est encore accentuée au cours de l'exercice 1918. De 9.911.671 15 en 1917, celles-ci sont en effet passées à 12.019.184 74. Ces résultats sont imputables à l'augmentation du trafic, au relèvement des tarifs et à la hausse de la piastre.

Le parcours des trains a atteint 1.955.312 kilomètres contre 1.860.456 en 1917. Le trafic des voyageurs s'est notablement développé. Le tonnage des marchandises transportées s'est élevé à 155.397 tonnes contre 125.000.

Mais la hausse de la piastre a encore aggravé l'augmentation générale des prix de revient des matières et de l'outillage nécessaires à l'exploitation ; d'autre part, la cherté de la vie a rendu nécessaire l'augmentation des avantages pécuniaires consentis au personnel. Il est résulté de cet état de choses que les dépenses d'exploitation sont passées de 6.095.542 57 à 7.802.560 86 et même à 8.102.560 86, en y comprenant la dotation du fonds de secours et de prévoyance pour le personnel et celle des fonds d'assurance contre l'incendie et les accidents d'exploitation.

Néanmoins, le bénéfice est en légère augmentation. Ainsi que nous l'avons indiqué dans nos numéros des 25 juin et 16 juillet, les comptes soumis à l'assemblée du 30 juin faisaient ressortir un solde créditeur de 1.315.530 fr. contre 1.120.660 fr. l'an dernier. Compte tenu du report antérieur, le solde disponible s'élevait à 1 million 960.077 98, contre 1.575.581 fr.

La répartition adoptée se présente comme suit, comparée à la précédente :

	1917	1918
Réserve légale	56.033 50	65.776 52
Intérêt aux actions	875.000 00	875.000 00
Report à nouveau	644.547 50	1.019.301 46
	<u>1.575.581 00</u>	<u>1.960.077 98</u>

Le dividende ressort ainsi à 25 fr. par action, égal au précédent.

Le conseil estime que l'augmentation du trafic rendra nécessaire, dans un avenir prochain, d'importantes commandes de matériel roulant, pour la période décennale 1918-1928. À cette période s'appliquera une nouvelle formule d'exploitation, des négociations étant engagées pour la révision de l'ancienne formule. Celle-ci ne répond plus aux conditions actuelles de l'entreprise et, en 1918, le déficit des allocations, par

rapport aux dépenses qu'elles devraient couvrir, n'est pas inférieur à un million de francs. Ce n'est que provisoirement que la formule périmée a été appliquée à l'exercice ; ce compte sera ultérieurement redressé par l'application à cet exercice de la formule nouvelle et par le paiement des intérêts des sommes dont la Compagnie est actuellement à découvert.

[suite illisible]

COMPAGNIE FRANÇAISE DES CHEMINS DE FER DE L'INDOCHINE ET DU YUNNAN
(*Annuaire général de l'Indochine française, 1920, p. 49-51*)

Liste du personnel européen

Direction de l'exploitation

MM. CHEMIN-DUPONTÈS (G.-J.), ingénieur en chef, directeur de l'exploitation, à Hanoï ;

HILAIRE (Auguste), sous-directeur de l'exploitation, à Hanoï.

Secrétariat de la direction

MM. TELMON (Claudius), chef du secrétariat à Hanoï ;

ROCHE (Louis), commis de 2^e classe, à Hanoï.

MICHELOT (Alfred), commis à Hanoï.

Agence principale au Yunnan

M. JONERY (Jean), agent principal à Mongtseu-ville (Yunnan).

Services administratifs

M. DURON (Henri), chef des services administratifs, en France (en congé).

POULIGO (Albert), inspecteur principal, chef du bureau central, en France (en congé) ;

ANCEL (Eugène), commis, à Hanoï ;

PITON (Jacques), inspecteur, chef de la comptabilité centrale, à Hanoï ;

LECOMTE (Jules), sous-inspecteur, à Hanoï ;

JOLY ((Marius), commis, à Hanoï ;

BATUT (Jean), commis principal, caissier central à Hanoï ;

PERGAUD (Louis), commis, caissier central à A-mi-tchéou (Yunnan) ;

GERBAULT (Camille), commis-paveur à Hanoï ;

BOÉ (Jean), commis-payeur, à A-mi-tchéou (Yunnan) ;

JOURNÉ (Henri), inspecteur, chef de la comptabilité et du contrôle des dépenses à Hanoï ;

ROUX (Jean), sous-inspecteur à Hanoï ;

LECLERC (Georges), inspecteur, chef de la comptabilité et du contrôle des recettes, en France (en congé) ;

BEAUCLAIR (Maxime-Henri), sous-inspecteur en France (en congé) ;

LEFÈVRE SORY (Armand), sous-inspecteur, à Hanoï ;

GIUDICELLI (Raymond), commis, à Hanoï ;

FOURSAUD (Jean), inspecteur principal, chef des approvisionnements, en France (en congé) ;

MALBERT (André), inspecteur, à Hanoï ;

HERMIER (Henri), commis, à Hanoï ;

MOUNARD (Louis), commis, à Gia-lâm.

Service médical au Yunnan.

M. le docteur DUMONT (Henri), médecin de la Compagnie, chef du Service médical au Yunnan, à A-mi-tchéou.

Trafic et mouvement.

MM. LÉCORCHÉ (Maurice), ingénieur en chef, chef de service, à Hanoï ;
ROMIEUX (Théophile-Marie-Marcelin), chef d'arrondissement à Yunnanfou ;
ANDRIEU (Emile), chef d'arrondissement en France (en congé) ;
BANDET (Louis), inspecteur, en France (en congé) ;
BROQUA (Ernest), inspecteur, chef de bureau, à Hanoï ;
TOUSSAINT DE QUIÉVRECOURT (Paul), inspecteur à Yi-léang (Yunnan) ;
GELIN (Marcel), inspecteur à Pho-moi ;
MALORTIGUE (Édouard), inspecteur, à Gia-lâm ;
BOUDIOS (Charles), sous-inspecteur, en France (en congé) ;
LANNOIS (Adrien), sous-inspecteur, à Viétri ;
MALORTIGUE (Albert) sous-inspecteur (en congé) ;
BIGNET (Joseph), sous-inspecteur à A-mitchéou (Yunnan) ;
ROUCH (Pierre), sous-inspecteur p. i. à La-ha-ti (Yunnan) ;
CABANEL (Denis), sous-inspecteur p. i., à Pouo-hi (Yunnan) ;
RAGOT (Henri), chef de gare principale, en France (en congé) ;
SIMON (Camille), chef de gare principale, à Yunnanfou (Yunnan) ;
LECOMTE (Henri), chef de gare principale faisant fonctions, à Lao-Kay ;
WEILLER (Paul), chef de gare principale faisant fonctions, à Gia-lâm ;
LACOMBE (Armand), chef de gare principale faisant fonctions, à Haïphong ;
FAVEY (Jean), chef de gare principale faisant fonctions, à Mongtseu-Pi-che-Tchai (Yunnan) ;
ROUSTAN (Marius), chef de gare principale faisant fonctions à A-mi-Tchéou (Yunnan) ;
BORSAY (Adolphe), inspecteur du Service télégraphique, à Pho-moi ;
GRANTE (Arthur), sous inspecteur du Service télégraphique, à Yi-léang (Yunnan) ;
MARTINI (François), contremaître du Service télégraphique, à Pho-moi ;
BONCHOUX (Henri), contrôleur de train, en France (en congé) ;
LAVAUX (Marie), contrôleur de train à Hanoï ;
TACONET (Jean), contrôleur de train à Yèn-bay ;
FAIVRE (Louis), contrôleur de train à Lao-Kay ;
LÉONARD (Fernand), contrôleur de train à Hanoï ;
SIBILAT (Jules), contrôleur de train à Yunnanfou (Yunnan) ;
FARINES (Julien), contrôleur de train à A-mi-tchéou (Yunnan) ;
PREYRE (Roger), contrôleur de train, Haïphong ;
BATILLIOT (Emile), contrôleur de train, à Yi-léang (Yunnan) ;
DASTE (Joseph), contrôleur de train à Pho moi ;
CASIER (Léon), contrôleur de train à Hanoï ;
BOURON (Henri), contrôleur de train à Viétri ;
HUBERT DELISLE (Maurice), contrôleur de train à A-mi-Tchéou (Yunnan) ;
BATTLE (Jean), contrôleur de train à Hanoï ;
L'HOSTIS (Louis), contrôleur de train à Hanoï ;
MÉNIN (Jean), contrôleur de train à Hanoï ;
CRESUT (Henri), commis, à Yunnanfou (Yunnan) ;
BOURDRON (Alphonse), commis à Hanoï ;
VIGOUR (René), commis, à Hanoï ;
LAURET (Ariste), commis, à Hanoï.

Matériel et traction.

MM. MOREAU (François), ingénieur en chef, chef de service, à Hanoï ;

CUNIN (Achille), ingénieur, chef de service adjoint, à Hanoï ;
GELY (Louis), inspecteur principal, à Hanoï ;
BÉLOT (Jules), chef de dépôt principal, en France (en congé) ;
LECUIR (René), chef de dépôt principal, à Yunnanfou (Yunnan) ;
BLANCHER (Jules), chef de dépôt principal, à Gia-lâm ;
DUPUY (Pierre), chef de dépôt principal, en France (en congé) ;
CLÉMENT (Antony), chef de dépôt principal p. i. à A-mi-tchéou (Yunnan) ;
MINIAC (André), chef de dépôt principal p. i. à Pho-moi ;
GARNIER (Maurice), chef de dépôt à Yi-léang (Yunnan) ;
BAUGERAUD (Auguste), chef de dépôt, à Haïphong ;
LABAT (Eugène), chef de dépôt à A-mi-tchéou (Yunnan) ;
RUSTAND (Charles), sous-chef de dépôt principal, en France (en congé) ;
BAS (Charles), commis à Hanoï ;
GIRAULT (Édouard), commis à Hanoï.

Ateliers de Gia-lâm.

MM. GRELLIER (Jean), inspecteur principal, chef des ateliers à Gia-lâm ;
RAOUX (Louis), inspecteur à Gia-lâm ;
COISSANDEAU (Auguste), contremaître principal des ateliers à Gia-lâm ;
BAUD (Désiré), chef de dépôt, détaché aux ateliers à Gia-lâm ;
THULLARD (Henri), sous-chef de dépôt, détaché aux ateliers à Gia-lâm ;
DACQUAIT (Jean), commis des ateliers à Gia-lâm.

Voie et bâtiments.

MM. HUD (Paul), ingénieur en chef, chef de service, à Hanoï ;
PRAQUIN (Émile), chef d'arrondissement, à A-mi-tchéou (Yunnan) ;
ROCHARD (Gustave), chef d'arrondissement, à Hanoï ;
FOURNIER (Paul), chef d'arrondissement, en France (en congé) ;
WILMET (Clément), chef de section, à Gia-lâm ;
SCHAEFER (Jules), chef de section, à Pho-moi ;
ÉLIE (Paul), chef de section, à Tché-ts'ouen (Yunnan) ;
DEVERS (Constant), chef de section, en France (en congé) ;
DE CHAMPMORIN DU JAROSSEY (Henri), chef de section, en France (en congé) ;
FACIOLLE (Antoine), sous-chef de section à Yi-léang (Yunnan) ;
ISNARD (Paul), chef de section, à Viétri ;
RUSSAC (Henri), sous-chef de section, à Wan-t'ang (Yunnan) ;
STRUB (Camille), sous-chef de section, en France (en congé) ;
KONSTANTONOVITCH, sous-chef de section, chef de section p. i., à Pouo-hi (Yunnan) ;
BARILLET (Marcel), sous-chef de section à Viétri ;
MENIN (Félix), sous-chef de section, à A-mitchéou (Yunnan) ;
VIAUD (Gabriel)⁷³, sous-chef de section, à Pouo-hi (Yunnan) ;
ISNARD (Georges), agent technique, à Phomoi ;
GHIGO (André), chef de district, à A-mitchéou (Yunnan) ;
DIJON (Jules), chef de district, à Si-Eul (Yunnan) ;
VINCENT (Adrien), chef de district, à Tchets'ouen (Yunnan) ;
MACHETTI (Emile), chef de district, à Haïphong ;
TABOUILLOT (Louis), chef de district, à K'opao-ts'ouen (Yunnan) ;
LAFONT (Paul), chef de district (agent des Ponts métalliques sur la ligne) ;
TROMBETTA (Sébastien), chef de district, à Yèn-bay ;
PESSON (Auguste), chef de district, à K'o-paots'ouen (Yunnan) ;

⁷³ Gabriel Viaud : révoqué du cadastre du Tonkin (1920). Il crée ensuite l'[Hôtel Touring](#) à Lao-Kay.

SCHIR (Louis), chef de district, en France (en congé) ;
 TRELUYER (Florent), chef de district, à Trai-hutt ;
 SIRGUE (Louis), chef de district, à Thanh-ba ;
 GIACOMONI (Jean), chef de district, à Viétri ;
 ROMPTEAUX. (Télesphore), chef de district à Ngoi-hop ;
 VANNER (Émile), chef de district (révision de peinture des ponts métalliques), sur la
 ligne ;
 VAYSSE (Etienne), chef de district à Bao-ha ;
 PARDON (Jean), chef de district à Kéou-kiaitseu (Yunnan) ;
 ALFRED (Georges), chef de district à Yi-leang (Yunnan) ;
 FAUCHER (Louis), chef de district à Tchengkong (Yunnan) ;
 OUVRIER (Simon), chef de district à Haïphong ;
 PELLEGRIN (Pierre), chef de district en France (en congé) ;
 LE LIBOUX (Jean), chef de district en France (en congé) ;
 CASANOVA (Joseph), chef de district à Tachou-t'ang ;
 BONTEMPS (Claude), chef de district à Pouotou-tsing (Yunnan) ;
 BONNET (Charles) chef de district à Gia-lâm ;
 TRANCHANT (Florent), chef de district à Tachou-t'ang (Yunnan) ;
 POLI (Laurent), chef de district à Po-tchai (Yunnan) ;
 MAZÈRES (François), chef de district à Lou-Fong-tà'buen (Yunnan) ;
 KRAEMER (Charles), chef de district à Lochouei-long (Yunnan) ;
 NOLLE (François) chef de district à Mahouang-pou (Yunnan) ;
 BRIAND (Louis), chef de district à Thai-niôn ;
 BEAUREGARD (Auguste), chef de district à Jo-chouei-t'ang (Yunnan) ;
 DUPONT (Jacques), chef de district à Thach-loi ;
 DUNAND (Georges), chef de district à Siunkien-sseu (Yunnan) ;
 MENIN (Gaston), chef de district à A-mitchéou (Yunnan) ;
 DARQUE (Henri), chef de district à Mongtseu-Dragon-Noir (Yunnan) ;
 PERRIN (Antoine), chef de district à Haiduong ;
 CORDIER (Joseph), chef de district à Wan-t'ang (Yunnan) ;
 GARRES (Émile), commis, adjoint au chef de bureau, à Hanoï ;
 FLEUROT (Louis), commis, à Hanoï ;
 FLEURÔT (Jean), commis à Gia-lâm ;
 FADAT (Paul), commis à Gia-lâm ;
 AUBRY (Paul), commis à Pho-moi ;
 VRAINCOUUT (Gustave), commis à Tché-ts'ouen, (Yunnan) ;
 MICHELOT (Louis), commis à Hanoï ;
 GREDDÉ (André-Charles), commis à Hanoï ;
 MONNET (Jean), commis, en France (en congé) ;
 SIGALA (Félix), commis à A-mi-tchéou (Yun-nan).

NÉCROLOGIE
 Baron Hély d'Oissel
 (*Le Figaro*, 18 juin 1920)
 (*Le Journal des débats*, 19 juin 1920)

Le baron Hély d'Oissel s'est éteint, hier, en son domicile rue Octave-Feuillet, à l'âge de 85 ans. Ancien officier, le baron Hély d'Oissel, propriétaire du château de Villiers, près de Poissy, dont il avait été maire, fut successivement conseiller général et député de Seine-et-Oise. Il appartient au Conseil d'État. Financier très averti, il avait été président du conseil d'administration de la Société générale et de la Banque de l'Indo-Chine, vice-

président de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest et de la Compagnie des messageries maritimes.

Grand philanthrope, il avait reçu la médaille de l'Encouragement au bien, pour la Caisse des employés de la prévoyance, auxquels il avait témoigné la plus active et généreuse sollicitude. Il était officier de la Légion d'honneur.

Il était le père de la marquise de Ségur, veuve de l'éminent académicien.

Un service sera célébré demain samedi, 19 courant, à dix heures précises, en l'église Notre-Dame-de-Grâce de Passy, 8, rue de l'Annonciation, on l'on se réunira, L'inhumation aura lieu à la Bussière-sur-Ouche (Côte-d'Or).

Stanislas SIMON, président

1875-1878 : détaché par le CIC à la Banque de l'Indochine à Pondichéry.

Août 1888 : directeur à l'administration centrale.

1909 : premier administrateur de la [Banque de l'Indochine](#) sorti du rang.

1920 : président de la Banque de l'Indochine.

Administrateur de la Banque de l'Afrique occidentale, du Comptoir national d'escompte, de la Compagnie générale du Maroc (1912), des Charbonnages du Tonkin, de la Société industrielle de chimie d'Extrême-Orient, des Tabacs de l'Indochine, de la Navigation à vapeur France-Indochine, etc.

LÉGION D'HONNEUR

Ministère des colonies

(*Le Journal des débats*, 27 mars 1921)

Chevaliers

MM. [Gustave] Langrogne, ingénieur, ancien sous-directeur de l'exploitation à la Compagnie française des chemins de fer de l'Indo-Chine et du Yunnan...

Le bureau du congrès de l'outillage

à l'Exposition de Marseille

(*Les Annales coloniales*, 29 juillet 1921)

Président spécial du Congrès de l'Outillage

M. Maxime Getten, ingénieur en chef des Ponts et chaussées, vice-président et directeur général de la Compagnie française des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan, à Paris.

Secrétaires généraux techniques

M. René Brouillet, secrétaire général de la Compagnie française des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan, à Paris.

CHEMINS DE FER DE L'INDOCHINE ET DU YUNNAN

(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 12 août 1921)

La hausse de la piastre indo-chinoise pendant les premiers mois de 1920 a joué un rôle important dans l'exploitation du Chemin de fer de l'Indo-Chine et du Yunnan.

De 11 fr. 25 à la fin de 1919, le cours atteignait son maximum, 16 fr. 50 en février 1920. En décembre, il n'était plus que de 9 fr.

Les recettes en cette monnaie, qui ont été pour l'année dernière de 1.471.264 piastres, sont représentées par 16.192.736 francs, ce qui fait ressortir le cours moyen de transformation à 11 fr. 09, les cours réellement appliqués à la fin de chaque mois ayant varié de 8 fr. 50 à 15 fr. 50. Le dollar du Yunnan a subi aussi de très larges fluctuations.

Depuis 1918, premier exercice sérieusement atteint par ces perturbations, la société a dénoncé la formule d'exploitation et entamé des négociations avec le gouvernement. En juin 1920, elles aboutirent à la signature d'un avenant instituant, en application de la loi du 7 janvier 1920, un régime provisoire, valable jusqu'en octobre 1924, et dont nous avons exposé l'économie à propos de l'assemblée de 1919. Sans entrer ici dans le détail aride et compliqué des tarifs, nous nous bornerons à rapprocher les résultats que nous avons, d'ailleurs, indiqués déjà et qui ont été soumis à l'assemblée du 29 juillet. Les comptes de 1920 se traduisent par un solde créditeur de 1.170.762 fr. auxquels s'ajoutent les intérêts divers pour 1.051.698 fr., d'où un bénéfice total de 2.222.459 fr. contre 1.513.202 fr. Cependant, l'avenant de juin 1920 était intervenu tardivement ; il ne laissa pas que de soulever des protestations et des difficultés, d'autant que la situation économique des pays traversés par la Compagnie des chemins de fer de l'Indo-Chine n'a pas été très favorable en 1920. Au Tonkin, le transport du riz et des minerais a été interrompu pendant quelque temps. Au Yunnan, le montant élevé des exportations d'étain de Kotiéou ne correspond pas au développement de la production : car les stocks antérieurs ont fourni une grosse part des expéditions, et l'extraction a été très ralentie par suite des cours trop bas du métal.

Le total général des tonnages transportés en 1920 s'élève à 169.602 tonnes contre 177.211 en 1919. Pour ce qui est du trafic-voyageurs, le parcours total des trains a été de 2.100.950 km., sans changement notable.

Les recettes de toute nature se sont élevées, pour le même exercice, à 25.057.815 fr. en augmentation de 49,8 % sur celles de 1919, tandis que les dépenses locales d'exploitation s'élevaient à 21 millions 137.135 fr., en augmentation de 76,7 % par rapport à 1919.

L'augmentation des dépenses d'exploitation, pour un tonnage demeuré sensiblement le même, tient aux causes que nous énumérons l'an dernier, et qui n'ont fait que s'aggraver, puisque la hausse de la piastre, qui en est la principale, s'est poursuivie ou maintenue pendant le premier semestre de 1920.

Voici, maintenant, quelques précisions sur le bilan. Le poste Placements temporaires et Portefeuille atteignait 16.429.999 fr. Il s'accroîtra en 1921, du fait de la suppression du Fonds de réserve spécial institué par l'article 2 de la convention de concession. En effet, les conditions requises étant remplies, la Compagnie est en instance pour le partage des titres qui composent cette réserve, en conformité du précédent de 1915.

Le conseil a jugé opportun de constituer une provision spéciale pour couvrir la dépréciation éventuelle du portefeuille ; il a affecté à la dotation de cette provision une somme de 400.000 fr. Le

Domaine privé de la Compagnie s'est augmenté par l'acquisition de l'immeuble du n° 89 de la rue de Miromesnil, destiné à l'installation nouvelle des services.

Par l'application de l'avenant sus-visé, un poste nouveau apparaît à l'Actif, où figure le total des dépenses faites en 1920 pour travaux et fournitures complémentaires d'importance exceptionnelle, soit 2.855.449 fr.

En contre-partie, au Passif, le fonds spécial prévu par l'article 6 de l'avenant est doté de 1 million de francs seulement pour 1920.

La différence, 1.855.449 fr., constitue une avance de la Compagnie portant intérêt au taux des avances de la Banque de France et remboursable sur les dotations annuelles du Fonds spécial, qui seraient, éventuellement, à augmenter pour couvrir les dépenses dont il s'agit.

La part attribuée à la colonie dans les recettes de 1920 par application de l'avenant de juin 1920, est de 3.502.250 fr. ; elle eût été un peu moindre selon l'ancienne répartition — en supposant des allocations égales au montant réel des dépenses locales.

Le Compte d'exploitation pour 1920 est présenté dans la même forme que les années précédentes ; mais un article nouveau y apparaît pour l'application de l'avenant, et diverses provisions n'y sont pas mentionnées, parce qu'elles ne reçoivent pas, en 1920, d'augmentation nouvelle — eu égard au régime provisoirement instauré par l'avenant.

La dotation du Fonds de secours et de prévoyance pour le personnel a été élevée à 225.000 fr. Les autres Provisions pour amortissements et charges n'ont reçu, comme il vient d'être dit, aucune augmentation. En effet, d'une part, sous le régime provisoire de l'avenant, elles n'ont plus le même rôle, et, d'autre part, les éventualités en vue desquelles elles avaient été constituées se sont quelque peu précisées et ont allégé leur affectation, par l'effet de liquidations réalisées et de la clôture de procès depuis longtemps en cours. Lesdites provisions paraissent actuellement suffisantes pour les besoins auxquels elles auraient à pourvoir.

Il n'est peut-être pas inutile de rappeler aussi que suivant la pratique constante des Compagnies de Chemins de fer, l'amortissement d'usure du matériel se trouve confondu avec les dépenses d'entretien, réparations et gros travaux. Le renouvellement se confond avec la réparation et l'entretien ; il se fait petit à petit chaque année au fur et à mesure des besoins. Quant aux approvisionnements, qui figurent au bilan pour leur prix de revient, ils ne sont pas atteints par les dépréciations éventuelles, étant toujours cédés aux services de l'exploitation pour ce prix de revient.

Le solde créditeur du compte d'Exploitation est de 1.170.762 fr., il forme le premier article du compte de Profits et Pertes et en y ajoutant les intérêts divers, soit 1.051.698 fr., on atteint 2.222.460 francs. La réserve et les tantièmes absorbent 184.757 fr. Le fonds de prévoyance reçoit 500.000 fr. Après attribution de 1.400.000 fr. aux actions, le report à nouveau se monte à 152.012 fr.

Le dividende de 1920 ressort donc à 35 fr. Un acompte de 10 fr. par titre a été versé le 1^{er} janvier 1921 pour les actions privilégiées seulement. Le surplus a été mis en paiement le 1^{er} juillet dernier. En conséquence, à cette date, il a été reparti pour une action privilégiée, contre remise du coupon n° 24, 30 fr. brut, soit net au nominatif 27 fr., et net au porteur 25 92 et pour une action ordinaire contre remise du coupon n° 12, 40 fr. brut, et net au nominatif 36 fr., et net au porteur 33 87.

L'assemblée a ratifié la nomination faite par le conseil, pour remplacer M. Desvaux, de M. de la Fontaine, administrateur du Crédit industriel et commercial.

LÉGION D'HONNEUR
Ministère des colonies
(*Journal officiel de la République française*, 13 août 1921).
(*Les Annales coloniales*, 17 août 1921)

Au grade d'officier (au titre civil)

Dufour (Eugène-Albert), ingénieur-constructeur. Ancien ingénieur divisionnaire à la Compagnie du chemin de fer du Yunnan. Chevalier du 20 octobre 1911.

NOTES & VALEURS DU JOUR
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 12 octobre 1921)

La reprise de la piastre indo-chinoise, qui, de 9 fr. au début de l'année, était tombée à 6 fr. au mois de juin et vient de regagner les environs de 8 fr., attire l'attention sur les entreprises qui encaissent des recettes en monnaie indo-chinoise.

Parmi celles-ci, nous croyons intéressant de signaler les actions du Chemin de fer de l'Indo-Chine et du Yunnan, qui se traitent au parquet aux environs de 437 fr.

La Compagnie, dont le cahier des charges n'avait prévu que des tarifs en francs, et qui, payant ses dépenses en piastres, subissait de ce fait un préjudice considérable, a obtenu en juin 1920 la signature d'un avenant instituant un régime provisoire valable jusqu'en octobre 1924 et lui permettant de rétablir ses tarifs usuels en piastres au niveau normal, sur le pied du taux fixe de 3 fr. Cette modification, entrée en vigueur en septembre 1920, s'est déjà traduite par une amélioration notable des résultats du dernier exercice, lequel a laissé un bénéfice net de 2.222.459 fr. contre 1.543.203 fr. précédemment. Le dividende a pu être porté à 40 francs par action privilégiée ou ordinaire, contre 30 fr. précédemment.

L'exercice en cours aura bénéficié de ces dispositions nouvelles pendant toute sa durée, et bien que les écarts de change aient été moins élevés en 1921 qu'en 1920, on peut prévoir que les résultats de cette année permettront aisément de maintenir au moins le dividende à 40 fr. (Les deux catégories d'actions ont droit au même dividende, les actions privilégiées ayant seulement un droit de priorité à concurrence de 4 % ou 20 fr. par titre).

Tout en tenant compte des aléas spéciaux aux entreprises de chemins de fer des pays tropicaux, tornades, typhons qui exposent leurs ouvrages d'art à certains risques, on peut considérer que les cours actuels de ces titres offrent l'occasion d'un placement avantageux et rémunérateur.

AEC 1922-692 — C^{ie} française des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan, 189, rue de Miromesnil, PARIS (8^e).

Capital. — Sté an., f. le 10 août 1901, au capital de 17.500.000 fr. en 35.000 act. de 500 fr. ent lib. dont 10.000 privil. et 25.000 ordin. — Divid. : act. priv. : 1916, 20 fr. ; 1917 et 1918, 25 fr. ; 1919, 30 fr. : 1920, 40 fr. — act. ord. même divid. que les act. priv.

Objet. — Exploit. de la ligne de Haïphong à Yunnansen et construction de la partie de cette ligne comprise entre Lao-kay et Yunnansen, ainsi que toutes autres exploit. pouvant lui être concédées en Indochine ou dans le sud de la Chine.

Exp. — Matériel de toute nature pour chemins de fer.

Conseil. — MM. Stanislas Simon [Bq Indoch.], présid. ; Maxime Getten [v.-pdt adm. délégué du Djibouti-Addis-Abeba], v.-présid.-direct. général ; Edgar de Sinçay [ép. Jeanne Fould. Vieille-Montagne], H. E[ugène] Boyer [Decauville, CCF], S[amuel] Einhorn [BFCI], H. Wiener [Bq de Tunisie, Port de Beyrouth...], Édouard Goüin [Batignolles], Georges Rambaud, [Gaston] Lem ⁷⁴, G. de la Fontaine [CIC][Ch. fer Djibouti-Addis-

⁷⁴ Aimé Charles Alphonse Laurent Raoul Gaston Lem (La Flotte-en-Ré, 19 mai 1856-Paris, 29 janvier 1929) : sous-gouverneur de la Banque, en retraite (mars 1918). Administrateur du Crédit foncier de France, du Comptoir national d'escompte de Paris (1919), représentant de ce dernier dans diverses sociétés.

Abeba], Joseph Naud [Comptoir Naud, Denain-Anzin], Lemarquis ⁷⁵ [Sté générale], admin. ; René Brouillet, secrét. général.

LES INCIDENTS DU YUNNAN
(L'Écho annamite, 17 janvier 1922)

(Informations transmises de Hanoï par T. S. F.).

Hanoï, le 12 janvier 1922.

D'une enquête faite sur place le soir même du 9 janvier par notre délégué des affaires étrangères au Yunnan, accompagné du commissaire chinois des affaires étrangères, il ressort qu'une bande chinoise forte environ de 500 pirates avait attaqué le matin, à 6 heures, en présence d'une police insuffisante et impuissante, la gare de Yiléang, située à 399 kilomètres de notre frontière, et pillé ses bâtiments, le dépôt des machines, les maisons de l'agent d'entreprise Jourdan et de l'inspecteur Malortigue. Les deux Français Malortigue et Gilbertas ont été pris par les pirates au moment où ils sortaient de chez eux et emmenés, ainsi qu'un Tonkinois, agent d'entreprise.

Une soixantaine de réguliers chargés d'escorter une caravane marchande de Lou-Nam, survenant par hasard, contre-attaquèrent et mirent en fuite les pirates, qui n'eurent pas ainsi le temps de piller les autres maisons françaises. Le gouvernement yunnanais, dès que prévenu, avait envoyé toutes les troupes dont il disposait à proximité, soit 250 réguliers environ.

Elles délivrèrent au cours d'un premier engagement Gilbertas et l'agent annamite, mais Malortigue avait déjà été tué et les circonstances ayant entouré sa mort sont encore mal éclaircies.

Une trentaine de pirates furent capturés, une vingtaine tués.

Dès la réception des premières nouvelles dans la même matinée du 9, le gouverneur général Maurice Long avait câblé d'extrême urgence à notre représentant à Yunnanfou de faire auprès du gouvernement du Yunnan, les sévères représentations qui s'imposaient en présence de tels incidents et de lui réclamer l'intervention sur l'heure de mesures énergiques propres à assurer par tout moyen le relâchement immédiat de nos nationaux ou protégés-et-le châtement exemplaire des coupables. Sur ces représentations, le général Kou a aussitôt présenté ses excuses à notre consul, lui a exprimé ses très vifs regrets de ces incidents et l'a prié d'en transmettre télégraphiquement l'assurance au gouverneur général.

Des troupes, d'autre part, ont été envoyées et des ordres donnés en vue de la destruction de la bande et des sanctions prises contre les autorités locales de Yi-léang responsables de l'ordre ; un ensemble de mesures sérieuses a été décidé en vue de renforcer l'importance des troupes le long de la ligne de chemin de fer et rétablir la sécurité de son exploitation et du trafic.

Le corps de l'inspecteur Malortigue, repris aux pirates, a été rapporté à Yiléang. La levée du corps sera faite le 13 en présence de notre consul, les obsèques solennelles auront lieu le lendemain à Amitchéou.

Le gouverneur général Maurice Long, tenu au courant des événements par notre représentant à Yunnanfou, lui a fait connaître qu'il prenait acte des excuses présentées par le gouvernement yunnanais et des dispositions effectives qu'il avait prises pour donner satisfaction à ses demandes ; il convenait cependant de régler avant toute autre conversation la question des réparations matérielles incontestablement dues à la famille

⁷⁵ Georges Émile Lemarquis (Vic-sur-Seille, Moselle, 4 février 1861-Obsèques à Saint-Jean-de-Luz, 6 février 1943) : licencié en droit, liquidateur judiciaire, administrateur (1911, puis vice-président (1914-1941) de la Société générale. Son représentant dans diverses sociétés dont les Batignolles. Chevalier de la Légion d'honneur de 1920.

de l'inspecteur Malortigue tué, ainsi qu'à MM. Gibertas et Nguyễn-van-Uc capturés, aux propriétaires et à la compagnie du Railway pour les dommages éprouvés. Le chef de la colonie, en conséquence, a demandé à notre consul d'informer les autorités provinciales du Yunnan que, si elles désiraient rétablir en bonne harmonie les relations entre les deux pays, elles devaient confirmer publiquement les sentiments qu'elles avaient exprimés à notre représentant en versant une somme à titre provisionnel en vue des dites réparations en attendant l'évaluation ultérieure des discussions à ce sujet. Si satisfaction immédiate était donnée sur ce point, le gouvernement général se réservait d'examiner aussitôt la possibilité de rétablir les relations entre l'Indochine et le Yunnan.

Il convient de retenir, en effet, qu'entre-temps le gouvernement yunnanais avait donné au gouvernement général de l'Indochine, en ce qui concerne les regrettables événements survenus le 25 juillet dernier à Yunnanfou, la complète satisfaction qu'il réclamait sur le dernier point en discussion.

On se souvient qu'à la suite de ces incidents, le gouverneur général Maurice Long, en accord avec le ministre de France à Pékin, avait chargé notre consul à exiger :

Primo — des excuses publiques solennelles ;

Secundo — punition exemplaire des coupables ;

Tertio — un engagement officiel du Gouvernement yunnanais à reverser les dépôts dont l'autorisation de remboursement par l'agence de la Banque industrielle de Chine avait été extorquée par les déposants chinois à notre consul sous menace.

Les deux premiers points furent réglés les 1^{er} et 18 octobre dernier. Une longue discussion avait suivi sur les termes même de l'engagement réclamé. En présence des tergiversations des autorités yunnanaises sur le dernier point, le gouvernement général s'était déterminé à une attitude délibérée, approuvée par le ministère, des affaires étrangères, de stricte application des conventions et règlements administratifs.

En présence de cette attitude, le gouvernement militaire du Yunnan, présidé par le général Kou le, s'est décidé à souscrire l'engagement suivant à la formule câblée par notre consul :

« Je déclare formellement que le montant de toutes les sommes que les déposants chinois ont contraint par la force la Banque industrielle de Chine à leur rembourser sera aussitôt reversé par notre gouvernement provincial dès que M. le gouverneur général de l'Indochine en donnera l'ordre ».

M. Maurice Long fait connaître qu'il estimait, en ce qui concernait l'ordre dont il s'agit, cet engagement satisfaisant.

NÉCROLOGIE

Henri Wiener

(*Le Figaro*, 20 janvier 1922)

(*Le Temps*, 21 janvier 1922)

Nous sommes priés d'annoncer le décès de M. Henri Wiener, président du conseil d'administration du Grand Hôtel et de l'Hôtel Meurice, survenu le 18 courant à Marseille. Les obsèques auront lieu le samedi 21 courant, à dix-heures très précises, en l'église Saint-Ferdinand des Ternes. On se réunira à l'église. Inhumation cimetière Montmartre.

MARIAGE

(*L'Avenir du Tonkin*, 15 février 1922)

Aujourd'hui, à 16 heures 30, a été célébré le mariage de M. Célestin François Martin, hôtelier à Hanoï, avec M^{lle} Marcelle Madeleine Joséphine Grellier, sans profession, à Hanoï. Les témoins étaient : MM. François Marie Joseph Bernardin Moreau, ingénieur de la Compagnie des chemins de fer du Yunnan à Hanoï ; et Charles Alfred Bas, sous-inspecteur des chemins de fer de la même Compagnie à Hanoï.

Nos souhaits de bonheur aux nouveaux époux.

NÉCROLOGIE
[Samuel Einhorn]
(*Le Temps*, 6 avril 1922)

Nous avons le regret d'apprendre la mort de M. S. Einhorn, vice-président des Tréfileries et laminoirs du Havre, administrateur de la Banque française pour le commerce et l'industrie, de la compagnie les Réassurances, de la Compagnie française des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan et de la Compagnie du chemin de fer franco-éthiopien de Djibouti. Ses obsèques auront lieu vendredi 7 avril. On se réunira à 10 heures 30, à la maison mortuaire, 27, avenue Pierre-1^{er}-de-Serbie.

De la part de M^{me} Einhorn, sa veuve ; du comte et de la comtesse Raoul de Percin, ses gendre et fille ; de M. et M^{me} Fubini, ses beau-père et belle-mère ; du docteur et M^{me} Lucien Rosenwald, ses beau-frère et sœur ; du docteur et M^{me} Jean Rosenwald de M. et M^{me} Gabriel Rosenwald, ses neveux et nièces ; du docteur et M^{me} Gaston Lyon, et leurs familles.

L'inhumation aura lieu au cimetière de Passy.

Le présent avis tient lieu d'invitation.

LÉGION D'HONNEUR
Ministère des affaires étrangères
(*Journal officiel de la République française*, 21 juin 1922)

Chevalier

Malortigue (Édouard), inspecteur du trafic à la Compagnie des chemins de fer de l'Indo-Chine et du Yunnan. Après seize années de services au Yunnan, attaqué, le 11 janvier 1922, par une bande armée de Chinois qui pillaient la gare de Yleang-Hien, M. Malortigue s'efforça de tenir tête aux assaillants. Capturé par les pillards, il fut emmené comme otage, puis assassiné.

Compagnie française des chemins
de fer de l'Indochine et du Yunnan
(*La Journée industrielle*, 27 juin 1922)
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 20 août 1922)

Les actionnaires de cette société se sont réunis hier en assemblée ordinaire, au siège social, 89, rue de Miromesnil, à Paris, sous la présidence, de M. Stanislas Simon, président du conseil d'administration.

La marche de l'exploitation, au cours de l'année écoulée, n'a été marquée par aucun fait saillant. Toutefois, la multiplication des actes de piraterie et leur aggravation ont

continué de trahir la fermentation intense du monde chinois, aussi bien en Yunnan que dans les autres provinces de l'empire chinois.

Le total des recettes de toute nature, soumises au partage avec la colonie, a atteint 24.306.492 fr. et les dépenses d'exploitation 17.506.382 francs.

Le compte d'exploitation présente finalement un solde créditeur de 1.088.062 fr. auquel s'ajoutent les intérêts divers pour 1.549.395 fr., ce qui forme un total de 2.637.457 francs.

L'assemblée, sur la proposition du conseil, a fixé le dividende à 40 fr. brut par action ordinaire et privilégiée. Les actions privilégiées ayant reçu un acompte de 10 fr., il leur restera à recevoir 30 fr. brut à partir du 1^{er} juillet.

MM. Maurice Devies ⁷⁶ [successeur de Samuel Einhorn, de la BFCI] et [Joseph] Naud, administrateurs sortants, ont été réélus pour six ans.

CHEMINS DE FER DE L'INDOCHINE ET DU YUNNAN (*La Cote de la Bourse et de la banque*, 9 août 1922)

La marche de l'exploitation de la Compagnie des chemins de fer de l'Indo-Chine et du Yunnan, pendant l'année écoulée, n'a été marquée par aucun fait saillant. Seules, toutefois, la multiplication des actes de piraterie et leur aggravation ont continué de trahir la fermentation intense du monde chinois, aussi bien au Yunnan que dans les autres provinces de l'empire.

En 1921, le plus notable incident, en ce qui concerne la Compagnie, a été le pillage de la gare de Ko Pa Tsouen et des deux trains qui stationnaient, par une bande armée, le 29 mars ; deux des agents européens étaient particulièrement molestés. Peu de jours après, les chantiers d'un entrepreneur étaient attaqués et plusieurs coolies grièvement blessés.

Au commencement de la présente année, il s'est produit des faits encore plus graves : le 9 janvier, la gare de Yileang était attaquée et pillée par une forte bande armée.

En dépit de la situation profondément troublée de la Chine et de ses répercussions sur les pays voisins, les variations du taux de la monnaie locale ont été de bien moindre amplitude.

Le compte d'exploitation présente un solde créditeur de 1.088.062 fr. 71., auquel viennent s'ajouter les intérêts divers pour 1.549.395 fr. 59 forment un total de 2.687.457 fr. 99 au lieu de 2.222.459 fr. en 1920. Le dividende a pu être maintenu à 40 fr. brut par action sur lesquels un acompte de 10 fr. par titre a été mis en paiement le 1^{er} janvier dernier pour les actions privilégiées seulement.

Le surplus est payable depuis le 1^{er} juillet dernier à raison de 30 fr. brut, soit net au nominatif 27 fr., et net au porteur 25 fr. 73 par action privilégiée et 40 francs brut, soit net au nominatif 36 fr., et net au porteur 33 fr. 77 par action ordinaire.

Les recettes en monnaie indo-chinoises ont été de \$ 2.333.430 01 et le taux moyen des conversions mensuelles en francs a été de 6 fr. 825.

Les recettes en dollars yunnanais ont été de 1.518.398 36 et le taux moyen des conversions mensuelles a été de 5 fr. 257.

Le total des recettes de toute nature, soumises au partage avec la colonie, a ainsi atteint 24.306.492 francs 62, en diminution de 751.322 fr. 51. soit 3 % par rapport à 1920.

⁷⁶ Maurice Devies (1872-1952) : administrateur de la Banque française pour le commerce extérieur, futur président du Crédit foncier colonial (1931). Voir [encadré](#).

La longueur exploitée étant toujours de 858 km 303, la recette moyenne par kilomètre de voie ressort à 28.319 fr.

Bien que les statistiques de voyageurs ne soient pas encore publiées, on peut indiquer que le trafic est en diminution.

Quant au trafic marchandises, le total général des tonnages transportés a été de 163.836 tonnes, contre 169.662 en 1920, soit 3/4 % en moins — mais il est à noter que les marchandises transportées sont beaucoup plus variées. On peut voir dans ce fait un indice favorable de besoins nouveaux qui naissent, ou de consommation interrompues par les événements et qui reprennent peu à peu.

Les dépenses d'exploitation se sont élevées à 17.506.382 fr. 45, en diminution de 3.630.302 fr. 97, soit à peu près 17 % par rapport au précédent exercice. La cause principale de cette diminution est la baisse du change, qui a influencé largement les dépenses locales en piastres : salaires du personnel indigène et indemnités du personnel européen, achat de combustibles, etc. Elle a compensé certaines causes d'augmentation, parmi lesquelles il faut citer les mesures prises pour améliorer la situation du personnel et la mettre en harmonie avec le taux général des émoluments et les conditions nouvelles de la vie en Extrême-Orient.

La saison des pluies de 1921 a été bénigne, comme celle de 1920 et n'a pas amené de graves dégâts par éboulements et inondations ; il n'y a eu, de ce chef, que de brèves interruptions de la circulation des trains. Il faut dire aussi que la ligne — encore qu'elle ne puisse être jamais sous ce climat et dans ces terrains, mise complètement à l'abri de sérieux à-coups — est aujourd'hui, après tant de travaux complémentaires exécutés, grandement consolidée et assainie.

Sur cet exercice ont encore pesé les travaux de réfection des tunnels n° 15 et 16 dans la vallée de Namti (km. 91 et 95) où se sont rencontrées les plus grosses difficultés techniques et qui n'ont pu être achevés qu'en décembre dernier. Fort heureusement, la déviation provisoire a résisté à deux saisons pluvieuses, et la circulation des trains n'a pas été entravée.

Le matériel roulant comprend actuellement : 20 locomotives légères, 31 locomotives lourdes, 10 locomotives extra-lourdes, 3 locomotives de manœuvres ; 38 voitures de première, 2^e ou 3^e classe, 100 voitures de 4^e classes, 753 wagons divers de 10 à 20 tonnes.

M. le consul Bodard et une mission chinoise à Hanoi
(*L'Avenir du Tonkin*, 17 septembre 1922)

Samedi matin, à 9 h. 35, le train spécial amenant à la capitale, M. le consul Bodard, délégué du ministère des Affaires étrangères à Yunnanfou, entrainé en gare de Hanoi. Dans le wagon-salon se trouvaient également : M. le chef d'escadron Darras, attaché militaire au Yunnan ; M. Chemin-Dupontès, ingénieur, directeur de la Compagnie des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan ; M. Maynard, attaché commercial à Yunnanfou ; M. Izard, receveur des Postes, descendu ces jours derniers pour convoyer un transport de 600.000 piastres et qui était allé au-devant des voyageurs à Gia-Lam.

La mission chinoise comprenait M. Siu-Tche-Phen, commissaire des Affaires étrangères du Yunnan, le colonel Licou, officier d'ordonnance du maréchal Tang, le colonel Pai Pei-Huong, secrétaire de M. Siu, M. Wang, secrétaire du commissaire des Affaires étrangères du Yunnan, M. Têou-Kia-Fa, directeur des troupes de police du chemin de fer à Amitchéou, que suivaient de nombreux serviteurs.

Sur les quais de la gare, on remarquait :

M. le général Sicre, commandant la division de l'Annam-Tonkin, et son fils ; M. le procureur général Toussaint ; M. le conseiller à la Cour Abor ; le chef d'escadron

Lepage, chef de la maison militaire de M. le contrôleur général ; M. le capitaine Thierry, officier d'ordonnance de M. le gouverneur général ; M. Hud, ingénieur en chef de la Compagnie du Yunnan ; MM. Talmont, Andrieu ; M. l'administrateur Manau, représentant M. le résident supérieur ; le commandant Vallat, M. Segond, professeur, ancien directeur des Écoles de Yunnanfou, etc.

Après les salutations d'usage, M. le consul Bodard s'est rendu à l'hôtel des inspecteurs des colonies où les appartements lui sont réservés tandis qu'une auto de la Compagnie du Yunnan emportait vers l'hôtel Métropole MM. les membres de la mission chinoise.

Dans les bagages de M. Dong, se trouvent une demi-douzaine de caisses de bois précieux renfermant des vases superbes.

Partis le 9 de Yunuanfou, ces messieurs ont été escortés tout le long de la voie ferrée par les soldats de la garde du maréchal. En cours de route, la mission s'est rendue aux mines de Ko.

Lundi prochain à 10 heures du matin, M. le consul Bodard sera reçu par M. le gouverneur général p.i. Baudoin.

Dans l'après-midi, à 4 heures, M. le consul Bodard présentera la mission chinoise à M. le gouverneur général p.i.

Nous adressons à M. le consul Bodard, à M. le chef d'escadron Darras, à M. Maynrd, à M. Siou et à M. Wang — ce dernier est bien connu parmi nous — nos meilleurs souhaits de bienvenue et de bon séjour à Hanoï.

NÉCROLOGIE

Édouard Goüin

(*Les Annales coloniales*, 5 octobre 1922)

Nous apprenons le décès de M. Édouard Goüin, administrateur de la Compagnie des Chemins de fer de Bône-Guelma [+ Crédit mobilier français, Chemins de fer du Nord, Ch. fer Indochine-Yunnan, Banque française de Syrie], président du conseil d'administration de la Société de Construction des Batignolles*.

NOMINATION

Charles Léon Barbière,

nouveau représentant de la Compagnie des Batignolles.

Né le 27 novembre 1861 à Saint-Sébastien (Espagne).

Fils de Léon Barbière, dessinateur, et de Mme, née Marie-Clémentine Lenteigne.

Ingénieur ECP, il effectue toute sa carrière à la Compagnie des Batignolles dont il fut administrateur de 1908 à 1945.

Construction de la ligne du Pirée à Larissa et à la frontière ottomane (Grèce) (1902-08).

Directeur des études et travaux de chemins de fer et de ports en Italie, Suisse, Allemagne, Russie, Algérie, Brésil, Congo français (1908 à 1922).

Pendant la guerre, création du matériel pour la défense par la Société de Construction des Batignolles.

Administrateur-directeur (1908-24) de la Société de construction des Batignolles.

Administrateur de la Compagnie générale de construction de locomotives.

Administrateur de la Compagnie générale de construction navales

Président de la Société d'exploitation des chemins de fer en Corrèze et de la Société d'exploitation des Chemins de fer la Limagne, de la Société d'entretien mécanique des voies ferrées, de la Société anonyme Mécano française, du port de Pernambuco (Brésil).

Vice-président de la Société nouvelle des Ateliers Vulcan à Bucarest.

Administrateur de la Compagnie d'exploitation des Chemins de fer orientaux, du Chemin de fer de Salonique à Monastir, de la Société immobilière de Couéron, de la Société d'électricité de Villennes-sur-Seine.

Administrateur de la chambre de commerce franco-hellénique.

Chevalier de la Légion d'honneur du 10 juillet 1925 (min. Colonies).

Décédé le 28 décembre 1945.

MARIAGE

Pierre Capber

Marcelle Anna Geneviève Duron

(*L'Avenir du Tonkin*, 9 novembre 1922)

Aujourd'hui à 16 heures 30 a été célébré le mariage de M. Pierre Capber, lieutenant d'infanterie coloniale, en service à Sept-Pagodes, avec M^{lle} Marcelle Anna Geneviève Duron ⁷⁷, à Hanoï. Les témoins étaient : MM. Pierre Gabriel Duron, ingénieur, directeur de la Société Foncière, et Benjamin Henri Lehé*, administrateur des services civils, résident de France à Bac-Ninh, chevalier de la Légion d'honneur.

Nous adressons aux nouveaux époux nos meilleurs souhaits de bonheur.

NOTES & VALEURS DU JOUR

(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 15 novembre 1922)

Il y a un peu plus d'un an (12 octobre 1921), nous attirions l'attention sur les actions des Chemins de fer de l'Indo-Chine et du Yunnan, qui se négociaient alors aux environs de 437 fr. Elles s'inscrivent maintenant à 781 fr.

Cette plus-value s'explique à la fois par la progression du trafic de la Compagnie, qui bénéficie de la grande prospérité actuelle de l'Indo-Chine, et par la hausse de la monnaie d'argent.

Pendant l'exercice 1921, pendant lequel sévissait la crise, le trafic des marchandises s'est maintenu à peu près au même niveau que précédemment (163.836 tonnes contre 169.662). Depuis le début de 1922, l'ensemble des lignes d'Indo-Chine accuse des accroissements importants.

En ce qui concerne le change, le taux moyen des conversions mensuelles de piastres en francs en 1921 a été de 6 fr. 825. Or, depuis le début de cette année, la piastre s'est constamment maintenue au-dessus de ce niveau et elle vaut actuellement 8 fr.

Aussi peut-on prévoir pour l'exercice 1922 une augmentation intéressante des bénéfices de la Compagnie, qui, en 1921, avaient été de 2.637.458 fr. Le dividende, fixé à 40 fr. par action privilégiée et ordinaire, a absorbé sur cette somme 1.503.058 fr. Il semble donc que le marché voit juste en escomptant pour l'exercice en cours une répartition supérieure.

⁷⁷ Fille d'Henri Duron, chef des services administratifs de la Compagnie du Yunnan.

Nécrologie
(*L'Avenir du Tonkin*, 15 novembre 1922)

M. Jules Lecomte, de la Compagnie des Chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan, vient d'être douloureusement affecté par la brusque disparition d'un de ses fils, M. Henri Lecomte, sous-inspecteur à la même compagnie, et qui se trouvait en congé en France.

Nous lui adressons ainsi qu'à ses enfants nos bien vives condoléances.

TRIBUNAL DE LA SEINE
(*L'Avenir du Tonkin*, 17 novembre 1922)

Le tribunal de commerce de la Seine, en son audience du 15 septembre 1922, a rendu le jugement dont extrait suit :

Déclare résilié aux torts et griefs de la Compagnie des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan, le contrat de louage de service passé entre la dite Compagnie et monsieur Faivre.

Condamne la dite compagnie à payer à monsieur Faivre la somme de 800 francs à titre de dommages-intérêts.

Déclare M. Faivre mal fondé en le surplus de sa demande, l'en déboute et condamne la Compagnie des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan aux dépens.

Hanoï
AU PALAIS
Tribunal de 1^{re} instance
Audience commerciale
(*L'Avenir du Tonkin*, 17 décembre 1922)

Une importante affaire. — Vaglio contre Compagnie du Yunnan a été appelée et les parties ayant fourni diverses explications concernant l'instance, celle-ci a été renvoyée au 6 janvier 1923. M^e Mourlan occupait pour M. Vaglio, M^e Larre pour la Compagnie du Yunnan.

EN BOURSE
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 25 janvier 1923)

Construction de Locomotives (Batignolles), 660. Cette firme vient d'obtenir la commande de 13 locomotives électriques pour les Chemins de fer de l'Indo-Chine et du Yunnan.

AVIS DE DÉCÈS
(*L'Avenir du Tonkin*, 17 février 1923)

Monsieur Achille Cunin ⁷⁸, ingénieur à la Compagnie du Yunnan ; madame Achille Cunin, monsieur Jean Cunin ont la douleur de faire part de la perte cruelle qu'ils viennent d'éprouver en la personne de :

M. Fulgence DURBECQ,

leur oncle et grand-oncle, décédé le 14 février 1923 à Margy, commune de Viel-St-Remy (Ardennes), à l'âge de 64 ans.

LA MISSION PARLEMENTAIRE ⁷⁹

Un banquet à Métropole
(*L'Avenir du Tonkin*, 24 février 1923)

À la table d'honneur ..., on remarquait ... M. Getten, directeur général de la Compagnie des chemins de fer de l'Indochine du Yunnan...

Aux autres tables, on remarquait : Chemin-Dupontès, ingénieur, directeur de la Compagnie du Yunnan... Foursaud, de la Compagnie du Yunnan...

La mission parlementaire au Tonkin
Hanoï, 24 février 1923.
Dîner au gouvernement général
(*L'Écho annamite*, 27 février 1923)

... M. [Maxime] Getten, vice-président du conseil d'administration de la Compagnie du Yunnan ; ... M. Borel président de la chambre d'agriculture ; ... M^{lle} Getten ; M. Aviat, président de la chambre de commerce de Hanoï ; M. Chemin de Pontès [Chemin-Dupontès], directeur des Chemins de fer du Yunnan...

Hanoï
La fête de la 199^e section des médaillés militaires
(*L'Avenir du Tonkin*, 5 mars 1923)

M^{me} et M. Telmon, chef du secrétariat général de la Compagnie Yunnan, représentant M. Getten ; M. Chemin-Dupontès, directeur de la Compagnie du Yunnan... M. Lécorché, ingénieur, et M^{me}... M. Foursaud et sa famille

Publicités
(*L'Avenir du Tonkin*, 20 avril 1923-21 juin 1926)

SOCIÉTÉ ANONYME DES HOTELS DU YUNNAN
Ancienne maison Malortigue & Belot.
MAISON FRANÇAISE YUNNANFOU (CHINE)

⁷⁸ Fulgence Adonis Vital Achille Cunin (1883-1963) : polytechnicien.

⁷⁹ Mission composée de MM. Pierre Valude, député du Cher ; Ernest Outrey, député de la Cochinchine ; M. Henri Maître, député de Saône-et-Loire ; et M. Perreau-Pradier, député de l'Yonne.

Tarif des voyageurs

PENSION À LA JOURNÉE
.....

Une grande victoire de *l'Éveil*
Nous obtenons les trains de nuit
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 27 mai 1923)

[...] Au départ d'Hanoï. — Cela permettra aux voyageurs pour le Yunnan de continuer par le train quotidien sur Mongtseu et Yunnanfou, et aux voyageurs pour Chapa d'atteindre Chapa, par automobile publique puis à cheval ou en chaise, avant dix heures du matin.

C'est donc un énorme progrès : un jour de gagné, une journée très pénible en chemin de fer avec un mauvais repas à Yèn-Bay et une nuit d'hôtel à Lao-kay. Voilà qui décidera pas mal de gens à monter au Yunnan qui, autrement, n'y seraient jamais allés, car cette journée en chemin de fer, cette rupture du voyage à Lao-kay, avec une nuit à l'hôtel avec le tintamarre de l'usine électrique à côté : voilà qui suffisait à détourner beaucoup de gens d'aller au Yunnan ou à Chapa — Le voyage en couchette coûtera le prix d'une place de première : 14 p. 50 plus 4 p. Or ces 4 p. ne représentent même pas les frais d'hôtel à Lao-kay et de repas à Yèn-Bay.

Ce sera Chapa mis à la même distance de Hanoï que le Tamdao. [...]

Compagnie générale de Construction de locomotives
(Batignolles-Châtillon)
(*La Journal industrielle*, 29 mai 1923)

.....
Par l'intermédiaire de la Société de construction des Batignolles, la compagnie a obtenu ... la fourniture, aux Chemins de fer de l'Indo-Chine et du Yunnan, de 23 locomotives-tenders, avec pièces de rechange.

CHEMINS DE FER DE L'INDOCHINE ET DU YUNNAN
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 1^{er} juin 1923)

Les comptes de l'exercice 1922, de la Compagnie des Chemins de fer de l'Indo-Chine et du Yunnan, qui seront soumis à l'assemblée du 25 juin, font ressortir, après diverses attributions dont 5.502.145 fr. à la colonie, un solde créditeur d'exploitation de 1.509.282 fr. contre 1.088.008 en 1921. Le solde bénéficiaire total ressort à 3.084.000 fr. Le conseil proposera de porter le dividende de 40 à 50 fr.

MARIAGE
(*L'Avenir du Tonkin*, 10 juin 1923)

Aujourd'hui samedi à 17 heures, a été célébré le mariage de M. Alfred Marius Labeye, sous-chef de dépôt à la Cie française des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan, en service à Gia-Lam (Bac-Ninh) avec M^{lle} Alice Wielé, à Hanoï. Les témoins étaient : MM. François Moreau, ingénieur en chef de la Cie française des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan, et Georges Mohammed, commis-greffier à Hanoï.

Nous adressons aux nouveaux époux nos meilleurs souhaits de bonheur.

Compagnie française des chemins de fer de l'Indo Chine
et du Yunnan
(*La Journal industrielle*, 26 juin 1923)

L'assemblée ordinaire des actionnaires de cette société, dont le siège est à Paris, 89, rue de Miromesnil, a eu lieu hier, sous la présidence de M. Stanislas Simon, président.

Les recettes de l'exercice en piastres indochinoises ont été de 18.091.566 fr. 40 ; les recettes en dollars yunnanais de 9.516.920 fr. 46, et les recettes en francs, de 610.016 fr. 25, soit un total de recettes d'exploitation de 28 millions 218.503 fr. 11, présentant une augmentation de 16,22 % par rapport à 1921, bien les taux moyens en 1922 de transformation en francs des piastres et des dollars aient été inférieurs aux taux de 1921 ; l'augmentation des recettes ne provient donc pas de la hausse des monnaies locales.

Les dépenses d'exploitation se sont élevées à 18.912.313 fr. 36, compte tenu de la dotation du fonds de secours et de prévoyance pour le personnel. Le coefficient d'exploitation ressort en 1921 à 66,9 % contre 72,9 % en 1921.

Le solde créditeur du compte d'exploitation 1922 s'élève à 1.509.282 fr. 86, et les intérêts divers à 1.574.968 fr. 16, soit un total créditeur de 3.084.251 fr. 02. permettant la distribution d'un dividende brut de 50 fr. par action privilégiée et ordinaire.

L'assemblée a ratifié la nomination de M. Barbière, comme administrateur, en remplacement de M. Goüin, décédé, et elle a nommé administrateurs MM. René Brouillet et Edgar de Sinçay.

Des négociations depuis longtemps en cours ont récemment abouti, relativement à la remise des terrains nécessaires aux services du chemin de fer et à la convention pour la gare commune de Piche-Tchai. où s'embranchent le chemin de fer chinois de Kokéou.

Les pourparlers avec le gouvernement général sur les questions pendantes — et notamment sur la préparation de la convention qui devra remplacer, en octobre 1924 au plus tard, l'avenant du 5 juin 1920 — seront repris avec le nouveau gouverneur général de l'Indo-Chine, M. Merlin.

Hanoï
AU PALAIS
Cour d'appel (Chambre civile)
Audience du vendredi 5 octobre 1923
(*L'Avenir du Tonkin*, 6 octobre 1923)

Dans l'affaire « Luigi Vaglio contre Compagnie des Chemins de fer du Yunnan », la Cour a conclu à une expertise confiée à M. l'ingénieur en chef Normandin, à M. l'ingénieur Barondeau ⁸⁰, à M. Mittard.

COMPAGNIE FRANÇAISE
DE TRAMWAYS ET D'ÉCLAIRAGE
ÉLECTRIQUES DE SHANGHAI
(*L'Information financière, économique et politique*, 26 octobre 1923)

PORTEFEUILLE AU 30 JUIN 1923
Compagnie française des Chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan.
1.000 actions privilégiées.
3.000 actions ordinaires.

COMPAGNIE FRANÇAISE DES CHEMINS DE FER DE L'INDOCHINE ET DU YUNNAN
(*Annuaire général de l'Indochine française*, 1924, p. 51-52)

.....
Services administratifs
FOURSAUD (Alexis) ⁸¹, commis, en congé en France.
.....

Voie et bâtiments.
MM. HUD (Paul), ingénieur en chef, chef du Service, à Hanoï ;
PRAQUIN (Émile), ingénieur, en congé en France ;
HAÏS (Louis) ⁸², chef d'arrondissement, à Hanoï ;
ROCHARD (Gustave), chef d'arrondissement, à Hanoï ;
ÉLIE (Paul), chef d'arrondissement à A-mi-tchéou, (Yunnan) ;
SCHÆFER (Jules), chef de section, en congé sur place ;
DELTOUR (Léon), chef de section, à Yi-léang (Yunnan) ;
TAFFIN (Joseph), chef de section, chef du bureau central, à Hanoï ;
FACIOLLE (Antoine), chef de section, à Gia-lam ;
ISNARD (Paul), chef de section, à Tche-t'souen (Yunnan) ;
RUSSAC (Henri), chef de section, à A-mi-tchéou (Yunnan) ;
ISNARD (Georges), chef de section p. i., à Pho-môi ;
BARILLET (Marcel), sous-chef de section, en congé en France ;
MENIN (Félix), chef de section p. i., à Viétri ;
VIAUD (Gabriel), sous-chef de section, en congé en France ;

⁸⁰ Georges Barondeau (1883-1949) : ingénieur des mines (Douai, 1904), ancien directeur de la Société minière du Tonkin. Voir [encadré](#).

⁸¹ Alexis Foursaud : fils de Jean-Baptiste. Futur employé des Charbonnages de Đông-Triêu, décédé le 9 novembre 1928 à l'âge de 36 ans.

⁸² Louis Thomas Haïs (Nantes, 9 octobre 1884-Dachau, 2 avril 1945) : marié à une Dlle Gary. Ingénieur des poudres, ingénieur de 2^e classe à la poudrerie nationale du Pont-de-Buis (1919), administrateur-directeur de la Société alsacienne d'entreprises, ingénieur en chef de la voie et des bâtiments à la Compagnie des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan (1924), associé de l'Union commerciale d'Extrême-Orient à Haïphong (ca 1929), président de la Société indochinoise de participations hypothécaires, Hanoï (avril 1930), co-gérant des Établissements Diamant, fabrication, réparation et vente d'accumulateurs à Levallois-Perret (déc. 1933). Membre du Front national dans le Finistère. Arrêté le 2 février 1944. Déporté-résistant. Promu à la Libération lieutenant-colonel à titre posthume.

FOURNIER (Marcel), sous-chef de section, chef du bureau technique, à Hanoï ;
 BATTAS (Henri), sous-chef de section, à Yi-léang (Yunnan) ;
 TOULON (Fleury), chef de section p. i., à Pouo-hi (Yunnan) ;
 PANNETIER (Gustave), sous-chef de section, à Tche-t's'ouen (Yunnan) ;
 THIRION (André), sous-chef de section, bureau technique, à Hanoï ;
 THEVIN (Marcel), sous-chef de section, à A-mi-tchéou (Yunnan) ;
 MENIN (Gaston), agent technique, à Poûo-hi (Yunnan) ;
 DIJON (Jules), chef de district principal, à Si-eul (Yunnan) ;
 GHIGO (André), chef de district, à Lou-fong-ts'ouen (Yunnan) ;
 LAFONT (Paul), chef de district (agent des ponts métalliques sur la ligne) ;
 PESSON (Auguste), chef de district, à Thai-niên ; .
 ROMPTEAUX (Téléphore), chef de district à Ngoi-hop ;
 VAYSSE (Étienne), chef de district, à Yên-bay ;
 PARDON (Jean), chef de district, à A-mi-tcheou (Yunnan) ;
 SIRGUE (Louis), chef de district, à Haïphong ;
 VANNER (Émile), chef de district (équipe des peintres, sur la ligne) ;
 FAUCHER (Louis), chef de district, en congé en France ;
 CASANOVA (Joseph), chef de district, à Haïphong ;
 VRAINCOURT (Gustave), chef de district, à Tcheng-kong (Yunnan) ;
 BONTEMPS (Clause), chef de district, à Ta-tchouan (Yunnan) ;
 PELLEGRIN (Pierre), chef de district, à Viétri ;
 TRANCHANT (Florent), chef de district, à Keou-kiai-tseu (Yunnan) ;
 POLI (Laurent), chef de district, en congé en France ;
 OUVRIER (Simon), chef de district, en congé en France ;
 BEAUREGARD (Auguste), chef de district, à Mongtseu-dragon-noir (Yunnan) ;
 DARQUE (Henri), chef de district, à Siun-kien-Sseu (Yunnan) ;
 SEKINGER (Laurent), chef de district, à Trai-hutt ;
 MARTIN (Jean), chef de district, à Ta-chou-t'ang (Yunnan) ;
 DURUPT (Julien), chef de district, à Pouo-tour-ts'ing (Yunnan) ;
 KERLEROUS [KERLEROUX] (François), chef de district, à Bao-ha ;
 TOUESS (Joseph), chef de district, à Po-tchài (Yunnan) ;
 PRAQUIN (Henri fils), agent , technique, à Tche-ts'oueri (Yunnan) ;
 FLEUTQT (Jean), chef de district, à Gia-lâm ;
 SCHUHE (Pierre), chef de district, à Ma-houang-pou (Yunnan) ;
 VIDEAU (Paul), chef de district, à phô-moi ;
 BARBERO (Marius), chef de district, à Haïphong ;
 MEISSONNIER (Eugène), .chef de-district, à Yunnanfou (Yunnan) ;
 MESTRE (Aimé), chef de district, à Lo-chouei-tong (Yunnan) ;
 DUBŒUF (Claude), chef de district, à Pho-moi ;
 BONNEAU (Jean), chef de district, à Yên-bay ;
 SUSINI (Jean), chef de district, à Si-eul (Yunnan) ;
 CORRE (Jean), chef de district, à Lou-fong-tsouen (Yunnan) ;
 GARRES (Émile), commis principal, à Hanoï ;
 FADAT (Paul), commis, à Hanoï ;
 BONNET (Charles), Hanoï, à Gia-lam ;
 GREDDÉ (André-Charles), commis à, A-mi-tc'heou (Yunnan) ;
 FACIOLLE (Camille), commis, à Hanoï ;
 GUIQUET (Paul), commis, à Hanoï ;
 TRELUYER (Florent), commis, à Hanoï.

Remerciements
(*L'Avenir du Tonkin*, 14 janvier 1924)

Madame V^{ve} Félix Sigala ; M. et madame de Marans ; les familles Berger, Blanchet, Audrin, le directeur et le personnel de la Compagnie française des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan remercient bien sincèrement les personnes qui ont assisté aux obsèques de M. Félix Sigala, et qui leur ont témoigné de la sympathie en cette douloureuse circonstance.

Ceux qui nous quittent
(*L'Avenir du Tonkin*, 23 février 1924)

Par le *Chantilly* — décidément, ce navire emmènera une partie de la colonie — va nous quitter une vieille et bien sympathique famille tonkinoise, la famille Foursaud.

Tout le monde connaît à Hanoï le père Foursaud qui, avec une activité égale à celle d'un jeune homme de vingt ans, parcourt les lignes de la Compagnie du Yunnan.

Cette estime rejaillit sur ses enfants, dont les aînés installés ici continuent les bonnes traditions de travail de leur père.

À M. et à madame Foursaud, à mademoiselle et à MM. Foursaud fils, nous adressons nos souhaits de bon congé en les assurant de tout le plaisir que nous aurons à les revoir à leur retour ici.

1924 (mars) : PARTICIPATION DANS
LA COMPAGNIE INDOCHINOISE DE NAVIGATION

Hanoï
Heureuses naissances
(*L'Avenir du Tonkin*, 21 mars 1924)

Nous apprenons avec plaisir l'heureuse naissance survenue à la clinique Saint-Paul, le 19 mars 1924 à 21 h. 30, de Georges, Armand, Alfred, Joseph Vermot, fils du sympathique chef de dépôt à la Compagnie du Yunnan, et de Madame, née Rérat Marie-Louise.

Nous adressons aux parents et grands-parents nos sincères félicitations et au gros poupon nos meilleurs souhaits de bonne santé et de bonheur.

Hanoï
AU PALAIS
Cour d'appel (Chambre civile)
Audience du 28 mars 1924
(*L'Avenir du Tonkin*, 29 mars 1924)

Vendredi matin, à 8 heures, audience de la chambre civile de la cour d'appel sous la présidence de M. le premier président Favreau, assisté de M. le conseiller Tridon et de M. le conseiller p.i. Quintrie-Lamothe.

M. l'avocat général de Saint Michel Dunezat occupait le siège du ministère public ; greffier : M. Godefroy.

En ouvrant l'audience, M. le premier président a rendu un très long arrêt qui a été écouté attentivement et avec intérêt par tout le barreau : il s'agissait de l'instance civile engagée par M. Phily contre la Compagnie des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan et, reconventionnellement, par celle-ci contre le demandeur à la suite de l'accident survenu, voici quelques années, sur le pont des Rapides, et au cours duquel l'auto de M. Phily était entrée en collision, de nuit, avec un train de marchandises.

Les deux partis faisaient appel d'un jugement du tribunal civil de Hanoï.

Le dit jugement a été infirmé ; M. Phily débouté de ses demandes, fins et conclusions, la Compagnie du Yunnan obtenait les 12 p. 14 de dommages-intérêts par elle demandés. M^e Coueslant représentait les intérêts de la Compagnie du Yunnan.

Cet arrêt est au plus haut point intéressant et ne manquera pas de retenir l'attention des Compagnies de chemin de fer et des Travaux publics, comme aussi des particuliers appelés à emprunter des voies uniquement réservées au rail et qu'une tolérance laisse libre à la circulation, ce qui invite les dits particuliers à user du maximum de prudence.

LE VOYAGE DU GOUVERNEUR GÉNÉRAL MERLIN À YUNNANFOU (*L'Avenir du Tonkin*, 9 avril 1924)

.....
Quittant Ho Keou à 6 h. 40 du matin, le train spécial arrive à Amitchéou à 10 h. 45, non sans avoir admiré comme il convient quelques-uns des tours de force accomplis par nos ingénieurs : le pont de l'Arbalétrier par exemple, qui, jeté entre deux falaises à pic, domine de 98 m. le fond du ravin.

Hanoï (*L'Avenir du Tonkin*, 18 avril 1924)

Ceux qui nous quittent. — Cette fin de semaine et le commencement de la semaine prochaine détiendront certainement le record des départs, départs qui ne sont point compensés par des arrivées.

M. Maurice Lécorché, ancien élève de l'École polytechnique, ingénieur en chef de la Compagnie du Yunnan, et M^{me} Lécorché quitteront Hanoï lundi soir par dernier train pour aller s'embarquer sur le *Compiègne*.

.....

CHEMINS DE FER DE L'INDOCHINE ET DU YUNNAN (*Les Annales coloniales*, 4 juillet 1924)

L'assemblée ordinaire tenue le 23 juin, sous la présidence de M. Stanislas Simon, a approuvé les comptes de l'exercice 1923 faisant apparaître un bénéfice net de 3 millions 350.524 fr., et décidé la répartition d'un dividende brut de 60 fr. par action.

Un acompte de 10 fr. ayant été réparti aux actions privilégiées, les deux catégories d'actions toucheront net à partir du 1^{er} juillet :

Privilégiées nominatives : 44 fr. 415.

Privilégiées au porteur : 42 fr. 845.

Ordinaires nominatives : 53 fr. 215.

Ordinaires au porteur : 50 fr. 165.

MM. Boyer et Barbière, administrateurs sortants, ont été réélus.

En cours d'exercice, la société a coopéré à la constitution de la Compagnie indochinoise de navigation, dont l'objet principal est l'exploitation des lignes maritimes reliant Haïphong au Sud de la Chine.

Trois jours à Chapa
par H. C. [Henri Cucherousset]
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 22 juin 1924)

[...] Déjà nous avons, depuis une douzaine d'années que fonctionne le chemin de fer du Yunnan, la possibilité d'envoyer les familles estiver en Chine par 1.900 m d'altitude. Malgré que la Compagnie des Chemins de fer du Yunnan n'ait jamais eu l'idée de construire des hôtels qui eussent si bien complété sa ligne, l'initiative privée y ayant suppléé avec de faibles moyens, la villégiature au Yunnan a un succès croissant d'année en année.

Les fréquentes interruptions de la circulation sur la voie par suite des glissements de terrain, puis la guerre, ont quelque peu retardé ce mouvement de voyageurs ; mais depuis, il a si bien repris qu'une entreprise particulière a commencé à Yunnanfou la construction d'un hôtel très supérieur aux auberges qui avaient suffi au début.

Le Yunnan a pour beaucoup le mérite de l'exotisme. C'est la vraie Chine, qu'on ne se pardonnerait pas d'avoir passé quelques années au Tonkin sans avoir vue ; mais ce mérite et celui d'un climat vivifiant, peut être à l'excès, sont contrebalancés par de sérieux inconvénients. Chercher la santé au milieu de l'ordure chinoise et dans une ville sujette à d'effroyables épidémies est, en somme, une gageure ; et puis on est loin d'être chez soi, au milieu d'une population presque hostile, souvent insolente, dans un pays en révolution où fleurissent le brigandage et l'assassinat et où les Français ne jouissent, en dépit des apparences, d'aucun prestige, bien loin de là.

C'est pourquoi beaucoup de ceux qui ont jusqu'ici accordé leurs faveurs au Yunnan commencent à se demander s'ils ne seraient pas tout aussi bien sinon mieux à Chapa, de notre côté de la frontière, par 1.500 à 1.600 m. d'altitude, au milieu de montagnes grandioses qui rappellent les Pyrénées.

Évidemment, le chemin de fer du Yunnan est une chose à voir.

C'est un des chemins de fer de montagne les plus curieux du monde. Mais une fois qu'on s'est offert ce spectacle à l'aller et au retour, on estime qu'une nuit de chemin de fer au lieu d'une nuit et deux jours représente moins de fatigue, de dépense et de temps perdu, que les formalités policières et douanières de la frontière sont choses dont il est agréable de se passer et qu'au lieu des rues sales et grouillantes et de la foule déguenillée et insolente de Yunnanfou, le grand air, les grands espaces, la grande paix et les facilités de s'isoler qu'offre Chapa, et surtout la parfaite sécurité, ont de grands avantages. [...]

(suite)
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 29 juin 1924)

[...] Donc on va maintenant de Hanoï à Chapa en quinze heures environ, le jour du train de nuit.

C'est un grand progrès, datant d'ailleurs de l'an dernier. Le train de nuit hebdomadaire qui quitte Hanoï à 20 h. 34 et arrive à Lao-kay à 6 h. 17 à un tel succès que, depuis plusieurs semaines, il a fallu créer un train de nuit supplémentaire le mardi soir. Les places du wagon-couchettes doivent être retenues des semaines d'avance.

Ayant décidé notre voyage au dernier moment, nous n'avions pu retenir une couchette et n'avons trouvé une place dans le compartiment de premières que parce que nous étions arrivé par erreur trois quarts d'heure trop tôt. Bientôt se présentèrent, billet en main, des voyageurs tant de premières que de secondes et de troisièmes, pour qui il n'y avait plus de place. Ils réclamèrent et une voiture fut ajoutée. Ceci dit, pour ceux qui, il y a deux ans encore, prétendaient que les trains de nuit étaient aussi impossibles qu'inutiles au Tonkin. On verra qu'avant la fin de l'année, il faudra rendre régulier le train de nuit supplémentaire et, l'an prochain, en venir au train de nuit quotidien.

L'éclairage et la ventilation électriques ne sont pas encore réalisés sur ce trains mais c'est l'affaire de neuf ou dix mois d'échanges de rapports entre les employés de la Compagnie au Tonkin et la direction à Paris. Il y aurait aussi, pour le wagon-couchette, quelques modifications à souhaiter, en attendant un type de wagon se rapprochant davantage du type wagon-lit. Par exemple, nous suggérerions un petit crochet pour pendre la montre du voyageur. Nous croyons d'ailleurs savoir qu'un rapport a été envoyé à ce sujet pour demander l'autorisation nécessaire à la Direction de la Compagnie à Paris, la dépense excédant une piastre. Tout de même, comme les choses seraient simplifiées si la Compagnie du Yunnan avait en Indochine un directeur ayant des pouvoirs un peu plus étendus !

Le voyage par le train de nuit avec de rares arrêts est incomparablement moins pénible, même sans couchette, que par le train de jour. On arrive à Pho-Moi à 5 h. 51 et à Lao-kay à 7 h. 17. Pho-Moi est la gare où le train de nuit termine sa vie officielle, et se continue par le train allant au Yunnan. Aussi c'est à Pho-Moi un long arrêt de près de vingt minutes avant de répartir pour Lao-kay, deux km. et six minutes plus loin. — C'est pourquoi l'Administration des Chemins de fer du Yunnan, qui se pique d'être la plus rondecuïresque du monde, donne Pho-Moi comme terminus dans ses annonces et affiches pour le train de nuit et non Lao-kay, de sorte que le voyageur qui n'est pas au courant se demande comment il se rendra à Lao-kay. [...]

(*L'Avenir du Tonkin*, 8 septembre 1924)

Nos morts. — Le 7 juillet 1924 est décédé à Hokéou (Yunnan) M. Émile-Auguste Debretagne, surveillant de travaux à l'entreprise Jourdan. M. Debretagne faisait partie de l'Association amicale des employés de commerce, d'industrie et d'agriculture de l'Annam-Tonkin, et personne n'ayant connu en temps voulu la triste nouvelle, rien n'a pu être fait lors des obsèques par le groupement.

Le 15 août dernier est décédé à Yunnanfou M. Gérald Fauvelle commerçant, membre de l'Amicale tonkinoise des anciens combattants de la Grande Guerre. Lors des obsèques, le groupement n'a rien pu faire, la triste nouvelle ne lui étant pas parvenue.

Nous demandons instamment à MM. les consuls de bien vouloir renseigner les intéressés, en l'espèce ls groupements, dans de pareilles circonstances.

Pour la chambre de commerce de Hanoï
(*L'Avenir du Tonkin*, 17 novembre 1924)

.....
L'Union des blanchisseurs de coton de France, de même que l'Union des teinturiers, accordent un rabais de 25 % aux étrangers et de 10 % seulement aux colonies françaises protégées. Ces dernières ne peuvent acheter et manutentionner leurs tissus qu'en France à cause des tarifs douaniers prohibitifs.

Étonnons-nous après cela si nous ne faisons rien ou à peu près rien avec le Yunnan alors que nous semblons tenir la clef de ce pays !

Nous n'existerons pas sur cet exposé très précis et d'intérêt général, mais il nous semble qu'en l'occurrence, la parole est à la chambre de commerce.

Louis Bonnafont

La gare de Vinh-Yên
par BARBISIER [Henri Cucherousset]
(*L'Éveil de l'Indochine*, 19 octobre 1924)

Lorsque cette gare fut construite, il y aura bientôt vingt ans, elle suffisait largement au modeste mouvement de voyageurs et marchandises d'une province dépeuplée par la piraterie pendant la génération précédente, encore peu sûre, dont le sol était ici trop bas pour être asséché, là trop haut pour être irrigué et où bien rares étaient les voyageurs européens.

La situation est aujourd'hui complètement changée. Grâce à la paix et à l'ordre, la province se repeuple ; grâce au barrage du Sông Calo et au renforcement des digues les parties basses sont drainées et moins souvent inondées ; grâce aux grands travaux inaugurés l'an dernier, les terres hautes sont magnifiquement irriguées. Aussi s'enrichit-elle rapidement et le commerce s'y développe. La route du Tamdao a déterminé un mouvement important de voyageurs se rendant à la station d'altitude ou en venant et, d'autre part, a permis à une société annamite de mettre en valeur de vastes étendues de terres jadis en friche.

Aussi la gare de Vinh-Yên est-elle aujourd'hui beaucoup trop exiguë et la minuscule place de la gare manifestement insuffisante. Il y a lieu de reconstruire la gare et de décupler la place de la gare en prévoyant des besoins beaucoup plus considérables qu'aujourd'hui.

Signalons, en même temps, la nécessité non moins pressante d'augmenter le nombre des gares et des haltes le long de la ligne. Tel village ou groupe de villages qui se trouve dans l'intervalle de deux stations distantes de huit à dix kilomètres, n'aurait pas donné il y a quinze ans assez de recettes pour payer le chef de gare ; aujourd'hui, il assurerait à une gare un mouvement rémunérateur. Il y a dix ans, un paysan préférerait faire cinq kilomètres à pied plutôt que de payer quatre sous ; aujourd'hui, il n'en est pas de même. C'est pourquoi il y aurait peut-être lieu de réviser quelques vieux jugements, même si ce n'est qu'un simple journaliste qui fait appel, même si l'intimé est un pompeux technicien qui trouve cet appel grotesque, hilarant, comme eût dit ce brave père Rigal rédigeant le programme de son cinéma de Nam-Dinh.

Eh oui, c'est comme ça ! Les Annamites se dégourdissent ; les provinces de Vinh-Yên et Phuc-Yên s'enrichissent, comme d'autres, et une administration ferroviaire qui serait, elle aussi, dégourdie, s'enrichirait elle aussi ; par le travail et l'industrie, comme eut dit Guizot.

Nous voyons d'ici l'objection que vont soulever ces messieurs de la compagnie :

« Vous vous plaignez que le train va trop lentement avec onze arrêts entre Viétri et Hanoï ; que sera-ce lorsqu'il y en aura quinze ?? Alors, au lieu de 27 km. à l'heure, vitesse indépassable, on en fera 25. »

C'est malin hein !

Et bien ! non. Lorsqu'au lieu de onze arrêts, il y en aura quinze, nous vous demanderons d'en faire brûler huit à deux trains par jour dans chaque sens ; et les deux autres que vous pourrez porter à trois et même quatre à mesure que les campagnards en profiteront davantage, vous en ferez des trains tramways, qui s'arrêteront non seulement à chaque gare ou arrêt mais à un certain nombre de haltes facultatives.

Mieux l'on se met à la portée du public et plus l'on a de clients.

1924 (DÉC.) : PARTICIPATION DANS LA
SOCIÉTÉ INDO-CHINOISE DE CHARBONNAGES ET DE MINES MÉTALLIQUES

Hanoï
(*L'Avenir du Tonkin*, 26 décembre 1924)

Le 10 janvier 1925, à 17 h. 30, en l'église-cathédrale de Hanoï, sera béni le mariage de M. André Moreau ⁸³, fils de M^{me} et de M. Moreau, ingénieur en chef à la Compagnie du Yunnan, avec M^{lle} Louise Auphelle, fille et belle fille de M. Auphelle, ingénieur principal des Travaux publics de l'Indochine, et de Mme Auphelle.

Nous renouvelons aux futurs époux nos meilleurs souhaits de bonheur, et prions les familles Moreau et Auphelle, si estimées ici, d'agréer nos bien sincères compliments.

Annuaire Desfossés, 1925, p. 381 :

St. Simon, H.-E. Boyer, E. de Sinçay, C. Barbière, Rambaud, M. Getten, Lemarquais, G. Lem, J. Naud, G. de Lafontaine, M. Devies, R. Brouillet.

Ingénieurs et ingénieurs-conseils
Sélection des ingénieurs coloniaux
(*Annuaire industriel*, 1925)

Charignon (A.), Pékin, Chine, chev. Lég. honn.. — E.C.P. – Conseiller technique au ministère des Communications à Pékin. (Construction de chemins de fer. Travaux publics.)

Antérieurement : Construction des lignes : Smyrne-Cassaba et prolongements. Chemins de fer de Pékin à Hankow, [Chemins de fer du Yunnan](#), Chemins de fer de Lung-Haï.

COMPAGNIE FRANÇAISE DES CHEMINS DE FER DE L'INDOCHINE ET DU YUNNAN,
(*Annuaire général de l'Indochine française*, 1925, p. 38-39)

⁸³ André Amédée Gabriel Moreau, chef de poste au service radio-télégraphique.

Direction de l'exploitation

MM. CHEMIN-DUPONTÈS, Georges, directeur de l'exploitation, en mission en France ; HILAIRE, Auguste, directeur de l'exploitation p. i.

Secrétariat de la Direction

MM. TELMON, Claudius, chef du secrétariat, en congé en France ; ROCHE, Louis, secrétaire de la direction, chef du secrétariat p. i. ; MICHELOT, Alfred, secrétaire adjoint de la direction ; VALÉRY, Paul, commis de la direction.

Services administratifs

MM. DURON, Henri, chef de services administratifs ; CHAPPUIS, André, adjoint au chef de service.

Secrétariat et personnel

MM. ROBERT, Léopold, chef du secrétariat ; HERMIER, Henri, chef du bureau du personnel ; FOURSAUD, Alexis, commis.

Division de trésorerie et comptes-courants

MM. JOLY, Marius, chef du service de la trésorerie ; ROCHAT, Henri ⁸⁴, sous-chef de division ; BATUT, Jean, caissier central ; GERBAULT, Camille, payeur ; BONCHOUX, Henri, payeur, en congé en France.

Division du contrôle des dépenses

MM. ROUX, Jean, chef du contrôle des dépenses ; ANCEL, Eugène, sous-chef de division ; ARNAUD, Louis, commis.

Division du contrôle des recettes

MM. LEFÈVRE SORY, Armand, chef de division du contrôle des recettes ; BEAUCLAIR, Maxime, sous-chef de division,

Division des approvisionnements

MM. FOURSAUD, Jean-Baptiste, chef des approvisionnements ; MALBERT, André, sous-chef de division ; MOUNARD, Louis, garde-magasin général ; CASIER, Léon, commis.

Trafic et Mouvement

MM. LÉCORCHÉ, Maurice, ingénieur en chef, chef de service, en congé en France ; BROQUA, Ernest, chef d'arrondissement ; TOUSSAINT DE QUIÈVRECOURT, Paul, inspecteur ; BORSAY, Adolphe, inspecteur du Service télégraphique ; RIEUL, Daniel, sous-inspecteur ; ROUEN, Pierre, sous-inspecteur, en congé ; ROUSTAN, Marius, chef de gare principale, en congé en France ; HANSBERGER, Georges, chef de gare principale ; LAVAUX, Marie, contrôleur de train principal ; FARINES, Julien, contrôleur de train ; MARTIN, Paul, contrôleur de train, en congé ou France ; PASQUET, Pierre, contrôleur de train ; AUDIFFREN, Armand, contrôleur de train ; MARTIN, Émile, contrôleur de train.

Matériel et Traction

MM. MOREAU, Francis, ingénieur en chef, chef de service ; CUNIN, Achille, ingénieur, chef de service adjoint ; GRELLIER, Jean, inspecteur principal ; BELOT, Jules, inspecteur principal, en congé en France ; LOUCHE-CABET, Georges, inspecteur principal, en

⁸⁴ Henri Rochat (Hanoï, 8 mars 1901-Paris 12^e, 14 déc. 1973) : fils d'Alexandre Rochat (ci-dessous) et de Frédérique Bernhard. Plus tard négociant et juge au tribunal de commerce de Hanoï.

congé en France ; RAOUX Louis., chef de dépôt, principal, en congé en France ; VERMOT, Georges, chef de dépôt ; FRANCHISSEUR, Albert, chef de dépôt ; LABEYE, Léon, chef de dépôt ; BAS, Charles, inspecteur ; SERVIÈRE, Albéric, commis.

Voie et Bâtiments

MM. HUD, Paul, ingénieur en chef, chef de service; PRAQUIN, Émile, ingénieur ; ROCHARD, Gustave, chef du 1^{er} arrondissement ; ÉLIE, Paul, chef d'arrondissement p. i., en congé en France; FOURNIER, Marcel, chef de section, chef du bureau technique ; MENIN, Félix, sous-chef de section, chef du bureau central ; GARRES, Émile, commis principal, en congé ; GUIGUET, Paul, commis ; FACIOLLE, Camille, commis ; TRELUYER, Florent, commis ; PESSON, Auguste, chef de district ; BEAUREGARD, Joanny, chef de district, en congé en France ; DELTOUR, Léo, chef de section, en congé en France ; BARILLET, Marcel, sous-chef de section, en congé en France ; POLI, Laurent, chef de district, en congé en France.

CHEMINS DE FER DE L'INDOCHINE ET DU YUNNAN (La Cote de la Bourse et de la banque, 6 janvier 1925)

L'assemblée ordinaire de la Compagnie française des Chemins de fer de l'Indo-Chine et du Yunnan, qui s'est tenue le 23 juin, a approuvé les comptes de l'exercice 1923 se soldant, comme nous l'avons annoncé à l'époque, par un bénéfice net de 3 millions 356.524 fr. 11, un solde créditeur de 4 millions 75.597 fr. 74, contre 3.084.251 fr. 02 et 3.638.790 fr. 02 respectivement en 1922. Sur le bénéfice net de 1923, le compte d'exploitation intervient pour 1.520.451 fr. 38 et les intérêts divers pour 1.836.072 fr.

Voici, d'ailleurs, l'exposé d'ensemble des comptes d'exploitation, de profits et pertes et de répartition pour chacun des deux derniers exercices :

	1922	1923
CHARGES		
Dépenses d'exploitation :		
Ordinaires	18.298.874 05	23.566.922 48
Exceptionnelles	373.639 31	326.297 03
Dotation fonds secours et prévoyance pour personnel	240.000 00	240.000 00
Dotation fonds spécial pour travaux, et fournitures complémentaires d'importance exceptionnelle	1.500.000 00	1.500.000 00
Dotation provision pour dépréciation éventuelle portefeuille et créances douteuses	400.000 00	400.000 00
Frais généraux d'administration et abonnement au timbre	442.095 97	428.767 73
Service emprunt 1909	503.647 50	503.487 50
Part de la colonie dans les recettes	5.562.14 38	6.934.088 01
	<u>27.320.202 21</u>	<u>33.899.562 75</u>
PRODUITS		
Recettes brutes d'exploitation soumises au partage avec la colonie	28.248.503 11	35.093.717 10

Travaux et fournitures complémentaires d'importance exceptionnelle couverts par le fonds spécial	373.639 31	326.297 08
Part de la Compagnie dans le partage du second million du fonds de réserve	207.342 65	—
Total des produits	<u>28.829.485 07</u>	<u>35.420.014 13</u>
Rappel des charges	27.320.202 21	33.599.562 75
Solde créditeur	1.509.282 86	1.520.451 38
Intérêts divers	1.574.968 16	1.836.072 63
Bénéfice de l'exercice	2.084.251 02	3.356.524 11
Report antérieur	554.539 00	719.073 63
Solde disponible	<u>3.638.790 02</u>	<u>4.075.597 74</u>

RÉPARTITION

Réserve légale à 5 %	154.212 55	167.826 20
Premier dividende de 5 %	875.000 00	875.000 00
Fonds de prévoyance	9.000.000 00	9.000.000 00
Tantièmes	115.503 84	141.369 79
Dividende supplémentaire	875.000 00	1.225 900 00
Report à nouveau	719.073 63	766.401 75
	<u>3.638.790 02</u>	<u>4.075.597 74</u>

Le dividende de 1923 a été fixé à 50 fr. brut (ou 44 fr. 415 au porteur) par action privilégiée, et à 60 fr. brut (ou 53 fr. 215 net au porteur) par action ordinaire contre 40 et 50 fr. respectivement pour 1922.

L'exploitation du réseau s'est poursuivie, en 1923, dans des conditions généralement favorables. Les intempéries tropicales, qui ont précédemment causé tant de graves dégâts à la ligne, ont été, en 1923, relativement bénignes : les inondations au Tonkin, les éboulements au Yunnan n'ont pas produit de dégradations très importantes ni d'interruptions prolongées de la circulation des trains.

Le gouvernement yunnanais a fait, depuis deux ans, des efforts pour rétablir l'ordre et la sécurité dans la province, et la situation y est moins troublée que dans les provinces voisines ; cependant, la piraterie continue, y entrave les transactions commerciales ; des bandes armées nombreuses coupent les principales routes ; les transports terrestres qui apportent le trafic aux gares deviennent difficiles et précaires.

L'instabilité de la valeur en francs des monnaies locales a exercé, en 1923, une influence analogue à celle de 1922. Le cours de la piastre indo-chinoise s'est élevé graduellement de 7 fr. 15 en janvier à 10 fr. en décembre. La valeur du dollar yunnanais a suivi, en s'élevant de 5 fr. 30 à 7 fr. et en restant à peu près égale à 72 % de celle de la piastre.

Le coefficient d'exploitation ressort à 68,6 % ; il était, en 1922, de 66,9 %.

La dépense par kilomètre de voie est de 28.094 fr. contre 22.107 en 1922.

La dépense par kilomètre-train est de 9 fr. 61 contre 7 fr. 87 en 1922.

Cette augmentation des frais d'exploitation est due, en partie, aux cours plus élevés de la piastre et du dollar et à la hausse des prix du charbon.

Les recettes se sont élevées à 35.093,717 fr. en majoration de 24,23 % sur celles de 1922. Cette grosse augmentation est due, en partie, à la hausse de la piastre et du dollar.

Mais il y a eu aussi une augmentation de trafic : le parcours des trains a été au total de 2.507.263 kilomètres contre 2.401.362 en 1922, soit une augmentation de 4, %.

Le tonnage total des transports de commerce a été de 250.274 tonnes contre 205.942 tonnes en 1922, soit une augmentation de 21,5 %.

Le total des recettes, 35,278.179 fr., sans tenir compte des détaxes et de l'indemnité pour la gare de Haïphong, se décompose comme suit :

Grande vitesse : 16.077.481 fr. dont 12.219.439 fr. pour le trafic voyageurs (en 1922 : 13.157.347 fr. dont 10.292.735 fr. pour le trafic voyageurs).

Petite vitesse : 19.164.817 fr. (en 1922 : 15 millions 043.235 fr.).

Les recettes hors trafic (location de terrains et de matériel, recettes diverses) ont fourni 35.880 fr. contre 47.910 fr. en 1922.

La Compagnie a été amenée à participer à la formation de la Compagnie indo-chinoise de navigation, qui a pour principal objet l'exploitation des lignes maritimes reliant Haïphong au Sud de la Chine. Constituée pour continuer provisoirement l'exploitation des deux lignes subventionnées entre Haïphong et Hongkong qu'exploitait la firme Lopicque et Cie, actuellement en liquidation judiciaire, et pour négocier avec l'administration un contrat définitif, elle s'est mise aussitôt à l'œuvre. Ces négociations sont en cours et les résultats de l'exploitation provisoire sont satisfaisants.

L'avenant à la convention de concession, intervenu en 1920, à titre temporaire, pour mettre la tarification en harmonie avec les cours imprévus qu'atteignait la piastre et pour substituer au régime d'exploitation périmée le régime de la dépense réelle dans les comptes avec la volume, est venu à expiration en octobre. La Compagnie était entrée en négociations avec le ministère des Colonies au moment de l'assemblée pour le renouveler en tant que de besoin.

D'après le dernier bilan au 31 décembre, les disponibilités en caisse et en banque, tant à Paris qu'en Extrême-Orient, s'élevaient à 2.059.507 fr. Le poste Caisses et banques est en diminution de 2 millions 037.996 fr. par rapport au précédent bilan. Par contre, les Placements temporaires et le Portefeuille sont en augmentation de 7.756.798 fr. Les titres de ce portefeuille sont portés pour leur valeur d'achat ou de souscription ; la société a ajouté à la provision pour dépréciation du portefeuille et créances douteuses une somme de 800.000 fr., prélevée pour moitié sur le solde créditeur du compte d'agios et pour moitié sur le compte d'exploitation.

Les dépenses pour travaux et fournitures complémentaires d'importance exceptionnelle, se sont élevés, en 1923, à 326.297 fr. Les fonds spécial, sur lequel ces travaux et fournitures sont imputés, et qui est crédité chaque année de 1.500.000 fr. (1 million seulement la première année), a le caractère d'une provision qui peut être momentanément dépassée, car l'exécution des travaux de cette nature s'impose parfois d'urgence ; dans le dernier bilan, ce fonds spécial fait ressortir une disponibilité de 497.615 fr. Une somme de 240.000 fr. a été affectée au fonds de secours et de prévoyance pour le personnel, égale à celle de l'an dernier.

La part de la colonie dans les recettes de 1923 atteint 6.934.088 fr., c'est-à-dire 71 % de l'annuité nécessaire pour l'intérêt et l'amortissement de l'ensemble des capitaux investis par la colonie dans la construction du réseau. Les comptes présentés annuellement à la colonie pour déterminer sa part dans les recettes donnent lieu à des litiges, qui sont, en dernier ressort, soumis au Conseil d'État. Jusqu'ici, cette haute juridiction n'a statué que sur les comptes de 1903 et 1904. Les redressements éventuels seraient imputés au compte d'exploitation. Pour mettre fin à ces incertitudes et débayer ces litiges, dont l'accumulation s'accroît chaque année, la société a proposé au gouverneur général de reprendre, dans un esprit de transaction, l'examen contradictoire de ces questions.

L'assemblée a nommé administrateurs MM. Boyer et Barbière.

(*L'Avenir du Tonkin*, 19 février 1925)

Direction des finances. — M. [René-Pierre] Bertheux, sous-chef de bureau de 1^{re} classe de l'Administration centrale du ministère des Colonies, est chargé des fonctions de sous-directeur des Finances de l'Indochine, et de celles de commissaire du gouvernement près la Compagnie française des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan en remplacement de M. Desjardins, parti en congé.

Chemins de fer de l'Indo-Chine et du Yunnan
(*Bulletin financier et économique de l'Indochine* [M^{me} veuve Biétry],
6 mars 1925)

Ils n'appartiennent pas à certaine constellation financière indochinoise Autrement, leurs titres, enlevés dans une hausse excessive, se capitaliseraient à un taux infime. L'entreprise, dont le développement reflète l'expansion économique de notre Colonie d'Extrême Orient, n'en mérite pas moins une grande estime. Le dividende sera sans doute élevé de 60 à 70 fr. et pourra atteindre davantage dans l'avenir. Les actions constituent des valeurs de fond de portefeuille. Cours : 1.354 (?).

Hanoï
(*L'Avenir du Tonkin*, 2 avril 1925)

De retour. — Nous revoyons avec le plus vif plaisir parmi nous, M. Achille Cunin, le sympathique ingénieur de la Compagnie des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan, qui était parti en mission, et en congé, voici quinze mois.

Nous disons d'abord en mission, car avant de se reposer et de jouir de son congé, M. Cunin a dû s'occuper d'une très importante question: celle de la fourniture des locomotives et des voitures nécessaires au service de la Compagnie. Locomotives et voitures sont déjà rendues en Indochine et assurent le service sur la ligne du Yunnan.

M. l'ingénieur Cunin sera appelé à remplacer prochainement M. l'ingénieur en chef Moreau qui doit rentrer en congé.

Nous adressons à M. Cunin et à sa famille nos meilleurs souhaits de bienvenue.

Hanoï
(*L'Avenir du Tonkin*, 12 et 25 avril 1925)

Publication de mariage.— Samedi matin, à 8 heures, a été affichée au tableau de l'état civil de la mairie la publication du mariage de M. Georges Paul Adrien Hud, agent de la Compagnie des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan, avec M^{lle} Germaine Marie Clion, à Hanoï, fille de M^{me} et de M. Clion, receveur principal des Postes et Télégraphes.

Nous renouvelons aux futurs époux vos souhaits de bonheur.

Saïgon
Syndicat d'initiative
(*L'Écho annamite*, 30 avril 1925)

[...] Le Comité enregistre les adhésions nouvelles émanant de MM. Grenard, directeur de la Banque de l'Indochine ; [René] Brouillet, administrateur de la Compagnie française des chemins de fer du Yunnan ; Fays, président du Conseil colonial ; Eugène Sicé, magistrat ; René Tullier, professeur. Ces messieurs sont admis à l'unanimité. [...]

Les obsèques de M. Jean-Baptiste Foursaud
(*L'Avenir du Tonkin*, 9 mai 1925)

Les obsèques de M. Jean-Baptiste Foursaud, inspecteur principal, chef de. approvisionnements à la Compagnie française des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan, ont eu lieu jeudi soir, 7 mai, à 17 h. 30. L'absoute fut donnée dans la chapelle de la clinique Saint-Paul ; le cortège se forma ensuite pour gagner le cimetière de la route de Hué, où le corps fut placé au dépositaire en vue d'un prochain transfert en France.

Le deuil était conduit par MM. Marcel et Louis Foursaud ; M. et M^{me} Alexis Foursaud, fils et belle-fille du défunt ; M. et M^{me} Rochat ⁸⁵. Immédiatement après venaient : M. Hilaire, directeur de la Compagnie du Yunnan : MM. Lécorché, Hud, Moreau, Cunin, ingénieurs, et tout le personnel européen et indigène de la Compagnie française des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan.

De Haïphong étaient venus MM. Girodolle, Godelu ; de Gia-Lam et des divers points de la ligne, des amis avaient tenu à venir assister à la cérémonie.

M. Jean-Baptiste Foursaud comptait des sympathies partout ; l'imposant cortège qui suivit ses restes mortels, le prouve amplement.

Des porteurs de couronnes précédaient le char funèbre, lequel disparaissait à son tour sous les magnifiques couronnes, gerbes et bouquets.

On relevait les inscriptions suivantes :

À mon époux chéri ; À notre père bien aimé ; Compagnie française des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan : Le personnel de la Compagnie française des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan ; Le personnel des chemins de fer du Nord ; Amicale des anciens Tonkinois ; Association mutuelle des employés français de l'Annam-Tonkin ; Le personnel européen des services administratifs de la Compagnie du Yunnan ; Le personnel indigène des services administratifs de la Compagnie du Yunnan : à notre ami ; Standard Oil of New-York : à notre ami. À notre ami et associé regretté de la part M. Ming Sang dit T.B. Cay, imprimeur-relieur ; Regret : de la part de MM. Robert, Guérin, Théard ; de la part de M. Marcel Passignat ; Regrets : de la part de M^{me} et Georges Gropelier ; de le part de M^{me} et M. Henri Christe.

Au cimetière, le R. P. Magnin récita les dernières prières de l'Église, puis M. Hilaire, directeur de la Compagnie, salua en termes émus le collaborateur intelligent autant que dévoué, le travailleur infatigable, l'homme de bien, qui venait de disparaître.

.....

⁸⁵ Alexandre Rochat : associé de Marcel Foursaud dans les Boulangeries réunies. Père d'Henri Rochat, sous-chef de la Division de trésorerie et comptes-courants de la Compagnie du Yunnan (ci-dessus).

REMERCIEMENTS

Madame veuve G. Foursaud ; madame J.-B. Foursaud ; mademoiselle Jeanne Foursaud, messieurs Marcel et Louis Foursaud ; monsieur Alexis et madame Alexis Foursaud ; madame Veuve Fraysse et ses enfants ; madame veuve Laspougeas ; les familles Blanchard, Laspougeas, Foursaud et Couvrat ; la famille Chevalier ; le directeur de l'exploitation et le personnel de la Compagnie française des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan, remercient bien sincèrement les nombreuses personnes qui ont assisté jeudi aux obsèques de

monsieur Jean-Baptiste FOURSAUD,
inspecteur principal, chef des approvisionnements
à la Compagnie française des Chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan,
leur fils, époux, père, beau-père, frère, oncle, parent, ami, allié, collaborateur et camarade, et qui leur ont témoigné de la sympathie en cette douloureuse circonstance.

Ils s'excusent auprès des personnes qui, par un oubli bien involontaire, n'auraient pas reçu de lettre de faire-part.

Hanoï
(*L'Avenir du Tonkin*, 14 mai 1925)

Deuil. — M. Louis Haïs, le sympathique ingénieur de la Compagnie du Yunnan, appelé à remplacer M. l'ingénieur Hud, partant demain en congé, et M^{me} Louis Haïs, viennent de recevoir le triste nouvelle de la mort, survenue à Paris, ces jours derniers, de M^{me} Suzanne Gary, leur belle-mère et mère.

En cette pénible circonstance, nous prions M. et M^{me} Louis Haïs d'agréer l'expression de nos bien vives condoléances.

AVIS DE DÉCÈS
(*L'Avenir du Tonkin*, 14 mai 1925)

Madame et monsieur Louis Haïs, ingénieur à la Compagnie du Yunnan, ont la douleur de faire part à leurs amis et connaissances de la perte cruelle qu'ils viennent d'éprouver en la personne de :

madame Suzanne GARY,
leur mère et belle-mère décédée à Paris, le 8 mai 1924, dans sa 51^e année, munie des sacrements de l'Église.

Vers Yunnanfou
(*L'Avenir du Tonkin*, 4 juin 1925)

De nombreuses personnes font déjà leurs préparatifs de départ pour aller passer les vacances à Yunnanfou, sitôt les distributions de prix terminées.

Les hôtels Terminus et Commerce Réunis attendent de ce fait une clientèle importante, mais M. A. Marlotigue [Albert Malortigue], comme nous l'avons déjà annoncé, en homme prévoyant et désireux d'être agréable à sa clientèle, a aménagé très confortablement un troisième hôtel (ancienne agence de la Banque industrielle de Chine) et il se tient à l'entière disposition des personnes qui voudraient s'installer dans

des appartements meublés au lieu de vivre à l'hôtel. Il leur trouvera ce qu'elles désireront.

NOUVELLES DE YUNNANFOU

Notre service particulier
La saison s'annonce bien
(*L'Avenir du Tonkin*, 15 juin 1925)

Nous saluons à leur arrivée à Yunnanfou, M. et mademoiselle Nougarede ; madame la vicomtesse de Beauchaine et ses enfants, qui viennent s'installer pour plusieurs mois ; M. Charles, administrateur des colonies ; qui compte rester un mois parmi nous ; M. Giqueaux, directeur de la maison Denis frères d'Indochine ; M. Niflis, ingénieur, représentant de la maison Descours et Cabaud ; M^{me} Cuisinier, M. Tricon, de la Franco-Asiatique ; monsieur Monthuis, de la Compagnie Optorg ; monsieur le docteur Marsfay [*sic* : Marsay], ces dernières personnes venues pour quelques jours seulement.

Les grands hôtels Terminus et Commerce réunis sont déjà très animés du fait de l'arrivée ou du passage des personnes précitées et on attend de nombreux voyageurs entre le 20 et le 25. M. Malortigue a fait tous ses efforts pour recevoir confortablement ses hôtes qui se montrent tous très satisfaite.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE L'INDOCHINE ET DU YUNNAN

(*Les Annales coloniales*, 18 juin 1925)

Les recettes d'exploitation de l'exercice 1924 se sont élevées à 47.727.200 fr. contre 35.093.000 fr. en 1923, et les dépenses à 30.073.000 fr. contre 21.133.000 fr. Le solde créditeur de l'exercice comprenant les bénéfices d'exploitation et les intérêts divers, atteint 3.235.000 francs contre 3.356.524 francs précédemment. Comme déjà annoncé par nous, le dividende sera maintenu à 60 fr. par action.

CHEMINS DE FER DE L'INDO CHINE ET DU YUNNAN

(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 6 août 1925)

Les assemblées ordinaire et extraordinaire de la Compagnie française des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan, se sont tenues le 22 juin.

L'assemblée ordinaire a approuvé les comptes de l'exercice 1924 se soldant par un bénéfice net de 3.235.594 89 au lieu de 3.356.524 11 pour 1923 ; après adjonction du report antérieur, le solde disponible est ressorti à 4.001.996 64 contre 4.075.597 74 précédemment.

Voici, d'ailleurs, l'exposé d'ensemble des comptes d'exploitation, de profits et pertes et de répartition pour chacun des deux derniers exercices :

	1923	1924
CHARGES		

Dépenses d'exploitation :		
Ordinaires	23.566.92248	29.164 831 38
Exceptionnelles	326.297 03	523.961 17
Dotations, fonds secours et prévoyance pour personnel	240.000 00	385.000 00
Dotations fonds spécial pour travaux et fournitures complémentaires d'importance exceptionnelle	1.500.000 00	1.500.000 00
Dotations provision pour dépréciation éventuelle portefeuille et créances douteuses	400.000 00	1.200.000 00
Frais généraux d'administration et abonnement au timbre	428.767 73	521.471 75
Service emprunt 1909	503.487 50	503.670 00
Part de la colonie dans les recettes	6.934.038 01	8.556.452 16
	<u>33.899.562 75</u>	<u>42.354.386 46</u>
PRODUITS		
Recettes brutes d'exploitation soumises au partage avec la colonie	35.093.717 10	42.717.809 43
Travaux et fournitures complémentaires d'importance exceptionnelle couverts par le fonds spécial	326.297 03	523.961 17
Total des produits	<u>35.420.014 13</u>	<u>43.241.770 60</u>
Rappel des charges	33.899.562 75	42.354.886 46
Solde créditeur	1 520.451 38	886.884 14
Intérêts divers	1.836.072 73	2.348.710 75
Bénéfice de l'exercice	3.356.524 11	3.235.594 89
Report antérieur	719.073 63	766.401 75
Solde disponible	<u>4.078.597 74</u>	<u>4.001.996 64</u>

RÉPARTITION

Réserve légale	167.826 20	161.779 74
Premier dividende de 5 %	875.000 00	875.000 00
Fonds de prévoyance	900.000 00	700.000 00
Tantièmes	141.369 79	149.881 51
Dividende supplémentaire	1.225.000 00	1.225.000 00
Report à-nouveau	766.401 75	890.335 39
	<u>4.075.597 74</u>	<u>4.001.996 64</u>

Le dividende de 1924 a été maintenu à 60 fr. brut par action ordinaire ou privilégiée. Ainsi qu'il ressort des chiffres ci-dessus (faisant état des renseignements reçus en mai), les recettes se sont élevées en 1924 à 42.717.809 fr. 43 contre 35.093.717 fr. 10 en

1923, soit une augmentation de 7.624.093 fr. 33, c'est-à-dire de 21,75 %. Cette augmentation est due, pour la plus grande part, à l'accroissement du taux de la piastre (10 fr. 02 en moyenne en 1924 au lieu de 8 fr. 52 en 1923), mais aussi au développement du trafic, puisque les recettes en monnaie locale sont supérieures de 7,7 % environ à celles de 1923.

Le coefficient, par rapport aux recettes, des dépenses ordinaires d'exploitation et d'entretien (non compris les travaux complémentaires) est passé de 63,17 % à 64,21 %. Cette augmentation est due principalement à l'accroissement des dépenses de combustibles, et aussi à la prédominance des transports du Tonkin au Yunnan, par suite de l'importation du riz ainsi que de l'augmentation de la quantité de charbon consommée par les locomotives au Yunnan et provenant presque uniquement du Tonkin : le tonnage des marchandises transportées à la montée est passé de 43.501 (12,2 % du tonnage total) à 67.723 (18,4 % du tonnage total), tandis que, à la descente, il est tombé de 11.061 tonnes à 10.356 tonnes.

L'exploitation du réseau a donné, en 1924, des résultats satisfaisants, quoiqu'elle se soit poursuivie dans des conditions moins favorables que pendant l'exercice précédent. Les deux premiers mois ont été caractérisés par une sécheresse extrême qui a rendu très déficitaires les recuites de riz et de maïs ; par contre, la saison des pluies a été des plus violentes, surtout dans la région d'Amitchéou à Yunnanfou, où la hauteur d'eau tombée a dépassé de 50 % le maximum relevé depuis dix ans. Le riz a atteint des prix inconnus jusqu'à ce jour. Pour venir en aide à la population, la Compagnie a consenti, sur la demande du gouvernement yunnanais, des tarifs temporaires réduits pour le riz importé du Tonkin, dont une partie était distribuée au prix de revient par le gouvernement et les chambres de commerce. Il en a été importé, depuis le mois de mars, 17.500 tonnes. La situation demeure critique en 1925 et les importations de riz du Tonkin continuent.

La piraterie a augmenté d'intensité, sauf aux abords de la capitale et dans le Nord-Est. De nombreuses bandes circulent aux abords de la ligne et des villages, dans le voisinage immédiat des gares, ont été attaqués. Les agents de la voie ont eux-mêmes été victimes de plusieurs agressions directes.

Pour faire face à ses besoins militaires, le gouvernement yunnanais a procédé à des recrutements d'hommes et à des réquisitions de chevaux de bât dont se sont ressentis la vie économique du pays et les propres chantiers de la Compagnie.

Un certain nombre d'incidents se sont produits entre le personnel et les soldats circulant dans les gares et dans les trains sur lesquels la police n'a pas l'autorité suffisante.

La situation monétaire a été très défavorable : les dollars légaux ont disparu de la circulation ; la Compagnie ne reçoit plus dans ses caisses que du papier et la seule monnaie d'argent en circulation, d'ailleurs en faible quantité, est actuellement une pièce d'un demi dollar de titre inférieur. La prime de ce demi dollar sur le papier-monnaie, qui était de 9 à 10 % en janvier, s'est élevée en mars à 23 % ; elle est retombée à 12 % en décembre.

Au mois d'octobre, le gouvernement yunnanais ayant pris, plus ou moins directement, le contrôle du trafic d'exportation de l'étain, et le rapatriement au Yunnan des sommes correspondantes n'ayant pas été effectué, les contreparties nécessaires aux importations ont ainsi fait défaut et la Compagnie n'a pu transférer en novembre ni en décembre ses disponibilités en dollars yunnanais, composées, d'ailleurs, de billets de banque. Depuis, par l'intermédiaire de la Banque chinoise Fou-Tien, les transferts des excédents de recettes au Yunnan ont pu être repris, mais irrégulièrement et à des taux onéreux. La crise continue quoique la situation paraisse en voie d'amélioration. Pour remédier, dans la mesure du possible, à cette situation, la Compagnie a dû recourir à l'application d'une surtaxe de change.

Ainsi qu'il a été déjà signalé, la saison des pluies a été particulièrement violente en 1924, et le chemin de fer a subi des dégâts importants, surtout entre Amitchéou et Yunnanfou. La circulation des trains a dû être complètement suspendue sur diverses sections pendant plusieurs semaines. Au Tonkin, par suite d'une rupture de digue, toute la région de Gia-Lâm à Haïduong a subi une grave inondation ; le rail a été recouvert d'eau ; mais la circulation des trains n'a pas été interrompue. Entre Viétri et Yèn-bay, la voie a été également submergée pendant quatre jours en juillet (20 à 35 centimètres).

En dépit de ces perturbations — et c'est ce qui témoigne de la vitalité du pays —, le trafic a été satisfaisant, et le tonnage de marchandises transportées pour le commerce a été de 256.000 tonnes contre 250.000 en 1923.

Malgré la mise en service, à partir d'octobre, des wagons et d'une partie des locomotives, objet des commandes de 1922 et 1923, le matériel roulant s'est montré insuffisant pour faire face au développement du trafic et une nouvelle commande s'impose d'une importance sensiblement égale à la précédente.

Ces résultats, dans des conditions aussi ingrates, laissent entrevoir quelles perspectives s'ouvriraient si la tranquillité était rétablie en territoire chinois.

L'avenant à la convention de concession, intervenu en 1920 à titre temporaire, et qui venait à expiration en octobre 1924, a été prorogé jusqu'à la fin de l'exercice.

Le 20 janvier 1924 a été conclue avec le gouvernement de l'Indochine une convention qui fixe la participation de la Colonie dans l'avance des 10 millions du matériel roulant commandé en 1922-23 et livré en 1924, ainsi que des nouveaux dépôts-ateliers du Yunnan. La participation de la Colonie est des 100/115^e du montant de cette avance. La Convention a été ratifiée par décret du 7 mars 1925.

Il avait été fait part, l'année dernière, des négociations en vue de la construction d'un chemin de fer à voie de 0 m. 60 devant relier les mines d'Eul-Long-Hi-Tchéou à la gare de Ka-Pao-Tsouen. Ces négociations ont abouti à la signature avec la Société chinoise Ta-Lou, à qui le gouvernement yunnanais a concédé ce chemin de fer, d'un contrat confiant à la Compagnie la construction de la ligne, moyennant des avances de fonds sérieusement garanties. Elle a constitué, d'ailleurs, une société anonyme dénommée Société d'entreprises sino-indochinoises, à laquelle a été rétrocédé le contrat conclu avec la Société Ta-Lou.

La Compagnie indochinoise de navigation, à la fondation de laquelle il a été participé en 1923, a obtenu du gouvernement général de l'Indochine un contrat définitif d'exploitation des deux lignes subventionnées entre Haïphong et Hong-Kong ; elle possède maintenant trois navires, et les résultats de l'exploitation sont satisfaisants.

La Compagnie a été amenée, à la fin de 1924, à participer à la formation de la Société indo-chinoise de charbonnages et de mines métalliques, qui a pour principal objet l'exploitation, et éventuellement l'achat, de la mine de charbon demi-gras de Phan-Mé et des gisements de zinc de Langhit ; mines et gisements appartiennent à la Société minière et métallurgique du Tonkin.

L'assemblée a renouvelé le mandat de MM. Getten et Rambaud, administrateurs sortants.

*

* *

L'assemblée extraordinaire a apporté à l'article 3 des statuts les modifications nécessaires pour étendre l'objet social à toutes autres entreprises de travaux publics, minières, commerciales ou industrielles et toutes entreprises de transport sur le territoire de l'Indo Chine ou des pays voisins, mais toujours avec l'autorisation du gouvernement général de l'Indo-Chine.

La société peut, sous réserve de l'approbation du gouverneur général de l'Indo-Chine, pour son compte personnel, en participation ou pour le compte de tiers,

entreprendre, acheter ou céder en tout ou en partie, toutes affaires ayant rapport aux objets ci-dessus indiqués, s'y intéresser, soit par souscription directe ou indirecte, soit par voie d'apport ou de création de sociétés nouvelles, soit de toute autre manière.

La société peut également, sous réserve de l'approbation du gouverneur général de l'Indo-Chine, s'intéresser, dans les pays sus-indiqués, dans toutes entreprises ou sociétés dont l'industrie serait similaire ou de nature à favoriser sa propre industrie, entreprendre toutes industries qui seraient de nature à lui fournir des débouchés ou s'y intéresser.

Et faire généralement toutes opérations commerciales, industrielles, financières et même immobilières se rattachant directement ou indirectement aux objets ci-dessus, sans limitation ni réserve, et pouvant être nécessaires ou utiles à la réalisation des affaires de la société.

AU PALAIS

TRIBUNAL DE 1^{re} INSTANCE
audience commerciale — audience civile
du samedi 20 septembre 1925
(*L'Avenir du Tonkin*, 27 septembre 1925)

M. Gaye préside l'audience commerciale à l'assistance de MM. Dubosq et Perroud, juges consulaire ; greffier : M. Kerjean.

Au début de l'audience civile, présidée par M. Gaye, ministère public : M. le procureur de la République Boyer ; Greffier : M. Pham-cao-Doan, le tribunal reçoit le serment de M. Haïs (Louis Thomas), ingénieur en chef de la voie et des bâtiments à la Compagnie des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan, et le serment de M. Fournier (Marcel), ingénieur chef de section de la voie et des bâtiments, à la même compagnie.

Au rôle de nombreuses affaires, dont une dizaine de cas de divorce.

Hanoi
(*L'Avenir du Tonkin*, 27 septembre 1925)

Mariage. — Nous apprenons avec plaisir le mariage, qui a été célébré à Pau — le 12 septembre 1925 — de M^{lle} Yvonne Barbage ⁸⁶, fille et belle-fille de M^{me} et de M. Jourdan, le sympathique entrepreneur du Yunnan, avec M. Raoul Michaud, industriel, Légion d'honneur et croix de guerre.

Nous adressons aux nouveaux époux nos meilleurs souhaits de bonheur, et nos compliments à M. et à M^{me} Jourdan, qui comptent ici et au Yunnan tant d'amis.

LAO KAY
(*L'Avenir du Tonkin*, 24 octobre 1925)

⁸⁶ Yvonne Raymonde Germaine Barbage et Raoul Georges Abel Michaud (Mirande, Gers, 6 fév. 1893-Pau, villa Yvonne, 13 avril 1973), domicilié en 1913 à Montréal, chevalier de la Légion d'honneur du 8 nov. 1920 comme sous-lieutenant au 23^e régiment d'infanterie coloniale. Dont Georges-Henri (sept. 1927).

Grave accident. — Le 20 octobre, le né Lê-van-Hiêu, 28 ans, poseur à la Compagnie du Yunnan, travaillant au 20^e secteur de la voie, se trouvant malade, demanda à son chef un bon de visite. S'étant rendu à Lao-Kay où il [ne] put se faire examiner par le médecin en raison de l'heure tardive, il décida d'aller passer la nuit chez un camarade à Trai-moi. La nuit étant venue et se trouvant dans une courbe de la voie, il rencontra tout à coup le train 43 venant de Hanoï et entendit les coups de sifflet que le mécanicien donne à chaque courbe mais, étant très faible, il ne put se garer à temps et fut happé par la machine qui le fit rouler sous le convoi, dont les roues lui sectionnèrent le bras droit à hauteur de l'épaule, le blessant en outre à la tête et sur diverses parties du corps.

Le malheureux resta ainsi couché sur l'accotement toute la nuit au km 292+1.500. Il fut trouvé le lendemain, à 5 h. du matin, par un garde-ligne qui prévint en hâte Pho-Moi. On transporta le blessé à l'hôpital de Coc Leu, où son état fut jugé désespéré. La gendarmerie s'est rendu sur les lieux aux fins d'enquête ; le bras la victime trouvé entre les rails avait déjà été enterré par une équipe de coolies de la voie.

AU YUNNAN
AMITCHÉOU
(*L'Avenir du Tonkin*, 11 novembre 1925)

Nécrologie. — M. Émile Martin, contrôleur de train à la Compagnie française des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan, est décédé le 9 novembre 1925, dans sa 35^e année. Les obsèques ont eu lieu aujourd'hui mardi 10 novembre 1925, à 9 heures, à A-Mi-Tchéou.

En cette pénible circonstance, nous adressons à M^{me} V^{ve} Martin, à M^{me} V^{ve} Émile Martin, née Saint Cène, à MM. Simon, Albert et Georges Martin, au directeur et au personnel de l'Exploitation nos bien sincères condoléances.

Hanoï
(*L'Avenir du Tonkin*, 14 décembre 1925)

Nécrologie. — Madame Malbert, femme de M. Malbert, de la Compagnie du Yunnan, mère d'une si belle et si nombreuse famille, vient de mourir.

On reste atterré devant pareil malheur. Les obsèques auront lieu demain mardi, à 16 heures 30 à la clinique Saint Paul et le convoi passera devant la gare pour prendre le personnel de la Cie arrivant par le train de 5 heures, pour témoigner sa sympathie à leur excellent camarade si éprouvé.

Nous adressons à M. Malbert et à ses enfants l'expression de nos bien vives condoléances.

Hanoï
(*L'Avenir du Tonkin*, 14 décembre 1925)

Nécrologie. — Madame Malbert, femme de M. Malbert, de la Compagnie du Yunnan, mère d'une si belle et si nombreuse famille, vient de mourir.

On reste atterré devant pareil malheur. Les obsèques auront lieu demain mardi, à 16 heures 30 à la clinique Saint Paul et le convoi passera devant la gare pour prendre le

personnel de la Cie arrivant par le train de 5 heures, pour témoigner sa sympathie à leur excellent camarade si éprouvé.

Nous adressons à M. Malbert et à ses enfants l'expression de nos bien vives condoléances.

Hanoï
(*L'Avenir du Tonkin*, 20 décembre 1925)

Mariage. — Aujourd'hui, samedi 19 décembre 1925, à 10 heures, a été célèbre le mariage de M. Antoine Laetitia Daniel Rieul, sous-inspecteur de la Compagnie des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan, avec M^{lle} Suzanne Lucie Claire Kremer, à Hanoï.

Les témoins étaient : MM. Maurice Henri Louis Lécorché, ingénieur en chef du service du Trafic et du Mouvement de la Compagnie des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan, croix de guerre, et Victor Albert Dioque, agent mécanicien des Postes et télégraphes

Nous adressons aux nouveaux époux nos meilleurs souhaits de bonheur.

Hanoï
Nécrologie
(*L'Avenir du Tonkin*, 2 janvier 1926)

— Dimanche, à 8 h. 10 du soir, est décédé, en son domicile, 5, cité Tan-Hung, M. Rouch [né le 11 juin 1874], inspecteur en retraite de la Compagnie française des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan.

Le défunt, âgé de 53 ans, laisse une jeune orpheline de 17 ans et deux petits garçons en bas âge. Arrivé à la colonie il y a vingt-cinq ans, comme sous-officier d'infanterie de marine et retraité après de nombreuses campagnes, M. Rouch était entré à la Compagnie des chemins de fer du Yunnan où, par ses qualités et son travail, il s'était créé une situation.

Il avait fondé en cette colonie la petite famille qu'il laisse éplorée.

Il est décédé des suites d'une longue et pénible maladie, muni des sacrements de l'Église.

Membre des Médaillés militaires, de la Société des métis abandonnés et de nombreuses associations, M. Rouch laisse, tant à Hanoï qu'à Haiphong, où il lut longtemps en service à la gare, de nombreux amis. Nous adressons à sa famille, à ses amis, à ses anciens chefs et camarades et de la Compagnie du Yunnan nos sincères condoléances.

L'enterrement aura lieu le mardi 5 janvier, à 8 heures du matin.

AVIS DE DÉCÈS

Madame Veuve Rouch
Mademoiselle Jeanne Rouch,
Messieurs Jean et Paul Rouch [né le 5 oct. 1919],
ont la douleur de vous faire part de la perte cruelle qu'il viennent d'éprouver en la personne de :

monsieur PIERRE ROUCH,

inspecteur en retraite de la Compagnie des chemins de fer de l'Indochine et du
Yunnan,
Médaille militaire
leur époux et père, pieusement décédé le 3 janvier à 8 heures du soir.
Le présent avis tiendra lieu de faire part.

Dans la Légion d'honneur
Promotion des Colonies
(*Journal officiel de la République française*, 20 janvier 1926, p. 820 s)

Officier

CHEMIN-DUPONTÈS (*Georges-Jules-Michel*), directeur de l'exploitation de la Compagnie française des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan [et administrateur de la Société indo-chinoise de charbonnages et de mines métalliques]. Chev. du 14 déc. 1900 comme inspecteur du mouvement à la Compagnie du chemin de fer Pékin-Hankéou. Titres exceptionnels : a grandement contribué à sauver les agents de cette compagnie.

Hanoï
(*L'Avenir du Tonkin*, 28 janvier 1926)

Une belle manifestation, de beaux sentiments. — M. G. Chemin-Dupontès, directeur de l'exploitation de la Compagnie française des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan, revenu depuis quelques jours parmi nous, vient d'être nommé officier de la Légion d'honneur.

Nous ne saurions trop le féliciter de cette distinction.

Elle se fit attendre.

Les agents européens et indigènes de la Compagnie n'ont pas manqué cette occasion de renouveler à leur directeur leurs sentiments d'attachement.

C'est pourquoi, hier soir, un air de fête animait les bureaux de la Compagnie du Yunnan, chassant pour un instant l'austérité de ce temple du travail et faisant couler le champagne.

Pour en marquer le souvenir, une petite croix d'officier de la Légion d'honneur fut offerte à M. Dupontès par le personnel.

M. Patoux, ingénieur, et M. Chappuis, inspecteur principal — tous deux chevaliers de la Légion d'honneur —, avaient été chargés par leurs camarades de l'agréable mission de présenter cette croix à leur directeur.

Lors de cette remise, M. Patoux, traduisant les sentiments de chacun, prononça les paroles ci-après.

M. Dupontès peut tirer gloire d'inspirer de tels sentiments. Nous ne pouvons que simplement ajouter qu'ils sont aussi ceux de tous les Tonkinois qui connaissent M. Dupontès et se réjouissent également de la récompense qui est enfin venue, bien tardivement, hélas !

Paroles de M. Patoux :

« Monsieur le directeur,

J'ai la mission d'honneur et d'émotion de vous exprimer combien votre personnel européen et indigène se réjouit de votre nomination au grade d'officier de la Légion d'honneur.

Est-il besoin de rappeler les actes qui vous firent chevalier de l'ordre?

Nous n'ignorons pas votre conduite en Chine, au moment des attaques des voies ferrées par les Boxers. La barbarie, à l'époque, fut bien près de triompher atrocement. Elle se heurta, fort heureusement, à quelques hommes dont vous étiez, qui, par leur sang-froid, leur entrain, leur courage, firent des prodiges.

Et la croix de chevalier vous fut donnée.

Quelle belle satisfaction ! Elle marquait, Monsieur le directeur, celle d'avoir contribué à sauver des vies humaines d'effroyables supplices !

Il y a vingt-cinq ans de cela !

Depuis, vous n'avez fait que donner preuve sur preuve de votre mérite. Il suffit de regarder l'œuvre que vous poursuivez inlassablement et de relire l'histoire de notre réseau pour être convaincu sans peine que la valeur de la récompense aujourd'hui donnée ne dépasse pas, certes non, celle de la bonne action.

Les nouveaux débarqués, les « coloniaux tout neufs » dont je suis, regrettent de n'avoir pas assisté à la naissance de la ligne et à sa progression pied a pied au milieu d'un pays où tout, même la nature, du soleil à l'infiniment petit, était hostile. Nous aurions voulu venir plus tôt et affronter à vos côtés les périls de cette brousse d'autant plus redoutable qu'elle est peu connue, sinon mystérieuse.

Nous admirons nos camarades, ceux qui furent vos pionniers en ces temps héroïques, le mot n'est pas trop fort. Et il y a beaucoup d'affectueuse considération dans les sentiments que nous leur portons.

Vous pouvez être fier de votre tâche qui fit connaître la France en apportant en des régions désolées la civilisation et le bien-être : les deux ne vont-ils pas ensemble quand il s'agit de la France !

Je ne saurais mieux faire à ce sujet que relire quelques lignes bien édifiantes du discours prononcé par M. Getten le jour de l'inauguration du réseau définitivement achevé :

« Que notre gratitude associe plus particulièrement à cette heure et en ces lieux, dans cet hommage aux compagnons, nombreux hélas ! Européens et Asiatiques, dont la vie a payé le succès de la haute et rude entreprise poursuivie en commun, les compagnons qui, demeurés encore debout, contribuèrent pour une part quelconque à ce succès ; tels, au titre Société, les Guibert, Dufour, Prudhomme, Dumas, Wroneski, Bodin ; au titre compagnie, les Le Bourhis, Langrogne, Dupontès. »

Ces lignes de notre « grand patron » en disent long, n'est-il pas vrai ? Quel lumineux hommage dans de telles paroles venant d'un tel chef ?

Oh oui ! L'éclat des actions qu'elles évoquent ajoutées à vos états de service antérieurs, atteint bien celui de la croix d'officier de la Légion d'honneur ; et il apparaît que celle-ci se soit bien fait attendre.

Vos agents vous aiment, M. le directeur, pour votre passé, pour tout ce que vous faites encore.

Ils ont à cœur de vous satisfaire en vous secondant de tous leurs efforts dans les améliorations que vous ne cessez de rechercher.

Vous êtes populaire, monsieur Dupontès.

Mais savez-vous que votre bonne humeur contribue aussi à vous gagner les sentiments d'attachement de votre personnel ?

J'en fus convaincu, si toutefois j'avais besoin de l'être, par une conversation que j'eus avec un ancien de la Compagnie qui s'honore, à combien juste raison, d'avoir été formé à votre école. Ce grand ancien, voulant bien satisfaire mon indiscretion, me disait : « Avec M. Dupontès, le service est le service. Mais en dehors du service, l'amusement est l'amusement. »

Et il ajoutait, non sans une pointe admirative :

« Dans l'un et l'autre cas, M. Dupontès ne le cède à personne.

Vous le voyez, à la fois le directeur et l'homme sont aimés.

Aussi, nous nous faisons une fête de cet événement que nous espérions depuis longtemps et nous sommes très heureux de vous offrir en souvenir cette petite croix d'officier de la Légion d'honneur. Nous aurions voulu un cadeau plus riche, somptueux, l'égal de nos sentiments à votre égard. Nous n'aurions point trouvé. Alors, nous avons pensé à ce symbole. Il est simple, mais nous avons mis dans ses branches l'expression de notre profonde affection. Son scintillement est léger, mais quels feux il jetterait s'il pouvait concrétiser ce que nous ressentons.

Monsieur le directeur et Monsieur Dupontès, notre cœur allant aux deux, donnez-nous la joie d'accepter cette petite croix. Nous la faisons fille de nos âmes. Qu'elle vous dise que nous sommes fiers de vous suivre en vous assurant que nous avons la foi et que, plus qu'hier encore, vous pouvez compter sur nous.

Messieurs et chers camarades, je vous convie à lever votre verre en l'honneur du héros de cette fête. »

M. Dupontès, en termes émus, a remercié en évoquant quelques souvenirs et retraçant l'œuvre commune poursuivie.

Ses paroles sont allées au cœur de chacun.

Et la fête s'est terminée en laissant sur les visages ce reflet léger de noble émotion qui fait briller les yeux.

Hanoï
Mariage
(*L'Avenir du Tonkin*, 29 janvier 1926)

Aujourd'hui, jeudi 28 janvier 1926, à 17 heures, a été célébré le mariage de M. Léon Antoine Labeye, employé à la Compagnie des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan, avec M^{lle} Lucie Remy-Girard, à Hanoï. Les témoins étaient : MM. Edmond Rény, chef du service du Cadastre du Tonkin, et Achille Cunin, ingénieur, chef du service de la Compagnie des chemins de fer du Yunnan.

Nous adressons aux nouveaux époux nos meilleurs souhaits de bonheur.

HANOÏ
UN GRAND MARIAGE
Marie Louise Coissandeau ⁸⁷
Pierre Daudin
(*L'Avenir du Tonkin*, 3 février 1926)

Samedi dernier, en l'église cathédrale de Hanoï joliment décorée et brillamment illuminée, a été béni le mariage de M. Pierre Daudin, interprète adjoint à l'agent commercial de la Compagnie du Yunnan à Mongtzeu, avec M^{lle} Coissandeau, la charmante fille de madame et de M. Coissandeau, de la Compagnie du Yunnan, qu'assistaient, en qualité de témoins, M. l'ingénieur en chef Cunin et M. Guiguet, attaché à la Compagnie du Yunnan. Le R.P. Le Paroux, missionnaire à Mongtzeu, était descendu tout exprès pour venir célébrer la cérémonie et il prononça, à cette occasion le beau discours que voici :

⁸⁷ Marie Louise Croissandeau : née le 13 avril 1906 à Hanoï. Fille d'Auguste Croissandeau, 31 ans, entrepreneur, et de Léonie Toitot, 19 ans. Mariée civilement à Bac-ninh le 29 janvier 1926 avec Pierre Marie Henri Gilbert Daudin. Divorcée en novembre 1947 à Saïgon et remariée à peu après avec Albert Henri Sapin.

« Ma chère enfant,

Puisque vous allez devenir ma paroissienne, laissez-moi, dès aujourd'hui, vous donner ce nom, que ce vous soit un gage de charité affectueuse avec laquelle vous serez reçue parmi nous.

Aussi bien nous ne sommes pas si étrangers que vous pourriez le croire, les uns aux autres ; et ne soyez pas surprise si je vous affirme que vous m'êtes connue de longue date.

La Cie du Yunnan est, et je le dis à sa gloire, une grande famille ; très disséminée, certes ! mais où, depuis le grand chef jusqu'aux plus humbles des employés, règne un esprit de fraternité et d'union que je me plais à constater chaque jour ; ceux de Chine pensent à ceux du Tonkin et la réciproque n'est pas douteuse. Chacun s'intéresse au sort de l'absent. Et, disons-le vite, car, dans ma pensée, c'est un éloge sérieux, si, par hasard, les mauvais côtés de la nature humaine prenant le dessus, quelques critiques échappent, rarement pour ne pas dire jamais, on entend médire de celui qui n'est pas là pour se défendre.

C'est ainsi que, depuis longtemps, je connais Monsieur votre père. Depuis longtemps, je sais son activité, la fermeté et le sérieux de son caractère et de sa vie, sa fidélité exemplaire aux devoirs de son état. Est-il surprenant qu'à pareille école, vous soyez devenue la jeune fille laborieuse, la bonne petite femme de ménage dont on m'a parlé avec une conviction si sincère ?

Et puis votre bonne maman était là pour vous diriger. Près d'elle, vous avez appris à aimer votre intérieur, à ne pas vous ennuyer au sein de la famille. Les quatre petits qui vous ont succédé au foyer paternel, exerçant parfois votre patience, ont été pour vous une école d'application et, grâce à eux, vous pouvez vous flatter d'avoir eu une formation qui, de nos jours, hélas ! devient de plus en plus rare ; vous avez appris à ne pas redouter les berceaux, à placer le travail au-dessus de la distraction et du luxe ; toutes conditions garantes de la fidélité de l'épouse.

Voilà, Monsieur, la compagne de choix que le bon Dieu vous réservait et vous a fait découvrir d'une façon si inattendue et si heureuse.

Vous connaissant comme je vous connais, je crois pouvoir rassurer ses parents sur le sort de leur enfant chérie ; car, vous aussi, vous avez été élevé à bonne école et, qui plus est, vous avez déjà donné des preuves de rare volonté, et d'énergie plus rare encore.

Vous n'aviez que douze ans quand votre père vous fut ravi. Mais cet homme à l'activité dévorante, pour qui la direction de trois ou quatre compagnies d'assurance n'était qu'un jeu, vous avait déjà enseigné le prix du temps, l'importance d'une vie réglée et l'amour du travail. De plus, vous étiez l'aîné. N'aviez-vous pas un frère et une sœur qui allaient se modeler sur vous ?

Noblesse oblige ! C'est ce que n'eut pas de peine à vous faire comprendre une mère restée la femme forte dans son deuil, une mère qu'une heureuse indiscretion nous a fait connaître comme la femme-modèle de la ville de Blois, pauvre mère qui souffre certainement de n'être pas près de vous, aujourd'hui, pour vous conseiller encore et vous bénir.

Vos études n'étaient pas terminées... mais vous veniez d'atteindre vos dix-huit ans et l'Allemand foulait toujours le sol de la patrie. Laissant donc le sillon inachevé, vous courez aux armes.

Il était trop tard pour combattre, car nous étions dans la seconde moitié de 1918 ; mais, du moins, vous eûtes la consolation d'aller monter la garde sur le Rhin. C'est là qu'un ordre vint vous chercher pour vous transporter en Italie où vous fûtes interprète au Palais Farnèse jusqu'à la fin de votre service militaire.

Rentré au foyer, après quatre ans d'absence, vous reprenez sans hésitations vos études, remportez de haute lutte votre diplôme de bachelier et c'est alors que, face à l'avenir, vous songez au meilleur emploi de vos facultés.

Car, Monsieur, vous n'étiez pas un bachelier ordinaire, et dût voire modestie m'en vouloir, il faut bien que je dise vos caractéristiques à ceux qui vous ignorent. En plus du français, du grec et du latin, bagage habituel du jeune diplômé, vous possédiez déjà l'allemand, l'anglais, l'italien et vous vous étiez payé le luxe de quelques incursions chez le Russe et chez l'Espagnol. D'autres s'en fussent, certes, contentés, mais vous étiez insatiable.

L'idée vous vint de suivre les cours de l'école de commerce de Lyon. Mais tout en vous appliquant à donner satisfaction aux maîtres de cette école et à gagner cette palme de fin d'études qui devait vous ouvrir une carrière enviée, vous vous aperçûtes que vous aviez des heures de loisir. Tout près de là, on donnait des leçons de langues orientales ; et vous voilà menant de front, un peu au désespoir des professeurs qui ne soupçonnaient ni votre force de caractère, ni voire puissance de travail, l'étude du chinois et du japonais. C'était, semblait-il, tenter l'impossible, et voici qu'après deux ans à l'ébahissement de tous, après les deux ans réglementaires de la préparation, vous remportez, à la fois, les diplômes de l'école de commerce, de langue japonaise et de langue chinoise, ce dernier, même avec mention.

Surchargé de diplômes, avec, à votre service, l'emploi de six ou sept langues, et âgé de vingt-cinq ans bientôt, vous vous sentez attiré vers la Chine et un engagement à la Compagnie du Yunnan vous amène parmi nous.

Alors seulement, achevant dans voire chambre solitaire le cycle de vos réflexions, vous vous êtes dit enfin : « J'ai appris bien des choses, je pourrais, avec mon bagage linguistique, parcourir le monde entier, mais, en définitive, toutes ces connaissances ne peuvent être un but. Il me faut encore apprendre la langue du mari et celle du père de famille. Voilà un nouveau sujet à creuser. »

La cérémonie d'aujourd'hui est le résultat de cette méditation. Vous allez, cher Monsieur, vous mettre à un nouveau travail, mais je suis parfaitement tranquille et votre jeune épouse n'a pas à se tourmenter ; vous avez trop bien réussi dans vos études précédentes pour ne pas, à tous vos diplômes, à vos titres de bon fils et de bon chrétien, joindre bientôt celui de bon mari en attendant, avec la grâce de Dieu, d'y joindre celui de bon père.

Pour finir, et en souvenir de cette heure solennelle, je désirerais vous laisser à tous deux cette recommandation que j'emprunte à L'Apôtre saint Paul (aussi bien, ces paroles devraient être affichées dans toute chambre nuptiale, et l'incompatibilité d'humeur serait, sans doute, plus rare) : « Élus de Dieu, et ses enfants bien aimés, ayez des entrailles de miséricorde, de bonté, d'humilité, de modestie et de patience. Supportez-vous l'un l'autre et pardonnez-vous vos torts réciproques comme Notre Seigneur vous a pardonné. Mais, au-dessus de tout cela, ayez la charité, source unique de la perfection, et qu'en vos cœurs triomphe la paix du Christ à laquelle vous êtes appelés. Souvenez-vous que, désormais, vous devez vivre si unis que vous ne fassiez plus qu'un seul corps et qu'une seule âme. » Ainsi soit-il.

Une nombreuse et élégante assistance était venue apporter aux jeunes époux et à leurs familles, si estimées ici, compliments et souhaits.

À la sacristie, nous avons remarqué : mesdames Duron, Rochat, de Rango, Estrade, Tesseyre, Vermot, Biguet, Franchisseur, Christe, Michelot, Ninier ; M. Chemin-Dupontés, directeur de la Compagnie, M. Hilaire, sous-directeur ; M. l'Ingénieur Lécorche ; M. Duron, chef des Services administratifs ; M. Rochat, inspecteur principal ; Faciolle, chef de section ; Michelot, chef du secrétariat ; Biguet : Robineau, Delorme, etc.

À la sortie de l'église, derrière les mariés qui formaient un fort joli couple, on remorquait dans le cortège : M. P. Guiguet et M^{lle} S. Coissandeau ; M. A. Bouscaren et

M^{lle} J. Coissandeau ; M. Pierre Coissandeau et M^{lle} S. Tardivel ; M. R. Coissaiibeau et M^{lle} G. Bouscaren ; M. Bazin et M^{lle} Foursaud ; M. Foursaud et M^{me} Guiguet ; M. Giguet et M^{me} Bouscaren ; M. Vermot Bazin ; M. Grellier et M^{me} Labat ; M. Labat et M^{me} Cunin ; M. Cunin et M^{me} Grellier.

Le soir, cette aimable assistance se trouvait réunie dans les jolis salons de l'Hôtel de France où M. et madame Frégier avaient dressé une belle table pour les invités de la noce.

Le dîner, succulent, fut très gai, et une sauterie très gaie termina la fête, laissant un excellent souvenir à chacun des assistants. Nous adressons à M. et à M^{me} Pierre Daudin nos meilleurs souhaits de bonheur.

Compagnie du Yunnan.
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 27 février 1926)

La Compagnie française des Chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan a l'honneur de faire connaître au public que, par arrêté n° 257 en date du 22 janvier 1926, M. le gouverneur général a approuvé l'addition au tarif spécial P.V. n° 60, pour le transport de pétrole par wagons complets de Haïphong à La-Li-Hé.

La date de mise en vigueur est fixée au 5 février 1926.

MARIAGES
(*L'Avenir du Tonkin*, 22 mars 1926)

Le mariage de monsieur Georges Hansberger, de la Compagnie des chemins de fer du Yunnan, avec M^{lle} Adrienne Antoni sera célébré le 10 avril.

Commissaire du gouvernement près des compagnies de chemins de fer
(*Le Temps*, 26 mars 1926)

M. Clinchard ⁸⁸, sous-directeur à l'administration centrale du ministère des colonies, admis à la retraite, est nommé commissaire du gouvernement près la Compagnie française des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan, en remplacement de M. Demartial, sous-directeur honoraire au ministère des colonies.

HANOÏ
Mariage
(*L'Avenir du Tonkin*, 15 avril 1926)

Mardi, à 16 heures 30 a été célébré le mariage de M. Gustave Vraincourt, chef de district à la Compagnie des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan, à Hanoï, avec M^{lle} Lê-thi-Su, commerçante au village de Quân-Phuong-Ha, huyên de Hai-Han, Nam-Dinh.

⁸⁸ Émile Clinchard (Ajaccio, 1865- ?) : commandeur de la Légion d'honneur, membre de la commission des archives coloniales, administrateur du Crédit foncier de Madagascar (nomination ratifiée en 1926, réélection en juillet 1932).

Les témoins étaient : MM. Oscar Émile Maximilien Vandendorpe, conducteur de travaux à Yên-Viên (Bac-Ninh), et Justin Raoul Daigueperse, employé de commerce, à Hanoï.

Nous adressons aux nouveaux époux nos meilleurs souhaits de bonheur.

AU PALAIS

Cour d'appel (Chambre civile et commerciale)
Audience du vendredi 28 mai 1926
(*L'Avenir du Tonkin*, 29 mai 1926)

M. le premier président Morché préside à l'assistance de MM. les conseillers Triddon et Dupré.

M. l'avocat général de Saint-Michel-Dunezat occupe le siège du ministère public.
Greffier : M. Arnoux Patrick.

.....
Abordant le rôle des affaires en délibéré, M. le premier président rend arrêt dans l'importante affaire « Compagnie des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan contre V^e Malortigue et autres. »

Nous avons relaté tout au long ce procès quand il vint naguère devant le tribunal de commerce de Hanoï. Le 9 janvier 1922, sur la ligne du Yunnan, les pirates attaquaient la gare d'Yléang et M. Édouard Malortigue trouvait la mort dans des circonstances particulièrement tragiques.

La veuve de notre infortuné compatriote, agissant tant en son nom personnel qu'au nom de ses enfants Albert et François, actionnait alors la Compagnie des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan en 60.000 piastres de dommages-intérêts.

Par jugement en date du 6 septembre 1924, le tribunal de commerce de Hanoï condamnait la dite Compagnie à payer aux héritiers Malortigue la somme de 30.000 piastres avec intérêts du jour de la demande en paiement.

L'arrêt de la Cour, confirme le jugement entrepris quant à la responsabilité de la Compagnie, mais émendant quant aux dommages intérêts, ramène ceux-ci à 5.000 piastres qui feront un total de 25.000 avec l'avance de 15.000 dollars yunnanais versée le 2 janvier 1924 et celle de 5.000 piastres versée le 11 août de la même année par le gouvernement chinois aux héritiers Malortigue ; les intérêts de ces 5.000 piastres courant du jour de la demande, et la Compagnie étant condamnée en tous les dépens d'instance et d'appel.

Hanoï
(*L'Avenir du Tonkin*, 4 juin 1926, p. 7)

Jeudi, 3 juin 1926, à 10 heures, a été célébré le mariage de M. Roger Frank Cavalery Ducamp ⁸⁹, ingénieur, croix de guerre, avec M^{lle} Mariette Alix Belin, à Hanoï. Les témoins étaient : MM. Albert Pouyanne, inspecteur-général des T. P. de l'Indochine, officier de la Légion d'honneur et croix de guerre ; Georges Pelletier, directeur général de la Société indochinoise d'électricité à Hanoï ; Georges Lambert, pharmacien principal de 1^{re} classe des Troupes coloniales, officier de la Légion d'honneur, et André

⁸⁹ Roger Frank *Maurice* Cavalery Ducamp (Quinhon, 20 déc. 1897-Triviers-Lascours, Gard, 24 juin 1969) : fils de Pierre André Cavaléry Ducamp et de Suzanne Pauline Clémentine Picard. Aviateur, croix de guerre, ingénieur électricien à la Société indochinoise d'électricité.

Glappuis ⁹⁰, inspecteur principal de la Compagnie des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan, chevalier de la Légion d'honneur et croix de guerre.

Nous adressons aux nouveaux époux nos meilleurs souhaits de bonheur.

Hanoï
Mariage
(*L'Avenir du Tonkin*, 17 juillet 1926)

Le 31 juillet 1926, à 18 heures, en l'église cathédrale de Hanoï, sera béni le mariage de M. André Thirion ⁹¹, ingénieur E.T. P., croix de guerre, avec mademoiselle Yvonne Sevoz-Rosset, fille et belle-fille de madame et de M. Étienne Marquet, ingénieur aux Chemins de fer de l'Indochine.

Hanoï
(*L'Avenir du Tonkin*, 1^{er} août 1926)

Mondanités. — Le mariage Thirion-Yvonne Rosset. — Aujourd'hui samedi 31 juillet a été célébré, à la mairie de Hanoï, à 10 heures, le mariage de mademoiselle Yvonne Sevoz Rosset, la charmante fille et belle-fille de madame et de monsieur Marguet, le sympathique ingénieur du matériel et de la traction des chemins de fer du Nord, avec monsieur André Thirion, ingénieur E. T. P., chef de section à la Compagnie française des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan, lieutenant aviateur de réserve, croix de guerre.

Les témoins étaient pour la mariée : M. Gustave Demolle, débitant général des alcools à Son-Tay, vice-président de la chambre de commerce de Hanoï, et M. l'administrateur Malpuech, résident de France à Savannakhet ; pour le marié : M. Émile Verron, receveur des Douanes à Hanoï, et M. Victor Frégier, propriétaire de l'Hôtel de France.

Madame Marguet, encore fatiguée des suites d'une grave opération subie dernièrement à la clinique Saint-Paul, n'a pu assister à cette cérémonie qui revêtait un caractère des plus intimes.

Les témoins, les parents et quelques amis accompagnant les jeunes mariés se sont ensuite rendus à l'Hôtel de France pour prendre une coupe de champagne et présenter à M. et à M^{me} André Thirion leurs souhaits de bonheur.

Nous y joignons les nôtres très sincères et souhaitons toutes félicités au jeune ménage qui doit, sous peu, se rendre au Yunnan où M. Thirion ira prendre la succession de M. Jourdan, l'entrepreneur bien connu et si estimé de tous les vieux Tonkinois.

.....

Hanoï
Mondanités
Le mariage Thirion-Yvonne Sevoz-Rosset.

⁹⁰ André-Léon-Émilien Chappuis (et non *Glappuis*) : chevalier de la Légion d'honneur : aviateur, observateur expérimenté, spécialisé dans les missions photographiques, qui a toujours montré une rare énergie et le plus grand sang-froid dans l'accomplissement de ses missions (*JORF*, 5 décembre 1918, p. 10.477).

⁹¹ Marie Joseph Antoine Thirion : né le 15 avril 1897 à Rolampont (Haute-Marne).

(*L'Avenir du Tonkin*, 2 août 1926)

Nous donnons aujourd'hui le compte-rendu annoncé dans notre précédent numéro du samedi 31 juillet.

Le cortège, formé à l'Hôtel de France, était rendu pour 6 heures précises à la cathédrale où devait avoir lieu la cérémonie religieuse, et où attendait une foule élégante et nombreuse massée sur le parvis.

M. Étienne Marguet, ingénieur du matériel et de la traction aux chemins de fer du Nord, conduisit à l'autel sa charmante belle-fille, tandis que madame Marguet donnait le bras à M. André Thirion.

Deux gracieux pages — Guy Blancsubé et Denise Thomas — tenaient la traine de la mariée.

Le service d'honneur était assuré par M. le capitaine aviateur Andréani et M^{lle} Jeanne Baron ; M. Roth, directeur de la maison Ogliastro, à Hanoï, et M^{lle} Suzanne Vidalenc ; M. Rupplinger, directeur à Hanoï de la maison Charrière Dufour, Garriguenç et Cie, et mademoiselle Yvonne des Longchamps ; M. Bénézet, directeur du grand hôtel Métropole, et mademoiselle Marguerite Poisson.

Dans le cortège, on remarquait : M. Demolle, débitant général des alcools à Sontay, vice-président de la chambre de commerce de Hanoï, et M^{me} Frégier ; M. Verron receveur des Douanes à Hanoï, et M^{me} des Longchamps ; M. l'administrateur Malpuech, résident de France à Savannakhet, et M^{me} Lécorché ; M. Lécorché, ancien élève de l'École polytechnique, ingénieur en chef du trafic et mouvement à la Compagnie du Yunnan, et M^{me} Malpuech ; M. Cunin, ancien élève de l'École polytechnique, ingénieur en chef de la traction à la Compagnie du Yunnan, et M^{lle} Yvonne Bonnifleau ; M. Haïs, ingénieur des Poudres ; ingénieur en chef du service voies et bâtiments à la Compagnie du Yunnan, et M^{me} Cunin ; M. Gély, ingénieur A.M. de la Compagnie du Yunnan, et M^{me} Demolle ; M. de Longchamps, contrôleur des Douanes, et M^{me} Gély ; M. Gracias, consul de Portugal, chevalier de la Légion d'honneur, et M^{me} Pannetier ; M. Maurice Ducamp, ingénieur I.E.G., et M^{me} Maurice Ducamp ; M. Bernard, payeur du Trésor, et M^{lle} Aviat ; M. Soliman, du Service Géographique, et M^{lle} Simonnet ; M. Sauvaire Jourdan et M^{lle} Marthe Poisson ; M. Manikus et M^{lle} Simonne Poisson ; M. Martinet et M^{lle} Lucette Baron ; M. Gustave Baron et M^{lle} Germaine Thomas ; M. Raoul Bottai et M^{lle} Pervenche Franc ; M. Jacques Baron et M^{lle} Jeanne Poisson.

Beaucoup d'amis, bloqués par les inondations au Tam-Dao, au Yunnan ou à Haïphong, manquèrent malheureusement à cette fête.

.....

RENSEIGNEMENTS SUR LES CRUES

LES BRAVES GENS

(*L'Avenir du Tonkin*, 11 août 1926)

Hai-Duong, le 4 août 1926

L'Administrateur de 3^e classe Foy, résident de France à Hai-Duong, à M. le résident supérieur au Tonkin (Cabinet), Hanoï.

J'ai l'honneur de vous rendre compte que depuis le début de l'inondation, j'ai pu constamment me tenir en liaison directe et rapide avec le tri-huyên de Câm-Giang et le tri phu de Dinh-Giang en utilisant la ligne télégraphique de la Compagnie du Yunnan.

Le personnel des gares de Hai-Duong et de Câm-Giang s'est acquitté avec beaucoup de zèle et de dévouement de ce travail supplémentaire et m'a rendu un réel service au

moment où toutes les communications étant coupées, un message urgent mettait quatre heures pour arriver à destination.

Je vous serais reconnaissant de bien vouloir transmettre à M. le directeur de la Compagnie des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan mes remerciements pour l'aide précieuse que m'a apportée le personnel placé sous ses ordres.

Signé : Foy.

Hanoï

(*L'Avenir du Tonkin*, 15 août 1926, p. 7)

Mariage. — Aujourd'hui, samedi 11 août 1926, à 16 heures 30, a été célébré le mariage de M. Robert Édouard Louis Dumet, sous-chef de dépôt à la Compagnie des chemins de fer du Yunnan à Gia-lam, avec M^{lle} Lucie Marie Cuchot, à Hanoï. Les témoins étaient : MM. Georges Félix Mabillot, chef de dépôt à la Compagnie des Chemins de fer du Yunnan, et Alexis Foursaud, garde magasin à Gia-lam, croix de guerre.

Nous adressons aux nouveaux époux nos meilleurs souhaits de bonheur.

La Compagnie française des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 2 septembre 1926)

Une nouvelle crue du fleuve Rouge* s'étant produite, les magasins et ateliers de la Compagnie du Chemin de fer de l'Indo-Chine et du Yunnan, situés à Gialam, sont inondés.

La Compagnie française des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 24 septembre 1926)

Durant l'exercice 1925, la Compagnie française des chemins de fer de l'Indo-Chine et du Yunnan a vu ses recettes continuer à progresser largement. Elles sont passées, en effet, d'un exercice à l'autre de 42.717.809 fr. à 58.007.110 fr. Les dépenses d'exploitation ont atteint 38.736.256 fr. contre 29.688.292 fr. Il n'a été affecté aux provisions passées par le débit des profits et pertes que 2 millions contre 2.700.000 francs. La part de la Colonie dans les recettes a été de 12.650.854 fr. contre 8.550.452 fr. Le solde créditeur ressort à 3.225.767 fr. contre 886.884 fr. Il s'y ajoute 3.215.069 fr. d'intérêts divers au lieu de 2 millions 348.710 fr., en sorte, qu'avec le reliquat antérieur, c'est sur la répartition d'un solde de 7.331.172 francs contre 4.001.996 fr. que l'assemblée du 28 juin aura à statuer. Ainsi que nous l'avons déjà annoncé, l'assemblée, sur la proposition du conseil, a décidé de porter le dividende de 60 à 75 francs.

Le dividende est payable depuis le 1^{er} juillet dernier, à raison de 63 fr. 24 net au nominatif par action ordinaire et de 45 fr. 90 net au porteur. L'action privilégiée reçoit 54 fr. 44 net au nominatif et 38 fr. 66 net au porteur.

Le rapport du conseil signale que l'exploitation n'a pas été, cette année, troublée par de grands dégâts en saison des pluies ; les éboulements sur la ligne du Yunnan n'ont causé que des interruptions de quelques heures au plus dans la circulation des trains. Mais la société a toujours à regretter, malgré les efforts du gouvernement du maréchal

Tang Ki Yao, l'insécurité persistante au Yunnan, entretenue par des actes isolés de piraterie, par la circulation de bandes armées, par les méfaits répétés de soldats indisciplinés et même par la guerre civile, qui a interrompu, pendant quelques jours, le trafic dans la vallée du Nam-Ti.

Les répercussions matérielles des événements survenus en Chine ont été néanmoins assez restreintes.

La situation économique de la province n'a pu s'améliorer sous ce régime ; elle a continué de souffrir des conséquences de la disette de l'an dernier, et, pour y remédier, la société a encore transporté — à tarif réduit pour la plus grosse part — 31.265 tonnes de riz du Tonkin au Yunnan, alors que ce trafic est à peu près nul dans les années normales.

Le fait le plus saillant de l'exercice a été la variation des monnaies locales. La crise monétaire au Yunnan, que nous mentionnions l'an dernier, s'est aggravée ; la monnaie métallique de bon aloi a disparu : il en est de même des demi-dollars yunnanais, au titre réduit de 500/1.000 ; le papier-monnaie s'est de plus en plus déprécié. Le transfert des excédents de recettes, soit par la Banque de l'Indochine, soit par la Banque chinoise Fou-Tien, se heurtant à des obstacles parfois insurmontables, et à des taux onéreux, la société a, pour ne pas conserver des dollars-papier improductifs et sujets à une dépréciation progressive, acheté, pour le revendre au dehors, de l'étain des mines chinoises de Ko-tiéou.

Le taux de transformation en francs dans ces diverses réalisations de dollars-papier a varié de 5 fr. 05 à 6 fr. 95 ; moyenne, 6 fr. 125 contre 6 fr. 27 en 1924. Cette différence en francs est, il est vrai, minime ; mais si le dollar était resté dans le même rapport avec la piastre, le taux moyen eut été, non de 6 fr. 125, mais de 7 fr. 56. Pour compenser, dans une certaine mesure, cette dépréciation, la Compagnie a, dès septembre 1924, accru ses perceptions en ajoutant à des tarifs en dollars yunnanais une surtaxe de change, qui a été maintenue à 15 % jusqu'au 1^{er} septembre 1925 ; à cette date, elle a été élevée à 25 % ; elle atteignait, le 21 mai 1926, 125 %. Le total des dollars perçus en 1925 a été de 3.511.354 29 contre 1.925.986 78 en 1924. Au Tonkin, le cours de la piastre, qui était de 9 fr. 95 au 1^{er} janvier 1925, a suivi à peu près, en raison de la stabilité relative du prix de l'argent fin, le change de la livre sterling.

Les taux appliqués pour la transformation en francs des recettes mensuelles de la société en piastres ont varié de 10 fr. 25 à 15 fr. 70 ; moyenne, 12 fr. 09 contre 10 fr. 02 en 1924.

Le total des piastres perçues a été sensiblement le même en 1925 qu'en 1924 : 2 millions 908.575 55 contre 2.966.669 40.

Enfin, certains transports sur réquisitions de l'administration donnent lieu à des recettes en francs ; elles se sont élevées, en 1925, à 1.115.664 fr. 82.

Le total des recettes d'exploitation, traduit en francs, atteint 58.067.110 fr. 93, contre 42.717.809 fr. 43 en 1924, soit une augmentation de 35,9 %.

Cette augmentation est due en majeure partie à la hausse de la piastre, mais pour une part aussi — soit 16 % — à l'accroissement du trafic.

Voici, à l'appui, quelques chiffres des tableaux annexés à ce rapport : le tonnage total des marchandises transportées en P. V. pour le commerce seulement, c'est-à-dire non compris les marchandises transportées en service, a passé de 255.929 tonnes en 1921, à 324.355 tonnes, soit une augmentation de plus de 27 %. Le tonnage kilométrique s'est élevé à 109.300.000 tk. contre 83.600.000 en 1924 ; l'augmentation porte aussi bien sur le trafic de transit que sur les trafics locaux du Tonkin et du Yunnan. Le nombre de voyageurs kilométriques a été de 202.700.000, contre 182.500.000 en 1924. Le parcours kilométrique des trains s'est élevé à 3 millions 119.509 kilomètres-trains, contre 2.778.786 en 1924, soit une augmentation de 12 %.

Pour faire face à ce mouvement intense, la Compagnie dispose de : 30 locomotives légères, à deux essieux couplés ; 21 locomotives lourdes, à trois essieux ; 23 locomotives

extra-lourdes, à quatre essieux couplés ; les trois dernières de la commande de 1922 ont été mises en service en janvier et février 1925.

La moyenne annuelle des parcours n'a pas été toutefois abaissée par l'entrée en service des machines du programme 1922 ; elle a dépassé 42.000 kilomètres ; ce chiffre, évidemment excessif, suffirait à justifier la nouvelle commande, faite en 1925, de 10 locomotives extra-lourdes, avec 90 wagons de 10 tonnes et 30 wagons de 20 tonnes.

En outre, le conseil, par prudence, fait étudier dès à présent des locomotives articulées de puissance supérieure, compatibles avec les caractéristiques de sa voie au Yunnan.

Les dépenses d'exploitation se traduisent par 40.136.256 fr. 04, en y comprenant la dotation du fonds de secours et de prévoyance pour le personnel, fixée à 400.000 francs pour cet exercice, et l'annuité de 1 million de francs, fixée par la convention du 30 janvier 1924 avec la colonie, pour l'amortissement des avances que la commande de matériel roulant en 1922 a entraînées.

Le coefficient d'exploitation ressort à 69,1 % contre 70,4 % en 1924.

Les dépenses de combustibles représentent le quart environ du total ci-dessus et sont en augmentation du fait notamment que les charbons des mines yunnanaises ne lui sont plus apportés, faute de moyens de transport, et que les charbons du Tonkin employés sur toutes les sections ont vu croître leurs prix.

Comme conséquence de l'accroissement du matériel roulant, l'outillage des nouveaux dépôts-ateliers du Yunnan et des ateliers de Gia-Lam a exigé une dépense de 760.000 fr.

La Compagnie a commencé le remplacement du matériel de voie sur la ligne du Yunnan, dans la vallée du Nam-Ti, où le tracé sinueux de la ligne, le régime de la circulation en rampe forcée continue, et les conditions climatologiques activent particulièrement l'usure de ce matériel. Sur cette section, du km. 74 au km. 156, à établir en voie renforcée, le rail de 25 kilogrammes au mètre sera remplacé par le rail Standard de 26 kilogrammes, en même temps que sera mis en harmonie l'armement en traverses.

Soucieuse d'améliorer le confort et de favoriser ainsi le mouvement de tourisme sur son réseau, la Compagnie a procédé à des essais d'éclairage et de ventilation électriques des trains de voyageurs par groupes électrogènes de 5 CV, placés dans le fourgon de chaque train. Les résultats obtenus l'ont encouragés à étendre ces améliorations.

Les recettes brutes d'exploitation soumises au partage s'élèvent à 58.067.110 fr. 93 sur lesquelles il y a à déduire un ensemble de 40.643.749 fr. 34 représentant les dépenses, dotations diverses, l'annuité d'amortissement, les frais généraux et frais d'abonnement. L'excédent est donc de 17 millions 423.461 fr. 59 et il revient donc à la Compagnie 12.650.854 fr. 53.

En ce qui concerne les participations, la Compagnie des Chemins de fer de l'Indo-Chine constitue en conséquence de la convention conclue avec la Société Chinoise Ta-Lou, a poursuivi, en 1925, les études d'un chemin de fer à voie de 0 m. 60, reliant le massif minier Eul-Long-Hi-Tchéou à sa station de Ko-Pao-Tsouen, à travers une réunion extrêmement difficile. Ces études n'ont été terminées qu'en février dernier ; elles ont abouti à un devis si élevé — étant donné surtout les circonstances présentes — que l'exécution du chemin de fer a paru actuellement irréalisable en fait, et que l'on songe à le remplacer par un câble transporteur.

La Compagnie indochinoise de navigation, dans laquelle la Compagnie est intéressée, a vu, pendant le dernier exercice, son exploitation entravée par les événements de Chine et les grèves de Hong-Kong. Cependant, après de larges amortissements, le compte Profits et Pertes, profondément influencé d'ailleurs par les variations des cours du change, ne présente qu'un solde débiteur peu important.

La Compagnie est également intéressée dans la Société indochinoise de charbonnages et de mines métalliques, en raison des charbons demi-gras de Phan-Mé qui conviennent à ses besoins.

Elle poursuit ses recherches et la reconnaissance du gisement de Phan-Mé.

Voici les fluctuations les plus importantes des principaux postes du bilan : Le poste de l'actif Caisses et banques en Extrême-Orient, 14.637.907 fr. 63, est en augmentation de 11.662.138 fr. 54 sur le poste correspondant du précédent bilan.

Le poste placements temporaires et portefeuille, 24.825.501 fr. 96, qui ne comprend que les valeurs conservées à Paris, présente une légère diminution.

Ces valeurs sont maintenues dans le bilan pour leur prix de revient ; aussi, la Compagnie a-t-elle jugé bon, vu les circonstances actuelles, d'ajouter à la Provision pour dépréciation éventuelle du portefeuille et créances douteuses une somme de 1 million de francs. Les autres provisions pour amortissements et charges, suffisamment pourvues à cette heure, ne reçoivent cette année aucune nouvelle dotation.

MM. Stanislas Simon et Édouard Dutey-Harispe⁹² ont été réélus administrateurs.

Un deuil à la Compagnie du Yunnan.
(*L'Avenir du Tonkin*, 14 octobre 1926)

Nous apprenons le décès, survenu Gare de la Préfecture, au Mans (Sarthe), le 28 août dernier, de M. Émile Andrieu qui fut chef d'arrondissement du trafic et Mouvement à la Compagnie du Yunnan où il servit pendant 17 ans. M. Andrieu était rentré définitivement en France dans le courant de 1923.

Nous adressons à la famille du défunt, à M. le directeur et au personnel de la Compagnie, aux nombreux amis nos sincères condoléances.

Hanoï
MARIAGE
(*L'Avenir du Tonkin*, 24 octobre 1926)

Aujourd'hui, samedi 23 octobre 1926, a été célébré le mariage de M. Robert Henri Tisseyre, employé à la Compagnie des Chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan, avec M^{lle} Simone Élise Augusta Bergeon, à Hanoï.

Les témoins étaient : MM. Édouard Alfred Marie Broni, résident de France à Quang-Yên, chevalier de la Légion d'honneur ; André Jules Alphonse Patoux, ingénieur à la Compagnie des Chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan, chevalier de la Légion d'honneur, Croix de guerre ; Maurice Henri Louis Lécorché, ingénieur à la Compagnie des Chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan, Croix de guerre ; et Jean Verneuil, entrepreneur à Hanoï.

(*L'Avenir du Tonkin*, 29 novembre 1926)

⁹² Édouard Dutey-Harispe : marié à Cécile Gomel, sœur de Pierre Gomel, scrutateur à l'assemblée de 1923 des Charbonnages du Tonkin (cf.), et de Marie Gomel, mariée à Maurice Chabrol, administrateur de la Société Le Nickel (SLN). Censeur du CIC (1904) — à la suite de Mathieu-Bodet, grand-père de son épouse — puis (1935) administrateur de cet établissement, etc. Voir [Qui êtes-vous ?](#)

Le détournement au préjudice de la Compagnie du Yunnan. — Samedi dans la soirée, sur les déclarations du comptable infidèle Minh qui avait été dirigé de Cao-bang sur Hanoï, il a été procédé à l'arrestation du nommé Bui-Nam, commis au bureau de la comptabilité service de la centralisation.

Hier dimanche, une nouvelle arrestation a été opérée rue des Ferblantiers par deux agents indigènes ; cette arrestation a trait à l'affaire Loc, Minh et Bui Nam.

Minh au moment de son arrestation n'avait plus en poche qu'une somme de 20 piastres.

DÉCISIONS ET AVIS DE LA CHAMBRE SYNDICALE DES AGENTS DE CHANGE
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 30 novembre 1926)

Les assemblées générales des actionnaires de la Compagnie française des chemins de fer de l'Indo-Chine et du Yunnan, en date du 15 octobre dernier, ont décidé l'unification des deux catégories d'actions ordinaires et privilégiées moyennant le rachat au prix de 150 francs (net 132 francs) des avantages statutaires réservés aux 10.000 actions privilégiées. Les 25.000 actions ordinaires et les 10.000 actions privilégiées sont échangées contre 35.000 titres nouveaux ayant exactement les mêmes droits, coupon n° 13 attaché.

En conséquence, à partir du 1^{er} décembre, les 35.000 actions se négocieront sous une seule et même rubrique, en titres nouveaux, teinte chamois, vignettes bleues.

(*L'Avenir du Tonkin*, 1^{er} décembre 1926)

L'affaire de détournement à la Compagnie du Yunnan. — Le secrétaire Khoa, qui encaissait les mandats à la caisse centrale de la Compagnie, a été arrêté.

Le commis Bui-Nam, dont nous avons annoncé l'arrestation, a été l'instigateur des détournements avec participation dans les... bénéfices.

Hanoï
(*L'Avenir du Tonkin*, 3 décembre 1926)

De retour. — Nous revoyons avec plaisir parmi nous M. Toussaint de Quiévre-court, de la Compagnie du Yunnan, frère du distingué directeur de la Banque de l'Indochine à Nam-Dinh.

Nous lui adressons nos meilleurs souhaits de bienvenue.

Hanoï
(*L'Avenir du Tonkin*, 8 décembre 1926)

Mariage. — Aujourd'hui, mardi 7 décembre 1926, à 15 heures 30, a été célébré le mariage de M. Victor Adrien Louis Mounard, sous-inspecteur à la Compagnie française des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan, avec M^{lle} Ng.-thi-Ba, à Hanoï. Les témoins étaient : MM. André Malbert, inspecteur, et Henri Paul Albert Hermier, sous-

inspecteur à la Compagnie française des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan, à Hanoï.

Nous adressons aux nouveaux époux nos meilleurs souhaits de bonheur.

La Compagnie française des chemins de fer
de l'Indochine et du Yunnan en 1925
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 19 décembre 1926)

L'assemblée générale des actionnaires de cette société s'est tenue le 28 juin dernier, sous la présidence de M. Stanislas Simon.

Les recettes de l'exercice ont été de 57 millions 067.110 fr. 93, représentant une augmentation de 35,9 % par rapport à 1924.

Cette grosse majoration est due en partie à la hausse de la piastre. En effet, le taux moyen de la transformation, c'est-à-dire le quotient de la valeur en francs des recettes par le nombre de piastres, a été de 12 fr. 09 contre 10 fr. 02 en 1924.

Les dépenses d'exploitation se sont élevées à 40.136.256 fr. 04. compte tenu de la dotation du fonds de secours et de prévoyance pour le personnel, fixée à 400.000 francs Le coefficient d'exploitation ressort à 69,1 % ; il était de 70,4 % en 1924.

Le solde créditeur du compte exploitation en 1925 s'élève à 3.225.767 fr. 09, et les intérêts divers à 3.215.069 fr. 64, soit un total créditeur de 6 millions 440.830 fr. 73, permettant la distribution d'un dividende de 75 francs par action privilégiée et par action ordinaire.

L'Économiste européen.

(*L'Avenir du Tonkin*, 30 décembre 1926)

Les détournements au préjudice de la Compagnie du Yunnan. — Hier mardi, M. Dumoulin, juge d'instruction, a procédé au premier interrogatoire des cinq inculpés dans l'affaire de détournements commis au préjudice de la Compagnie du Yunnan,

La Compagnie s'est portée partie civile : M. Chapuis, chef de la comptabilité, assistait à l'interrogatoire et à la confrontation des comptables infidèles qui étaient assistés de M^e de Saint Michel Dunezat.

M. le juge d'instruction s'est attaché tout d'abord à déterminer les responsabilités.

Annuaire Desfossés, 1927, p. 309-310 :

St. Simon, H.-E. Boyer, E. de Sinçay, C. Barbière, Rambaud, M. Getten, Lemarquis, G. Lem, J. Naud, É. Dutey-Harispe, M. Devies, R. Brouillet.

Hanoï
(*L'Avenir du Tonkin*, 8 janvier 1927)

Samedi matin, à 8 heures, a été affichée au tableau de l'état civil de la mairie, la publication de mariage de M. Jean Bonneau ⁹³, ingénieur [erreur] à la Compagnie des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan, avec M^{lle} Marie Julia Laurence Groupierre, la gracieuse fille de nos excellents concitoyens, si estimés ici, madame et M. Groupierre, chef de bureau à la Résidence supérieure,

Nous adressons aux futurs époux nos meilleurs souhaits de bonheur et prions M. et madame Groupierre, d'agréer nos sincères compliments.

Hanoï
(*L'Avenir du Tonkin*, 17 janvier 1927)

Mariage. — Le samedi 29 janvier 1927, à 16 h. 30 en l'église cathédrale de Hanoï, sera béni le mariage de M. Jean Bonneau, de la Compagnie du Yunnan, fils de M^{me} et M. Pierre Bonneau, propriétaire viticulteur à Lissac (Gironde), avec M^{lle} Marie Groupierre, la charmante fille de M^{me} et M. Groupierre, le sympathie chef de bureau des S. C. à la résidence supérieure.

Hanoï
(*L'Avenir du Tonkin*, 29 janvier 1927)

Mariage. — À l'heure où nous paraissons, on célèbre en l'église cathédrale le mariage de M. Jean Bonneau, agent [et non plus ingénieur] de la Compagnie des Chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan, avec M^{lle} Marie Julia Laurence Groupierre. Les témoins sont : MM. Eugène-Louis Jean Robin, résident supérieur au Tonkin, officier de Légion d'honneur, Jules-Marie Douguet, administrateur de 1^{re} cl. des S.C., directeur des bureaux de la Résidence supérieure ; Paul Charles Hud, ingénieur de la Cie française des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan, et Gracias Sinibaldo Francisco Wenceslou, consul de la République Portugaise au Tonkin, chevalier de la Légion d'honneur.

Nous rendrons compte lundi de cette brillante cérémonie [mondanités habituelles], mais tout de suite nous adressons aux nouveaux époux nos meilleurs souhaits de bonheur.

⁹³ Jean Bonneau : fils de Pierre Bonneau, viticulteur à Lissac (Gironde). Probablement décédé au Tonkin, le 8 janvier 1945. Chef de district de la Compagnie du Yunnan à Yên-Bay, puis employé de commerce à Haïphong. Marié avec Marie Julia Laurence Groupierre (Hanoï, 31 octobre 1900-Antibes, 29 mai 1983). Dont : Henri (Haïphong, 3 mars 1932-La Rochelle, 12 octobre 1991), Marguerite (Haïphong, mars 1933), Henriette (Haïphong, 14 juillet 1936-La Rochelle, 27 avril 2008).



[Coll. Serge Volper](#)

COMPAGNIE FRANÇAISE
DES

CHEMINS DE FER DE L'INDOCHINE ET DU YUNNAN
Société anonyme

dont les statuts ont été établis suivant acte reçu par M^e Grange, notaire à Paris, le 30 juillet 1901, et
modifiés par décision des assemblées
générales extraordinaires des 6 août 1908, 22 juin 1925 et 15 octobre 1926.

Capital social : 17.500.000 fr.
divisé en 35.000 actions de 500 fr. chacune

CERTIFICAT NOMINATIF D' ACTIONS

Jouissance du ? juillet 1926

Monsieur LEMARQUIS Georges

demeurant à Paris, 71, rue de la Tour (Aube)

est inscrit sur les registres de la Compagnie pour cinquante
actions nominatives de cinq cents francs, entièrement libérées, dont les numéros sont
indiqués au bordereau ci-dessous.

Paris, le 19 janvier 1927.

Un administrateur : Stanislas Simon

Un administrateur ou un délégué du conseil d'administration : ?

Impr. Chaix, rue Bergère, 20, Paris. Encres Lorilleux

NOTES & VALEURS DU JOUR

(La Cote de la Bourse et de la banque, 21 janvier 1927)

De 58 millions en 1925, les recettes de la Compagnie française des chemins de fer de l'Indo-Chine et du Yunnan sont passées en 1926 à 74 millions. Cependant, en raison des frais élevés occasionnés par la réfection des remblais et des voies ferrées détériorés par l'inondation du Delta, il est probable que les profits nets n'enregistreront pas d'augmentation sensible.

Hanoï
(*L'Avenir du Tonkin*, 7 février 1927, p. 2, col. 4)

Publications de mariages. — Lundi matin, à 8 heures, ont été affichées au tableau de l'état civil de la mairie les publications de mariages suivantes : 1^o) — de M. Jules Marie Marcel Schwab ⁹⁴, ingénieur E. T. P. à la Compagnie des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan, domicilié à Hanoï, avec M^{lle} Geneviève Willaume, domiciliée à Bagnolet (Seine) ; 2^o) de M. François Charles Joseph Berrens, secrétaire de police, croix de guerre avec M^{lle} Jeanne Marie Germaine Pailler à Hanoï.

Obsèques
(*L'Avenir du Tonkin*, 21 février 1927)

Nous apprenons que les obsèques de M. Vincent, sous-inspecteur au Service trafic et mouvement de la Compagnie française des Chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan, décédé le 14 février 1927, ont eu lieu au cimetière d'Ami-Tchéou (Yunnan), le 20 février, le corps ne pouvant être, pour l'instant, transféré au Tonkin.

HAÏPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 23 mars 1927)

DÉPARTS. — Sont partis mercredi à 13 heures par le Chantilly :
À destination de Marseille :

.....
M^{me} et M. Cabanel, de la Compagnie du Yunnan ; M. Durand, de la Compagnie du Yunnan ; M^{me} et M. Gallais, de la Compagnie du Yunnan, leurs enfants...

NOTES & VALEURS DU JOUR
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 30 mars 1927)

On a pu avoir des craintes au sujet de la portion du réseau de la Compagnie française des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan construite en territoire chinois, de Yunnang-Fou à Lao-Kai, frontière du Tonkin. Une dépêche reçue lundi au siège ne signale aucun incident.

⁹⁴ Jules Marie Marcel Schwab (Châtillon-sur-Seine, 12 août 1899-Thái-Nguyen, 26 mars 1930).

La situation au Yunnan

Un télégramme du consul de France à Yunnanfou
(*L'Écho annamite*, 27 avril 1927)

Il donne au gouvernement général de l'Indochine
des informations des plus rassurantes

Hanoï. — Un télégramme du consul de France à Yunnanfou, daté du 24 avril, a été reçu lundi soir au gouvernement général et donne les informations les plus rassurantes sur la situation au Yunnan.

Le directoire yunnanais a repris le contrôle de la province

.....

Rassurez-vous sur le sort de l'ingénieur Patoux

Le général chinois Hou a recommandé de ne pas avoir de motifs d'inquiétude au sujet de l'ingénieur Patoux, dont la liberté est actuellement négociée, et avec lequel de la correspondance peut être échangée et des vivres envoyées.

M. Poli, chef de district, n'a pas encore été mis en liberté

Contrairement à l'information précédemment reçue par la Compagnie des chemins de fer du Yunnan, le chef de district Poli n'a pas encore été mis en liberté.

Il est actuellement à Langan, mais sa libération est négociée

(*Avenir du Tonkin*, 27 avril 1927)

Médaille d'honneur. — Une médaille d'honneur en argent de 2^e classe est décernée à titre exceptionnel à M. Lê-van-Mau, chef d'équipe du service de la voie à la Compagnie française des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan, pour le haut sentiment du devoir professionnel dont il a témoigné en allant placer des pétards de protection sur la voie ferrée, malgré les coups de feu tirés sur lui par les pirates qui avaient coupé la voie. Nos félicitations à ce brave Annamite.

Distinctions honorifiques.

(*L'Avenir du Tonkin*, 20 juin 1927)

Nous apprenons avec le plus vif plaisir que M. Jourdan, le sympathique entrepreneur du Yunnan, a été nommé, avant son départ pour France, officier du dragon de l'Annam, et que son collaborateur immédiat, M. Thomasset ⁹⁵, a été fait chevalier du même ordre. Tous les amis de M. Jourdan et de M. Thomasset applaudiront avec nous à l'octroi de ces distinctions honorifiques si justement méritées par une vie de labeur incessant, parfois au milieu des pires difficultés et dangers.

Hanoï

⁹⁵ Eugène Auguste Jourdan et Charles Marius Thomasset créent ensemble, le 25 novembre 1929, « Les Briques creuses en plâtre », sarl au capital de 353.000 fr., siège à Pau, route de Morlaàs, carrière à Lamarque, canton d'Ossun (Hautes-Pyrénées).

(*L'Avenir du Tonkin*, 21 juin 1927)

Retour du Yunnan. — M. Hilaire, le distingué directeur de la Compagnie du Yunnan, et M. l'ingénieur en chef Hud sont revenus, ce matin, de Yunnanfou.

Vers le Yunnan
(*L'Avenir du Tonkin*, 2 juillet 1927)

Les docteurs Coppin et Lataste sont partis pour le Yunnan vendredi par le train de nuit : M. le docteur Coppin se rendant à Yunnanfou en villégiature tandis que M. le docteur Lataste s'arrêtera à Amitchéou où il sera médecin résident attaché à la Compagnie française des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan.

COMPAGNIE FRANÇAISE DES CHEMINS DE FER DE L'INDOCHINE ET DU YUNNAN
(*Les Annales coloniales*, 2 juillet 1927)

L'assemblée générale ordinaire tenue le 27 juin, sous la présidence de M. Stanislas Simon, a approuvé les comptes de l'exercice 1926, faisant apparaître un bénéfice net de 5.844.044 francs, auquel s'ajoute le report précédent de 1.600.750 francs.

Le dividende brut a été fixé à 75 francs par action, payable à partir du 1^{er} juillet prochain, à raison de net 62 fr. 56 au nominatif et 52 fr. 52 au porteur, contre remise du coupon n° 18.

L'assemblée a ratifié la nomination, en qualité d'administrateur, de M. Jacques Fould⁹⁶, et réélu MM. Lem et Lemarquis, administrateurs sortants.

Les résultats de l'exploitation de l'exercice 1926 se caractérisent par un accroissement notable des recettes et des dépenses.

Les recettes ont atteint 71 millions en chiffres ronds, présentant, par rapport à 1925, une augmentation de 27,57 %.

Les dépenses se sont chiffrées à 61 millions, en augmentation de 54 %.

Le tonnage commercial total a diminué de 6 % environ. Le parcours kilométrique a été inférieur de 9,85 % à celui de 1925 ; de même le nombre de voyageurs kilomètre de 13 % ; le nombre des trains kilomètres de 20 %.

Dans son allocution, le président a exposé que les attaques dont avait eu à souffrir l'exploitation dans les premiers mois de 1927 avaient fait craindre que ces attaques ne soient pas le seul fait de bandes de pillards, mais les diverses autorités chinoises qui se sont succédé au pouvoir dans le pays ont donné à la société toutes assurances concernant la sécurité du trafic.

Effectivement, le trafic est actuellement à peu près régulier et tout permet d'espérer que le Yunnan redevienne à bref délai l'une des provinces les plus tranquilles de la Chine.

⁹⁶ Jacques Fould (1892-1959) : fils de Achille Fould (1861-1926), député des Hautes-Pyrénées (1889-1906) et d'une D^{lle} Heine, de la famille de banquiers. Frère de Achille Fould (1890-1969), député des Hautes-Pyrénées (1919-1942). Marié en 1916 à Yvonne Saint-Paul de Sinçay. Dont : Jacqueline (M^{me} Jean de Montal), Henri-Achille (ép. Marie de Barbot), Christiane (M^{me} Hubert de Catheu), Solange. Administrateur de la Société générale des huileries du Sahel tunisien et, à la suite de son beau-père, des Chemins de fer de l'Indo-Chine et du Yunnan (1927). Propriétaire hippique.

Heureuse naissance
(*L'Avenir du Tonkin*, 26 juillet 1927)

Nous apprenons avec le plus vif plaisir l'heureuse naissance, survenue à Amitchéou, le samedi 21 juillet à midi, de Jacques Thirion, fils de monsieur Thirion, le sympathique entrepreneur, et de madame Thirion.

Nous adressons aux parents et aux grands-parents, M. l'ingénieur des chemins de fer et M^{me} Marguet, nos sincères compliments et nos meilleurs souhaits au bébé.

SUR LA FRONTIÈRE SINO-TONKINOISE

Nouvelles du Yunnan

M. Poli est libéré
(*L'Écho annamite*, 1^{er} août 1927)

Yunnanfou, le 29 Juillet au soir. — À la suite de l'intervention du docteur Jarland, consul de France à Mongtseu, un accord est intervenu entre les autorités locales chinoises et Li-Chao Sang, chef des pirates, pour la libération de M. Poli, chef de district de la compagnie des Chemins de fer du Yunnan ; M. Poli, libéré, est arrivé à Lao-kay le 30 au soir.

... mais M. Patoux est toujours captif

L'ingénieur Patoux écrit le 9 juillet au consul de France à Yunnanfou qu'il est en bonne santé et témoigne d'un moral excellent.

Hanoï
Naissance
(*L'Avenir du Tonkin*, 24 août 1927)

[Guy André Marie Clémencey (Hanoï, 15 août 1927-Bordeaux, 5 juillet 1996)]

Nous apprenons avec un vif plaisir l'heureuse naissance, survenue le 15 août à la clinique Saint-Paul, de Guy, fils de M^{me} et de M. Marcel Clémencey, le sympathique inspecteur du trafic et mouvement de la Compagnie française des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan.

Nous adressons nos meilleurs compliments aux parents si sympathiques à tous et nos souhaits au bébé.

Après la libération de MM. Poli et Patoux
(*L'Écho annamite*, 15 septembre 1927)

Rappelons les faits, quoique nos lecteurs en soient déjà au courant.

Le 17 avril 1927, deux employés européens de la Compagnie française des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan, un ingénieur et un chef de district, MM. Patoux et Poli, furent faits prisonniers par des pirates chinois, sur la frontière sino-tonkinoise. et amenés en captivité.

Malgré des démarches pacifiques et réitérées en vue de leur libération, tant des autorités régulières chinoises que des consuls français de la province, voire du

gouvernement général de l'Indochine, ils ne furent relâchés, l'un que 4 mois et l'autre que 5 mois plus tard.

C'est tout dernièrement le 5 courant pour préciser, que M. l'ingénieur Patoux, moins heureux que son compagnon d'infortune, sans doute parce que plus haut gradé, rendu enfin à la liberté, regagna la capitale du Tonkin.

Ce fait nous rappelle la parole menaçante — et rendue plus menaçante encore, parce que sortie de la bouche d'un socialiste, ou soi-disant tel — de M. le gouverneur général Varenne, dans son discours à l'A. F. I. M. A., devant les membres de l'Interamicale des fonctionnaires indigènes du Nord :

« Les fauteurs de trouble ne savent pas à quelle force formidable ils se heurteraient au moindre désordre ; jamais la France ne laissera saboter son œuvre ici ! »

Il est curieux de remarquer que, dans ce même discours, M. Alexandre Varenne a souligné que le pays était parfaitement calme, malgré quelques tentatives, d'ailleurs sans gravité aucune comme sans portée, d'agitateurs.

Alors, à quoi rimait la menace ci-dessus, qui eût été plutôt à sa place devant un auditoire de pirates yunnanais ?

Mais voilà ! les pirates yunnanais sont armés jusqu'aux dents, eux, et ils ne demandent pas la permission au gouvernement indochinois de retenir prisonniers, sous un régime assez dur, deux Français authentiques !

Nous autres, pacifiques Annamites, nous n'avons même pas le droit d'avoir un simple fusil « pour de rire » pour nous défendre contre des pirates de chez nous de moindre importance.

Alors, vous comprenez ? On peut rêver tout haut plaies et bosses, sans danger. devant des gens aussi tranquilles et désarmés

Hanoi

(*L'Avenir du Tonkin*, 20 septembre 1927)

Soirée. — Samedi, 17 septembre, à l'occasion du retour de MM. Patoux et Poli, capturés par les pirates il y a de longs mois et récemment rendus à la liberté, madame et M. Hilaire, directeur de la Compagnie du Yunnan, si sympathiquement connus, ont donné dans leurs salons une soirée dansante à laquelle furent aimablement conviés les chefs de service et agents supérieurs de cette Compagnie — des amis et quelques camarades de l'X.

Cette charmante soirée fut pleine d'entrain et de gaieté. On s'y est follement amusé.

Il était heureux de voir chacun s'empresse autour des héros de la fête et leur témoigner toute leur vive sympathie. Il est inutile de redire ici ce qu'on fait ces deux hommes — des plumes expertes ayant déjà su faire valoir leurs belles qualités — mais dut leur modestie en souffrir une fois de plus, qu'ils nous permettent de crier bien haut que ce sont deux Français dignes d'être cités en exemple à la jeunesse pour la haute compréhension qu'ils ont eu des sentiments du Devoir et du Dévouement désintéressé.

On dansa jusqu'à une heure fort avancée de la nuit, au son d'un jazz endiablé, et en faisant de fréquentes apparitions à un buffet superbement préparé.

Deux surprises furent réservées aux invités qui surent apprécier l'esprit d'organisation de la toute charmante et gracieuse mademoiselle Blanche Hilaire qu'une indiscretion nous a permis de savoir être l'auteur de ces deux initiatives dignes de tous éloges !

Ce fut tout d'abord la mignonne et gentille Jeannette Hilaire qui, dans un costume charmant faisant ressortir sa souplesse, charma les invités d'une exhibition de charleston. Les applaudissements ne lui furent par ménagés.

Ensuite, ce fut un excellent souper arrosé des meilleurs crus, servi par petites tables, sur la pelouse, dans les jardins de l'Hôtel, au milieu d'un faisceau de lumières

qu'égayaient des lanternes vénitiennes parsemées de ci de là. C'était un spectacle charmant — un régal des yeux — une féerie.

L'ensemble fut parfait. Le temps lui-même se fit clément, désirant pour sa part et à sa façon, contribuer à la joie de ce retour si attendu et si joyeusement fêté.

Tous nos compliments à monsieur et madame Hilaire, en particulier à celle dernière à qui revient tout le mérite de cette soirée, pour avoir pu — sans nul doute — faire oublier un moment à MM. Patoux et Poli les heures pénibles qu'ils ont vécues et dont nous avons eu les tristes échos.

Assistaient à cette soirée : MM. Patoux, Poli, madame et M. Lécorché, madame, mademoiselle et M. Hud, madame, mademoiselle et M. Henri Duron, madame et M. Cunin, le général Mnleneck, le colonel Legendre, madame, mademoiselle et le docteur Casaux, madame et M. Spas, madame et M. Jaspar ⁹⁷, madame et M. Roche, madame et M. Rochard, madame, M. Lecuir, et leur fils, madame et M. Guérard, M. Rupplinger, M. Baylin, M. Sauvaire, M. Jourdan, M. Gilet ; madame et M. Clyme hey, madame et le docteur Degorce, M. Bonnevay, madame et M. A Michelot, Madame et M. Hébert, madame Louche-Cadet, M. Préclaire, M. Haïs, madame et M. Clémencey, madame et M. Raynaud et leur fils, M. Siffray, madame et M. Aussel, le docteur Cartoux, madame et M. Barthélemy, M. P. Guillaume, madame et M. Gely, madame et M. Parmentier, les lieutenants Pennachioni, Pichon, Couffinhal.

LES DÉVOUEMENTS OBSCURS (*L'Avenir du Tonkin*, 26 septembre 1927)

Le gouvernement chinois, sur la proposition de M. Lépissier, consul de France à Yunnanfou, a décerné récemment à M. J. Parisot, chef de section à Pouo-Hi (Yunnan), la médaille d'or pour sa courageuse conduite le jour même où MM. Poli et Patoux furent faits prisonniers.

Le 16 avril 1927, M. Parisot recevait de M. Poli, son chef de district, un télégramme lui demandant de le rejoindre en draisine afin que tous deux puissent se rendre ensemble sur les lieux où les pirates avaient coupé la voie. M. Parisot se rendit immédiatement à la résidence de M. Poli, à Suin-Kien-Ssen. Mais, entre-temps, il avait reçu un télégramme d'un de ses collègues lui demandant de se rendre de suite à la coupure, de sorte que, lorsqu'il arriva à Suin-Kien-Ssen, M. Poli était déjà parti pour Siao-Long-Tiui où il fut fait prisonnier.

Le télégraphe étant coupé, il était interdit à M. Parisot de continuer plus avant en draisienne. Il fut donc obligé de retourner à Pouo-Hi.

Mais, durant le temps pendant lequel il était resté à Suin-Kien-Ssen, les pirates avaient encerclé le village. Déjà, les partisans étaient aux prises avec eux. C'est alors que, voyant la route coupée du côté de Pouo-Hi et d'Amitchéou, le chef de police demanda à M. Parisot de porter à Pouo-Hi un pli pour le colonel Tchang, commandant le 15^e régiment et sur lequel chacun comptait pour débloquer Amitchéou qui, disait-on, était pris.

M. Parisot partit donc accompagné d'un chef de police, mais ils rencontrèrent bientôt un officier avec des soldats qui, les arrêtant, refusèrent de les laisser passer, la voie, disaient-ils, étant complètement occupée par les pirates. M. Parisot leur fit comprendre qu'il était porteur d'une demande urgente de renforts et que, de la réussite ou la non-réussite de sa mission dépendait le sort d'Amitchéou. Ils laissèrent alors M. Parisot et son chef de police passer, mais en spécifiant bien qu'ils dégageaient toute leur responsabilité.

⁹⁷ Jules Jaspar (1878-1963) : directeur des [Éts Gratry](#) à Hanoï, consul de Belgique.

M. Parisot savait où il allait. Il voyait, de part et d'autre de la ligne, le coups de feu éclater. Il partit quand même.

Il n'avait pas fait cinq cents mètres qu'une décharge partit d'un talus, à une trentaine de mètres. Une balle cassant le pare-brise, une autre traversant le rideau, toutes deux à hauteur de la tête. M. Parisot continua à plein moteur. Il voulait passer coûte que coûte. Il reçut ainsi, sur une distance de un kilomètre et demi, une soixantaine de coups de feu tirés à bout portant par les pirates qui tenaient directement la ligne.

Il atteignit enfin La-Li-Hé. Il était sauvé. À l'examen, la draisienne avait reçu sept balles. Le conducteur annamite eut le col de sa vareuse traversé par un projectile.

M. Parisot arriva à Pouo-Hi où il put remettre au colonel Tchang le pli qui lui était destiné. Son régiment partit de suite et débloqua, le lendemain, Ta-Long-Tan et Suin-Kien-Ssen.

Il faut avouer que la médaille d'or que reçut M. J. Parisot, pour sa belle conduite, était grandement méritée. Qu'il reçoive nos félicitations sincères plus, pour le courage dont il fit preuve que pour la récompense qu'il reçut.

Et en lisant le modeste récit que nous donnons des faits, notre excellent concitoyen et ami M. Farinacci, ingénieur géomètre du Cadastre, aura, à bon droit, quelque fierté de son neveu, M. J. Parisot.

H. DE M.

TONKIN
LES ÉVÉNEMENTS ET LES HOMMES
Amélioration des moyens de transport par chemins de fer
(*Les Annales coloniales*, 27 octobre 1927)

La Compagnie du Yunnan, qui exploite la ligne de chemin de fer de Yunnanfou à Hanoï et Haïphong, a mis en circulation une vingtaine de locomotives d'un type plus puissant. Le nombre de fourgons et de plate-formes a été augmenté d'une centaine.

Enfin, quelques wagons de voyageurs sont pourvus de l'éclairage électrique et de ventilateurs.

[Amicale corse](#)
Les Corses de Cochinchine fêtent M. Poli
(*L'Avenir du Tonkin*, 28 octobre 1927)

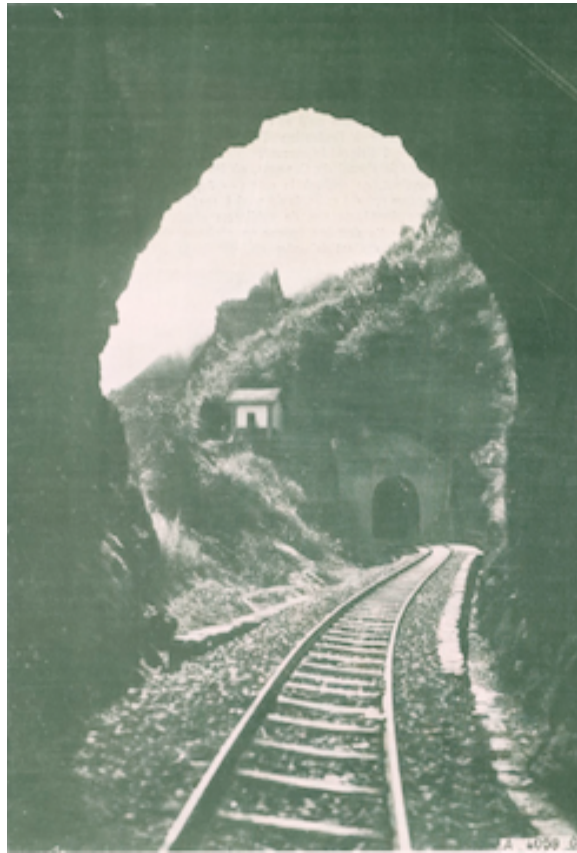
HANOÏ
(*L'Avenir du Tonkin*, 16 novembre 1927)

Naissances. — Nous apprenons avec plaisir les naissances survenues : ...le 14 novembre à 15 h. 10 à l'hôpital de Lanessan, de Huguette Coissandeau, fille de M^{me} et M. Auguste François Coissandeau, commis principal aux ateliers de Gia-Lâm (Cie Yunnan).

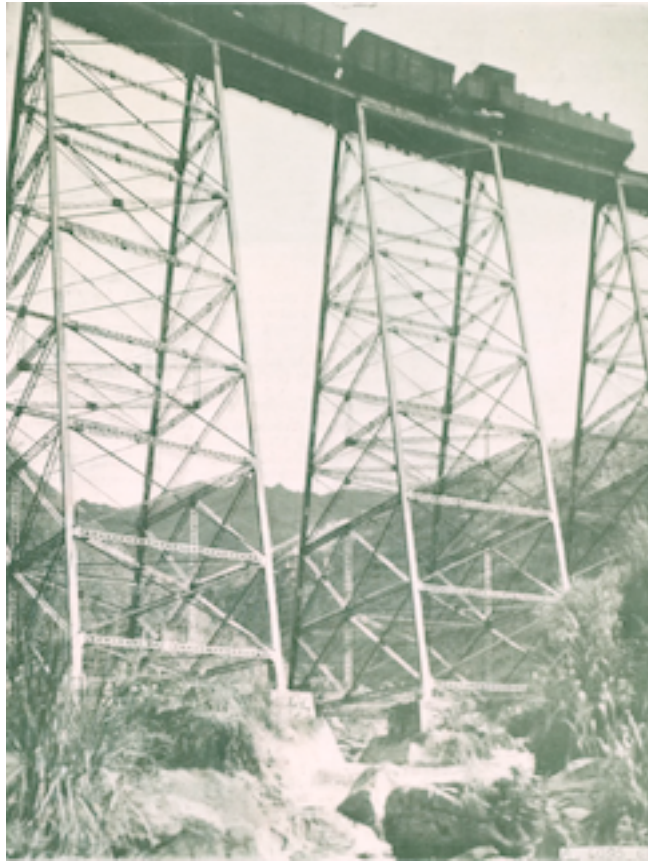
L'effort français en Indo-Chine

(La presse coloniale illustrée, décembre 1927)

Les travaux publics en Indochine



Au Tonkin. — La ligne du Yunnan au km 124 + 700



Au Tonkin. — Le pont en dentelle (ligne du Yunnan)



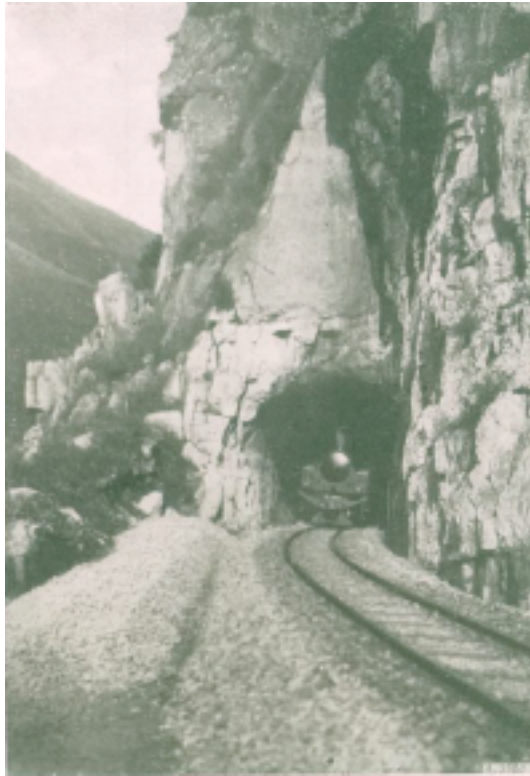
Chemin de fer du Yunnan. — La voie ferré au km. 307



Chemin de fer du Yunnan. — Pont sur arbalétrier



Chemin de fer du Yunnan. — La voie ferré au km. 141



Chemin de fer du Yunnan. — Tunnel au km. 411



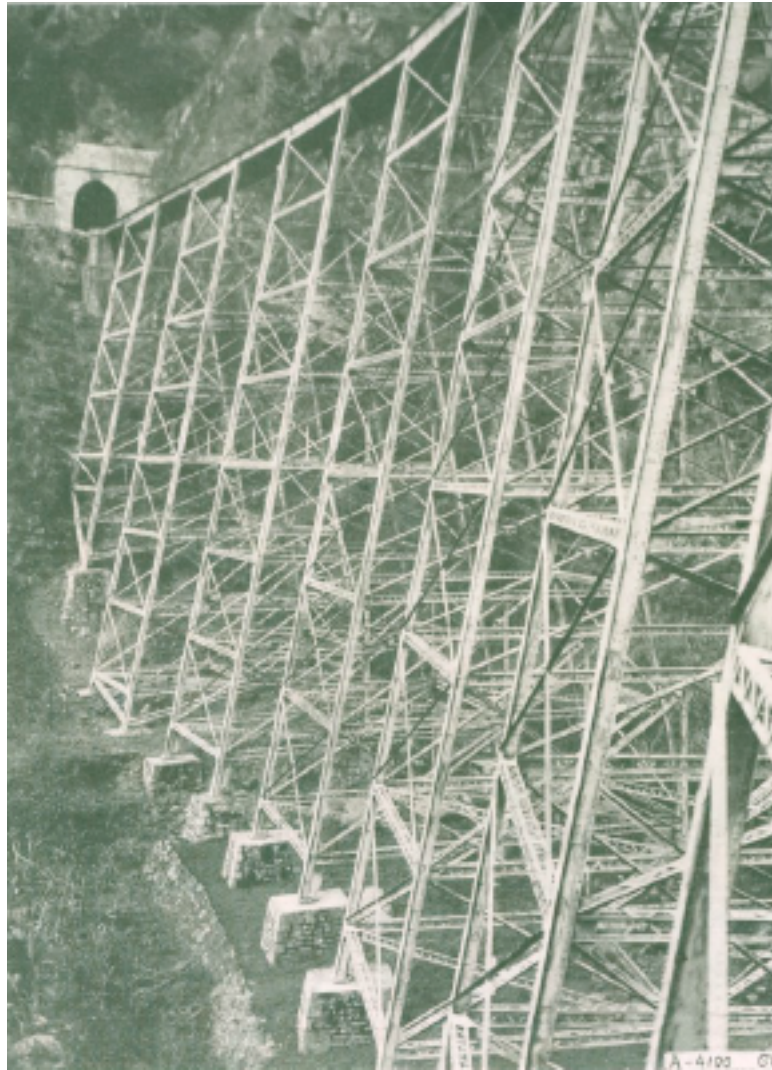
La voie ferrée longeant une plantation



Viaduc dans le déversoir, près e Yunnanfou (km. 416)



Chemin de fer du Yunnan. — Pont métallique au km. 380 +900



Chemin de fer du Yunnan. — Sous le pont en dentelle



Chemin de fer du Yunnan. — Gare de Sin-Kia-Fou

TONKIN

GIA-LAM

(*L'Avenir du Tonkin*, 12 décembre 1927)

Vol d'un manomètre. — Plainte a été déposée contre inconnu, par M. Garnier, chef, de dépôt à la Compagnie du Yunnan, pour vol du manomètre de pression à la chaudière d'alimentation hydraulique située près un dépôt des machines. La pièce volée représente une valeur de 50 à 60 francs. Le vol a dû être commis vers 2 heures du matin le 7 décembre, le chauffeur chargé du remplissage des cuves terminant ce travail vers minuit. Le voleur a pu s'introduire dans le local sans difficultés, [le chauffeur ayant enlevé un des battants de la porte d'entrée pour s'en faire un lit de camp](#), et le bâtiment n'étant pas clôturé. Le voleur est activement recherché.

Hanoï
TRIBUNAL CIVIL DE 1^{re} INSTANCE
Audience du samedi 28 janvier 1928
(*L'Avenir du Tonkin*, 28 janvier 1928)

Le tribunal reçoit le serment de M. Albert Boyé ⁹⁸, nommé chef de district à la Compagnie du Yunnan.

LES FINANCIERS CIVILISATEURS
LA BANQUE DE L'INDOCHINE
par Louis LAUNAY
(*L'Ère nouvelle, organe officiel du Parti travailliste indochinois*, 31 janvier 1928)

La BANQUE DE L'INDOCHINE a de nombreux établissements en Chine : Canton, Hankéou, Hongkong, Pékin, Shanghai, Tientsin... (*Ann. Extr.-Or.*, 1923). Ses filiales aussi : les Chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan ⁹⁹, notamment, ont, l'année dernière, étendu leur objet social aux entreprises minières, pour mettre la main sur les richesses de la province chinoise qui touche au Tonkin, le Yunnan...

(*Bourse et République*)

(*L'Avenir du Tonkin*, 11 février 1928)

Cour criminelle. — Lundi prochain, à 8 heures, au palais de justice, ouverture de la session de la Cour criminelle de Hanoï pour le premier trimestre de l'année 1928.

Cette session débutera par la comparution des sieurs Ng.-van-Minh, Bui-Nam, Ng.-van-Loc, Bui-Nhuan, Do-dang-Khoa, ex-employés de la Compagnie du Yunnan, prévenus de faux en écriture de commerce, fausse carte d'identité, et complicité, et de détournement. Mes^{es} de Saint Michel Dunezat, Mansohn, Baffeuf, occuperont dans cette affaire, qui peut être qualifiée de sensationnelle en raison de l'importance des détournements.

⁹⁸ Albert Boyé : né le 7 septembre 1901 à Hanoï. Fils de Joseph Boyé, huissier et [commissaire-priseur](#), et de Vu-thi-Tinh. Marié le 6 juin 1931, à Laokay, avec Andrée Farinacci, nièce d'un ingénieur du cadastre à Haiduong. Chevalier du Dragon d'Annam (1943)(ci-dessous).

⁹⁹ Président, M. Stanislas Simon [de la Banque de l'Indochine], administrateur du Comptoir national d'escompte ; autres administrateurs : M. Gaston Lem, de la Société générale [non : du Comptoir national d'escompte] ; M. Joseph Naud, du Comptoir d'escompte (*Ann. Ch.*, 1927).

Haïphong
(*L'Avenir du Tonkin*, 28 février 1928)

NAISSANCES. — ... Marie Juliette Emmanuelle Roux, née le 24 février 1928, fille de M^{me} et M. Noël Émile Henri *Jean* Roux, ingénieur, domiciliés à Haïphong.

COUR CRIMINELLE DE HANOÏ

SESSION POUR LE 1^{ER} TRIMESTRE 1928
Audience du lundi 5 mars 1928

Un détournement de 25.412 p. 67 au préjudice de la Compagnie française des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan
(*L'Avenir du Tonkin*, 5 mars 1928)

Le Palais a repris aujourd'hui sa physionomie habituelle : plus de cohue, plus de bruit.

Qui veut s'asseoir dans la salle d'audience y trouve aisément place : les bancs ne sont plus gardés du matin au soir et ne se transforment pas, entre midi et deux heures, en table à manger ainsi qu'il a été fait la semaine dernière.

Le coin des journalistes n'est plus encombré, comme il le fut également la semaine dernière, rendant plus difficile encore un travail particulièrement pénible en raison de l'attention constante qu'il faut apporter à suivre les débats et de la rapidité avec laquelle il faut prendre des notes.

Nous ne verrons plus des dames offrir aux prévenus des cigarettes lors des suspensions d'audience, et après le verdict des gens, ou protester, ou applaudir, certains apporter leurs regrets à l'accusé.

M. le conseiller Rozé préside, M. le substitut général Joyeux occupe le siège du ministère public : Greffier : M. Arnoux.

Le témoin Bidault est toujours malade, cette fois on ne l'attendra pas.

Les accusés d'aujourd'hui sont au nombre de cinq.

1° Ng.-v-Minh, 22 ans, fils de Ng.-dinh-Nghi et de Pham-thi-Tâm, secrétaire à la Compagnie du Yunnan, né à Nam-Dinh, domicilié à Hanoï, marié, sans condamnation antérieure, lettré, détenu.

2° Bui-Nam, 25 ans, fils de feu Bui-Thuc et de Le thi-Thamh, commis à la Compagnie du Yunnan, né à Hanam, domicilié à Hanoï, marié sans condamnation antérieure, lettré, détenu.

3° Ng.-v-Loc, secrétaire à la Compagnie du Yunnan, né et domicilié à Hanoï, fils de Ng.-Thu et de Ng.-thi-Duyên, célibataire, sans condamnation antérieure, lettré, détenu.

4° Bui-Nhung, 18 ans, fils de feu Bui-Thuc et de Lê-thi-Thanh, écolier, né à Hanam, domicilié à Hanoï, célibataire, sans condamnation antérieure, lettré, détenu.

5° Do-dang-Khoa dit Bui-v-Long, 29 ans, marchand de médicaments, fils de feu Do-dang-Kieu et de Ng.-thi-Tui, né à Hanam, domicilié à Hanoï, veuf, déjà condamné, lettré, détenu.

Le 19 nombre 1926. à la suite d'une dénonciation anonyme, le directeur de la Compagnie des Chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan déposait une plainte contre un de ses agents, Ng. van-Minh, à ce moment en fuite. Cet individu était accusé d'avoir établi de faux mandats en imitant la signature des sieurs Joly, Chappuis et Ancel,

inspecteurs de la Compagnie, et de les avoir fait toucher à la caisse centrale de l'exploitation.

L'enquête préliminaire menée par la Sûreté établit la complicité de deux autres agents de ladite compagnie, le secrétaire Ng.-v-Lôc et le commis Bui-Nam. Elle y compromit bientôt l'étudiant Bui-Nhung, frère de Bui-Nam, et le marchand de médicaments Dô dang-Khoa, ces quatre individus arrêtés immédiatement furent rejoints par Ng.-v-Minh, arrêté par l'inspecteur Eynard à Cao Bang.

1° Ng. v-Minh, dès le début de l'information, reconnut avoir fabriqué de faux mandats tantôt en usant de mandats déjà payés dont il effaçait les mentions, tantôt en les forgeant de toutes pièces. Il ne contesta nullement avoir imité les signatures des inspecteurs Joly, Chappuis et Ancel, de son chef de groupe, Liên, ainsi que celles des commis Tiên et Bang. Il affirme n'avoir agi qu'à l'instigation du commis Bui-Nam et après entente préalable avec le secrétaire Ng.-v-Lôc, chargé à la caisse centrale, d'enregistrer les mandats payés par le caissier M. Gerbault, actuellement en congé, ou son remplaçant, M. Battut.

Minh, pour toucher les faux mandats qu'il établissait, usa de trois complices qui se présentaient au guichet et après examen des mandats par Lôc, le caissier européen en réglait le montant.

Du 17 juillet 1925 au 10 novembre 1926, Minh établit 35 mandats :

- a) 15 au nom de Lafon et Lacaze, pharmaciens .3.824 p.53
 - b) 17 au nom de Ng.-v-Mai, fournisseur imaginaire 12.786. 71
 - c) 13 au nom de Bui-v-Long 8.801 38
- soit une somme globale de 25.412 p. 67

Les cinq premiers furent touchés par Bui-Nam nanti d'une fausse procuration établie par Minh.

Les 17 au nom de Ng.-v Mai furent touchés par Bui-Nhung, nanti d'une fausse carte établie suites conseils de Minh.

Les 13 au nom de Bui-v-Long furent touchés par Dô-dang-Khoa qui présentait une fausse carte établie par Minh de sa propre main.

Minh était également obligé, pour justifier ses détournements, de maquiller la comptabilité et les fiches de fournisseurs et procéda à différentes opérations dont l'exposé suit :

1° Mandais Pharmacie Lafon-Lacaze : Minh déclara avoir établi ces 5 mandats :

- 1°) n° 46533 du 23 sept. 1925, montant 556 p. 40
 - 2°) n° 46653 du 19 octobre 1925 833 p. 57
 - 3°) n° 48536 du 1 décembre 1925 831 p. 30
 - 4°) n° 48547 du 13 janvier 1926 839 p. 81
 - 5°) n° 48793 du 9 février 1926 763 p. 50
- donnant une somme de 3.824 p. 58

au domicile particulier de Bui-Nam. Il les acquitta au nom de MM. Lafon et Lacaze, commettant ainsi 5 nouveaux faux. De plus, il confia à Bui-Nam une procuration qu'il avait fabriquée au nom des mêmes pharmaciens pour permettre à son complice de toucher les 5 faux mandats : encore un faux à son actif.

Pour procéder à la fabrication des cinq faux mandats ci-dessus indiqués, Minh employa des fiches de paiement authentiques dont le montant avait déjà été payé à la pharmacie Lafon-Lacaze. Il gratta les sommes portées ainsi que les dates, y inscrivit les dates et sommes nouvelles indiquées sur les mandats commettant ainsi 5 faux. Les signatures de MM. Joly et Chappuis étaient authentiques sur ces fiches de paiement, Minh les joignit comme pièces justificatives aux 5 faux mandats qui furent signes par

M. Chappuis et Joly avec d'autant moins de difficulté que la Pharmacie Lafon-Lacaze était un fournisseur habituel de la Compagnie.

.....

TONKIN

(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 5 mai 1928)

Cinq employés indigènes de la Compagnie française des chemins de Fer de l'Indochine et du Yunnan s'étaient rendus coupables d'un détournement de 25.413 piastres envers leur Compagnie. Ils ont été condamnés : Minh et Bui-Nam à 5 ans de réclusion ; Nhung et Khoa à 4 ans de prison, Loc à 3 ans de prison ; chacun est condamné en plus à 1.000 francs d'amende.

Hanoï

(*L'Avenir du Tonkin*, 9 juin 1928)

Publication de mariage, — Samedi matin, à 8 heures, a été affichée au tableau de l'état civil de la mairie la publication de mariage de M. Louis Eugène Blanchon, chef de district à la Compagnie des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan [puis contrôleur chef des Tramways du Tonkin à Hanoï], avec M^{lle} Suzanne Vasco ¹⁰⁰, à Hanoï.

Société anonyme de constructions mécaniques* de Haïphong
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 23 septembre 1928)

Cette société, dont nous avons dit il y a quelques mois qu'elle ménageait d'agréables surprises à ses actionnaires, réunira son assemblée générale dans quelques jours. Elle va entrer dans une phase nouvelle, sous le contrôle d'un important consortium composé de : ... la Compagnie des Chemins de fer du Yunnan...

PARTICIPATIONS DANS LA COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DU SUD DE L'INDOCHINE ET LA SOCIÉTÉ INDOCHINOISE DES GRAPHITES

Hanoï

Le mariage de M. Auguste Roche avec mademoiselle Adrienne Sirot
(*L'Avenir du Tonkin*, 12 octobre 1928)

.....

¹⁰⁰ Désirée *Suzanne* Vasco (Nam-dinh, 24 oct. 1908-Angers, 4 février 1994) : fille de Tho-thi-Tâm et d'[Honoré Vasco](#), entrepreneur.

Hier, jeudi, M. Louis Roche, le sympathique et si estimé chef du secrétariat de la direction de la Compagnie française des Chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan, conduisait à l'autel mademoiselle Adrienne Sirof, infiniment gracieuse sous le voile blanc, tandis que M. Auguste Roche venait ensuite au bras de sa mère, madame Louis Roche.

Le service d'honneur se trouva parfaitement assuré par M. Siffroy, accompagnant mademoiselle Dumont et M. Goudeman accompagnant M^{lle} R. Decouvreur.

Et un cortège aussi nombreux qu'élégant suivit les jeunes mariés.

Y prirent place, en effet, M. Lécorché, directeur de la Compagnie du Yunnan, et madame Henri Duron, l'aimable femme de M. le sous-directeur de la Compagnie ; M. Hebert, ingénieur en chef des Chemins de fer de l'Indochine, et M^{me} Dumont, femme de M. le médecin chef de la Compagnie ; M. Henri Duron, sous-directeur de la Compagnie et madame Haïs, femme de M. l'ingénieur en chef de la Compagnie, M. Cunin, ingénieur en chef à la Compagnie, et M^{me} Hebert ; M. Haïs et M^{me} Cunin ; M. Romieux, ingénieur à la Compagnie du Yunnan, et M^{me} Boinet, ingénieur chimiste ; M. Marguet, ingénieur de la Traction aux Chemins de fer de l'Indochine, et M^{me} Gély ; M. Gély, ingénieur à la Compagnie du Yunnan, et M^{me} Marguet ; M. Toussaint du Quièvecourt, inspecteur à la Compagnie du Yunnan, et M^{me} Decouvreur ; M. Decouvreur, inspecteur à la Compagnie du Yunnan, et M^{me} Schœfer [Schaefer ?] ; M. Garnier, de la Compagnie du Yunnan, et M^{me} Marly ; M. Marly, des Douanes et Régies, et M^{me} Garnier ; M. Henri Roche, de la S. T. A. I., et M^{lle} Garnier ; M. H. Garnier et M^{lle} Bruneau.

.....

CHEMINS DE FER DE L'INDO CHINE ET DU YUNNAN
(*La Cote de la Bourse et de la banque, 23 octobre 1928*)

L'assemblée ordinaire de la Compagnie française des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan, tenue le 25 juin 1928, a approuvé les comptes de l'exercice 1927, faisant apparaître un bénéfice net de 3.862.191 fr. contre 5.644.044 fr. Le solde disponible, y compris le report antérieur, ressort à 6 millions 409.765 fr. contre 7.253.795 fr. en 1926.

Les dépenses d'exploitation se sont élevées à 51.885.227 fr. 82 (y compris la dotation du fonds de secours et de prévoyance et l'amortissement des avances pour le matériel roulant, mais non compris les dépenses afférentes aux exercices antérieurs) ; le coefficient d'exploitation ressort ainsi à 0,917.

En 1926 (avec les chiffres rectifiés), ce coefficient était de 0,861.

Il y a deux causes à cette différence : les recettes non recouvrées et l'augmentation inévitable des dépenses.

Un moratorium accordé par le gouvernement à la Banque chinoise Fou-Tien a immobilisé des traites montant à 120.000 hongkong dollars, qui n'ont pu être honorées jusqu'ici.

Quant aux dépenses, l'augmentation provient notamment :

De la hausse des prix des matières et de l'outillage achetés en France ;

Des dépenses spéciales causées par les troubles au Yunnan ;

De travaux de réfection de la voie dans le Nam-Ti et d'achèvement des dépôts-ateliers ;

De réajustement des soldes du personnel ;

Enfin du commencement de l'amortissement du matériel roulant commande 1925 (333.333 fr.).

Nous comparons ci-après les comptes d'exploitation des deux derniers exercices.

	1926	1927
DÉBIT		
Dépenses d'exploitation :		
Afférentes à l'exercice	60.431.073 07	50.051.394 82
Cotation du fonds de secours et de prévoyance pour le personnel	400.000 00	500.000 00
Afférentes aux exercices antérieurs et ayant fait avec la Colonie l'objet de décomptes rectificatifs de ces exercices	—	1.435.701 42
Dépenses d'amortissem. des avances faites aux titres suivants :		
Matériel roulant et dépôts-ateliers (convention du 30 janvier 1924)	1.000.000 00	1.000.000 00
Matériel roulant, commande 1925	—	333 333 00
Frais généraux d'administration et abonnement au Timbre	761.679 52	790.033 79
Service de l'emprunt de 1909	503.555 00	503.735 00
Part de la Colonie dans les recettes	8.339.916 67	2.662.576 06
Solde créditeur porte au compte de profits et pertes	2.638.993 46	785.187 62
	<u>74.075.218 02</u>	<u>58.112.516 71</u>
CRÉDIT		
Recettes brutes d'exploitation soumises au partage avec la colonie :		
a) Afférentes à l'exercice	74.075.218 02	56.579.975 61
b) Afférentes aux exercices antérieurs et ayant fait avec la colonie l'objet de décomptes rectificatifs de ces exercices	—	1.532.541 10
	<u>74.075.218 02</u>	<u>58.112.516 71</u>

Depuis le 1^{er} janvier 1925, la Société est revenue au régime de la formule forfaitaire d'exploitation, mais la formule nouvelle n'est pas encore établie. Aussi, cette année encore, le compte des recettes présenté au gouverneur général en exécution de l'article 12 de la convention de concession est-il dressé dans la même forme provisoire et sujet aux mêmes réserves que l'an dernier.

Le montant des recettes n'en est pas affecté ; il s'élève à 56.579.975 fr. 61.

Mais les dépenses d'exploitation y sont portées pour leur montant réel, à défaut de la balance forfaitaire, soit 51.885.227 fr. 72.

D'après les règles de répartition posées par la convention de concession, il en revient à la Colonie, sous la réserve du redressement ci-dessus prévu, 22.662.576 fr. 06. Cette année, pour la première fois, la société a eu à présenter au gouverneur général des comptes rectificatifs des exercices 1925 et 1926, en raison d'opérations importantes

appartenant à ces exercices, mais qui, par suite de cas de force majeure, notamment de la situation politique au Yunnan, ne se sont réglées qu'en 1927. Il importe, en effet, que ces recettes et ces dépenses tardivement déterminées soient rétablies aux comptes de ces exercices auxquels elles appartiennent ; autrement, les bases mêmes du partage avec la Colonie et de la prime d'intérêt du personnel en seraient indûment affectées.

De ces comptes rectificatifs, il ressort que la Colonie a reçu en moins, pour 1925, 1.576.603 fr. 67 et en trop, pour 1926, 1.141.473 fr. 31, d'où une différence en sa faveur de 35.129 fr. 76 à prélever sur le compte général d'exploitation qui figurait au bilan au 31 décembre 1926 pour 4.454.255 fr. 83 et qui, au bilan ci-après, se trouve diminué d'autant.

Les comptes annuels d'exploitation postérieurs à 1904 et sur lesquels la Colonie a élevé des contestations en sont au point indiqué l'an dernier ; l'accord intervenu avec la Colonie sur un règlement transactionnel de l'ensemble n'a pas encore été officiellement consacré ; il paraît devoir l'être prochainement. Le recouvrement des frais d'études du projet abandonné, d'un chemin de fer reliant la gare d'Eul-Long-Hi-Tchéou au massif minier de Ka-Pao-Tsouen, n'a pas encore été obtenu.

Nous comparons ci-après les comptes de profits et pertes des deux derniers exercices :

	1926	1927
Produits		
Solde créditeur du compte d'exploitation	2.638.993 45	785.187 62
Intérêts divers	3.009.061 12	3.077.003 12
Bénéfice net	5.644.044 57	3.862.190 74
Report antérieur	1.609.750 79	2.547.575 12
Solde disponible	7.203.795 36	6.409.765 86

L'assemblée a voté le maintien du dividende à 75 fr. par action.
Pour les deux dernières années, les suivantes ont été adoptées :

	1926	1927
Réserve légale	282.573 11	—
Intérêt à 5 %	875.000 00	875.000 00
Fonds de réserve	1.500.000 00	1.300.000 00
Au conseil	298.647 14	168.719 07
Superdividende 10 %	1.750.000 00	1.750.000 00
Report à nouveau	2.547.575 12	2.316.046 79
	<u>7.253.795 37</u>	<u>6.409.765 30</u>

Sur la marche de l'exploitation, le rapport du conseil fournit les renseignements suivants :

La diminution des recettes en 1927 est de 22,8 % par rapport à celle de 1926 et provient principalement de l'abaissement des taux de transformation en francs des monnaies locales.

Les taux moyens de la piastre indochinoise et du dollar yunnanais ont été respectivement de 12 fr. 85 et 4 fr. 37 en 1927 contre 16 fr. 19 et 5 fr. 96 en 1926.

Si, maintenant, on examine succinctement le trafic, on s'aperçoit que le tonnage commercial total a passé de 269.452 tonnes à 296.075, soit une augmentation de 9,08 %.

Le trafic de transit est, dans l'ensemble, en augmentation de 10 %. Les filés de coton et les tissus à la montée, l'étain à la descente, en restent les principaux éléments.

Le trafic local Tonkin est en augmentation de 36,7 % ; mais le trafic local Yunnan reste à peu près stationnaire.

Les échanges entre le Tonkin et le Yunnan sont toujours très peu développés ; ils comprenaient encore, en 1926, en conséquence d'une disette au Yunnan l'année précédente, une importation de 7.826 tonnes de riz et maïs, qui ne s'est pas renouvelée en 1927. L'importation des filés de coton a elle-même diminué. Le parcours kilométrique des trains a été, en 1927, sensiblement égal à celui de 1926.

Le parcours annuel moyen des locomotives a été ramené de plus de 38.000 kilomètres en 1926 — chiffre excessif — à 34.000 kilomètres environ par la mise en service des 10 locomotives Mikado de 40 tonnes d'adhérence commandées en 1925.

Le tonnage kilométrique des marchandises (commerce et service) et le parcours kilométrique des voyageurs sont sensiblement les mêmes que l'année dernière.

Les troubles politiques et la guerre civile au Yunnan avec leurs conséquences — insécurité, désordre, affaiblissement économique du pays — sont la cause de cette stagnation.

En avril, des bandes armées enlevaient deux des agents de la société. Les autorités sont le plus souvent impuissantes : leurs agents, parfois complices ; leurs mesures mêmes, comme les réquisitions, le moratorium accordé à la Banque Chinoise, etc., raréfient la main-d'œuvre, déprécient le papier-monnaie et ruinent le pays.

Les mines de charbon du Yunnan ne fournissent plus de combustibles pour les machines et on brûle, sur le plateau yunnanais, des briquettes de Hongay transportées à grands frais.

Toutefois, une accalmie s'est produite en ces temps derniers.

La Compagnie indochinoise de navigation, dans laquelle la société a pris une participation, a subi dans son exploitation, en 1927, les conséquences fâcheuses de la situation troublée de la zone chinoise qu'elle dessert.

La Société indochinoise de charbonnages et de mines métalliques a poursuivi la reconnaissance du gisement et le montage de sa centrale électrique ; mais l'évacuation du charbon extrait continue à se faire difficilement, le canal de Thai-Nguyen à Phu-Lang-Thuong, construit par la Colonie, n'étant pas encore mis en service.

Participation dans la [concession Renault du Tonkin](#)

La Société indochinoise de transports automobiles a donné des résultats satisfaisants.

Enfin, le Consortium avec la Compagnie poursuit la concession du chemin de fer de Tanap à Thakhek et a présenté un projet de convention et de cahier des charges qui a obtenu l'adhésion de principe du gouverneur général. Les négociations continuent.

Les bilans des deux derniers exercices au 31 décembre se présentent ainsi :

	1926	1927
ACTIF		
Caisses et banques :		

À Paris	1.557.561 06	306.830 95
En Extrême-Orient	12.242.284 19	5.773.507 15
Placements temporaires et portefeuille :		
A Paris	14.659.122 92	1.942.500 00
En Extrême-Orient	2.397.135 68	13.618.370 69
Traites à encaisser :		
Règlement des transports militaires au Yunnan	1.302.000 00	—
Transferts de fonds	867.132 87	—
Placements permanents en Extrême-Orient		
Domaine privé de la Compagnie	3.352.712 97	3.743.408 66
Approvisionnements Comptes de premier établissement Tonkin	11.713.987 19	
	11.238.983 19	
Comptes de premier établissement Yunnan	11.585.132 33	11.585.132 33
Matériel roulant et dépôts-ateliers (Convention du 30 janvier 1924)	166.754.990 09	166.754.990 09
Matériel roulant 1925	10.702.256 51	
Part des recettes d'exploitation versée à la colonie	5.634 996 21	7.248.333 84
Comptes d'ordre et débiteurs divers	55.391.283 96	63.697.203 96
	6.507.452 30	10.723.522 55
	<u>305.168.048 28</u>	<u>308.534.491 12</u>
PASSIF		
Capital social	17.500.000 00	17.500.000 00
Obligations :		
Emprunt de 1901 (gagé par la garantie d'intér.) titres en circulation 154.380	65.920.260 00	65.343.810 00
Titres amortis, 23.620	10.085.740 00	10.662.190 00
Emprunt de 1909 (servi sur les recettes d'exploitation; titres en circulation, 29.646	3.320.338 00	8.161.556 00
Titres amortis, 5.408	2.179.424 00	2.333.206 00
Subventions de la Colonie :		
Tonkin. — Matériel roulant, armement et équipement de la ligne	9.110.356 23	9.110.358 23
Indemnité forfaitaire (sentence arbitrale 1908)	5.620.000 00	5.620.000 00
Yunnan. — En capital (art. 5 de la convention de concession)	12.499.999 90	12.499.999 90
Contribution supplémentaire (sentence arbitrale 1908)	44.458.224 24	44.458.224 24
Somme à valoir pour travaux et fournitures)	7.060.000 00	7.000.003 00

Avance de la Compagnie pour matériel roulant	6.872.695 56	
Part des recettes d'exploitation revenant à la Colonie :		
Acquise	63.697.208 94	66.391.401 80
Différée	2.870.801 57	2.874.314 50
Comptes d'ordre et créditeurs divers	13.542.530 01	16.057.864 36
Compte général d'exploitation	4.454.255 93	4.419.126 17
Matériel roulant et dépôts-ateliers		
Convention du 30 janvier 1924):		
Fonds d'amortissement	3.473.664 68	—
Avances versées par la colonie	6.067.478 07	—
Réserve légale	1.467.426 89	1.750.000 00
Domaine privé de la compagnie Provision pour amortissements et compléments	2.102.703 09	2.523.844 12
Compte de construction	5.494.431 13	5 494.491 13
Fonds d'assurance contre les accidents d'exploitation	585.000 00	585.000 00
Fonds d'assurance contre l'incendie	620.000 00	620.000 00
Fonds de secours et de prévoyance pour le personnel	1.111.312 48	809.848 81
Fonds de réserve et de prévoyance (art. 44 des statuts)	6.130.426 70	7.460 262 40
Provision pour dépréciation éventuelle du portefeuille et créances douteuses	3.602.619 03	3.571.532 00
Profits et pertes :		
Report à nouveau	1.609.759 79	2.547.575 12
Exercice écoulé	5.644.044 68	3.862.190 74
	<u>305.188.048 28</u>	<u>308.534.491 52</u>

De l'examen du bilan, il résulte que la réserve légale a atteint son plein à la suite de la dotation de 1927. Le poste « Caisses et Banques » est en diminution de 7.719.587 fr. 15, justifiée par le fait que ces disponibilités n'avaient pas, cette année, à faire face à de gros paiements prochains. Les « Placements temporaires et permanents » sont en notable augmentation par suite d'achat de valeurs-or et de participations prises dans certaines sociétés en Indochine.

Le poste « Portefeuille valeurs et titres » est en diminution en raison du remboursement de Bons de la défense nationale.

Au passif, on trouve un exigible à court terme qui s'élève à environ 16 millions en chiffre rond et un réalisable à l'actif qui atteint presque 22 millions.

La situation de trésorerie, favorable de la Société, lui permettra de prendre une nouvelle extension, dès que les troubles politiques du Yunnan auront pris fin.

Pilleurs de wagons
(*Les Annales coloniales*, 24 décembre 1928)

La bande de pilleurs de wagons qui a fait bien souvent parler d'elle vient de commettre encore un méfait sur la ligne Hanoi-Lao-kay.

Un wagon de balles de filés de. colon fut expédié de Haiphong à destination de Yunnan, soigneusement plombé.

Le contrôle à Gia-Lam attesta que les plombs étaient intacts.

À Dong-Anh, le wagon était vide.

Du papier d'emballage a été trouvé entre Gia-Lam et Dong-Anh. Il provenait des balles de filés de coton.

Des recherches permirent de retrouver l'endroit où s'était fait le partage du butin, et, en coopération avec la garde indigène, des arrestations intéressantes furent opérées.

Les malfaiteurs qui s'attaquent ainsi aux trains de marchandises sont d'anciens employés qui ont fait école à bord des navires.

Annuaire Desfossés, 1929, p. 329 :

St. Simon, H.-E. Boyer, C. Barbière, Rambaud, M. Getten, Lemarquis, G. Lem, J. Naud, É. Dutey-Harispe, M. Devies, R. Brouillet, J. Fould.

Chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan
(*Le Journal des finances*, 11 janvier 1929)

Les Chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan [*sic*] décrochent le cours de 1.700, enregistrant ainsi une hausse d'environ 50 % sur les plus bas cours de 1927. Les motifs de cette hausse doivent être recherchés dans la participation de cette entreprise dans la société en formation que crée la Compagnie générale des colonies, en vue de la construction de la voie ferrée Pnom-Penh-Battambang et dans les intérêts qu'elle possède dans la Société indochinoise des graphites [probablement par conversion de créances].

NÉCROLOGIE

M. Lem

(*Le Journal des débats*, 31 janvier 1929)

Nous apprenons la mort de M. Lem, ancien régent, premier sous-gouverneur de la Banque de France.

M. Lem avait fait la plus grande partie de sa carrière dans l'administration préfectorale. Successivement sous-préfet et secrétaire général, il avait été chef du cabinet du ministre des travaux publics, M. Jonnart (ministère Casimir Périer), puis préfet de l'Indre et de la Manche. Relevé de ses fonctions en 1904, par M. Combes, il fut nommé, par M. Rouvier, trésorier général à Limoges et ensuite à La Rochelle. Élu régent de la Banque de France en 1909, il fut désigné, la même année, comme sous-

gouverneur de cette grande institution [Retraité en mars 1918, il devient administrateur des Assurances Phénix-Vie et Incendie, du Crédit foncier de France et du Comptoir national d'escompte, établissement qu'il représente aux Chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan.].

Suivant le désir du défunt, il ne sera pas envoyé de lettres de faire-part. Aucune cérémonie n'aura lieu à Paris, l'inhumation se fera à l'île de Ré, dans un cimetière de famille [Lem avait été maire de La Flotte-en-Ré (démission en novembre 1927)].

Ni fleurs, ni couronnes.

Ce matin, en ouvrant la séance du Crédit foncier, dont M. Lem était administrateur, M. le gouverneur Leclerc a rendu un hommage ému à la clairvoyance et à l'énergie dont M. Lem avait fait preuve dans sa carrière.

[Revendication chinoise ?]

(*Le Journal des finances*, 1^{er} février 1929)

Les Chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan subissent des prises de bénéfices et reviennent de 3.709 à 3.052. Il faut voir là l'effet de l'information, de source anglaise, d'après laquelle la Chine revendiquerait la reprise du chemin de fer du Yunnan, lors de la discussion relative à l'accord sino-indochinois. Cette nouvelle doit être accueillie avec toutes les réserves d'usage. En effet, on déclare au siège de la Compagnie n'être nullement au courant de ces prétentions de la Chine et l'on se montre assez surpris d'une nouvelle que rien ne faisait prévoir.

Hanoi

(*L'Avenir du Tonkin*, 1^{er} février 1929)

Vers Yunnanfou — Ce matin, les quais de la gare présentaient, sur le coup de 9 heures, une animation inaccoutumée

Parmi les voyageurs qui allaient prendre le train de Laokay auquel le wagon-salon des ingénieurs avait été attelé se trouvaient : madame Robin, l'aimable femme de M. le résident supérieur au Tonkin ; M. Lepissier, délégué du ministère des affaires étrangères à Yunnanfou ; M. Chemin-Dupontès, directeur général de la Compagnie des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan ; M l'ingénieur en chef Lécorché ; M. et madame Bardou.

M. l'administrateur Wintrebert, résident de France à Laokay, regagnait sa province par le même train.

Se trouvaient aux côtés de M. le résident supérieur parmi les personnes venues saluer madame Robin et les hôtes de M. le gouverneur général Pasquier : M. l'administrateur en chef des colonies Damiens, chef du secrétariat de M. le gouverneur général ; mesdames Lécorché ; Favier ; Jeanton ; le directeur de la Santé locale, et madame de Raymond ; M. l'administrateur adjoint, secrétaire particulier, et madame Michelot ; M. le capitaine Serre, commandant le détachement de gendarmerie de l'Annam-Tonkin ; M. l'ingénieur en chef Haitce, le représentant de *L'Avenir du Tonkin*, etc., etc.

Nos meilleurs souhaits de bon voyage au Yunnan accompagnent madame Robin et les personnes de son entourage.

[Revendication chinoise]

(*Le Journal des finances*, 22 février 1929)

Le Chemin de fer de l'Indo-chine et du Yunnan s'avance brillamment de 1.940 à 2.200. L'attitude du délégué du Yunnan, au cours des négociations intervenues pour la conclusion d'un accord concernant la Chine et l'Indochine, permet d'escompter la bonne fin des conversations engagées, et ceci n'est certainement pas étranger à la hausse du titre.

SAÏGON

(*L'Avenir du Tonkin*, 8 mars 1929, p. 2)

Nécrologie. — M. Clémencey, chef d'arrondissement du Service trafic et mouvement à la Compagnie française des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan, est décédé à Saïgon le 7 mars 1929.

AVIS DE DÉCÈS

(*L'Avenir du Tonkin*, 2 avril 1929)

Madame veuve Henri Duron [directrice d'école à Hanoi] ;
Madame veuve Duron Renoux [mère d'Henri Duron] ;
Madame veuve Uteza [mère de M^{me} Henri Duron] ;
Le docteur et M^{me} André Duron et leurs enfants ;
M^{me} et le lieutenant Pierre Capber [gendre] et leurs enfants ;
M^{me} et monsieur Pierre Guillaume ¹⁰¹,
M^{me} et monsieur Paul Boumens,
Madame veuve Paul Duron et son fils ;
Madame et monsieur Alexandre Duron et leurs enfants ;
Madame et monsieur Pierre Duron ¹⁰² ;
Le directeur général et le personnel de la Compagnie française des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan ;
Le conseil d'administration et le personnel de la Société des transports automobiles indochinois ;

Ont la douleur de vous faire part du décès de :

monsieur Henri DURON,
sous-directeur de l'exploitation de la Compagnie française des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan,
administrateur délégué de la [Société des transports automobiles indochinois](#),
leur époux, fils, gendre, père, beau-père grand-père, frère, ami et collaborateur,
décédé à Hanoi, le 31 mars 1929, dans sa 52^e année.

« Ils se reposent de leurs travaux et leurs œuvres les suivent » (Écriture sainte).

Les obsèques ont eu lieu le lundi 1^{er} avril 1929 à 16 heures.

Le présent avis tient lieu de faire-part

La famille de M. Henri Duron s'excuse de n'avoir pu prévenir tous ses amis de la perte cruelle qu'elle vient d'éprouver et remercie ceux qui lui ont témoigné leur sympathie dans cette douloureuse circonstance.

¹⁰¹ [Pierre Guillaume](#) : planteur de café aux Banians.

¹⁰² Pierre Duron : frère cadet d'Henri. Ingénieur, ancien directeur de la [Société foncière de l'Indo-Chine](#) (tramways de Hanoi).

Obsèques de M. Henri Duron
(*L'Avenir du Tonkin*, 2 avril 1929)

.....
M. le pasteur vint réciter les prières au domicile mortuaire puis, précédé de 4 automobiles surchargées de couronnes et de gerbes de fleurs, le char funèbre, orné des couronnes de la famille, des Chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan ; de la Société des transports automobiles indochinois ; de la Société des Pétroles ¹⁰³ à Haïphong, de la Société de géographie, de la Société des Charbonnages de Hongay, pour n'en citer que quelques-unes, prit la longue route qui conduit au cimetière de la route de Hué.

.....
Fils d'officier, il se destinait à la carrière militaire, et bachelier ès lettres et ès sciences, il avait suivi une année de préparation à Saint-Cyr, mais il avait, encore tout jeune, perdu son père, victime d'un accident en service, et, aîné de cinq enfants, il jugea de son devoir de sa mère dans sa rude tâche. Il renonça à ses études pour entrer dans le Commerce, ce qui ne l'empêcha pas de commencer le Droit, prenant quatre inscriptions à la Faculté de Montpellier. Intelligent, actif, entreprenant, il pouvait espérer réussir lorsqu'il vit s'effondrer ses espoirs.

Courageusement, il vint au Tonkin avec sa jeune femme et ses enfants en bas âge. Après deux années passées à la Compagnie Générale des Alcools ¹⁰⁴, il entra au Chemin de fer du Yunnan ; il y a de cela vingt ans ! Son ardeur au travail, son esprit méthodique, ses facultés d'assimilation, son caractère franc et indépendant mais discipliné, son dévouement à toute épreuve le firent rapidement distinguer de ses chefs et l'amènèrent au poste d'adjoint au chef des services administratifs. En 1918, lorsque le chef de ces services, M. Sellier, dut, pour raison de santé, à la suite de la perte cruelle d'un fils tué à l'ennemi, se résigner à ne plus revenir au Tonkin, Henri Duron fut appelé à lui succéder. Il peut alors, se dépensant sans compter, mettre en œuvre ses éminentes facultés, adapter l'organisation de son service à des besoins toujours grandissants. Il y a quinze mois, il était titularisé sous-directeur de l'Exploitation chargé des services administratifs et financiers, juste couronnement d'une carrière toute de travail, de volonté tenace, de droiture, de conscience profonde.

.....

DE TOUT UN PEU
(*L'Avenir du Tonkin*, 4 avril 1929)

Le 1^{er} avril à 16 heures ont eu lieu, les obsèques, à Hanoï, de M. HENRI DURON, sous-directeur de l'exploitation de la Compagnie française des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan, décède le 31 mars à 11 heures, à son domicile, boulevard Giovanelli à Hanoï. Le deuil était conduit par M^{me} veuve DURON et ses enfants, et M. CHEMIN-DUPONTÈS, directeur général de la Compagnie.

Les cordons du poêle étaient tenus par MM. Lécorché, directeur de la Compagnie du Yunnan, Guérard, directeur de la Société de Transports automobiles, Jaspas, consul de Belgique, Dao-van-su, commis à la Compagnie du Yunnan, Haïs, ingénieur à la Compagnie du Yunnan, et Borzecki, ingénieur photographe.

¹⁰³ Compagnie franco-asiatique des pétroles (Shell).

¹⁰⁴ Probablement la [Compagnie générale du Tonkin et du Nord-Annam](#), des frères Debeaux.

Le cercueil disparaissait sous de nombreuses couronnes et des gerbes de fleurs naturelles offertes notamment par la Compagnie du Yunnan, le personnel européen et indigène de la Compagnie du Yunnan et de la Société des transports automobiles, de la Société asiatique des pétroles et des amis du défunt.

Hanoi
REVUE DES ÉVÉNEMENTS LOCAUX DE LA SEMAINE

(*L'Avenir du Tonkin*, 17 juin 1929)

M. Lécorché, directeur p. i. de l'exploitation de la Compagnie française des Chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan, a fait, dans la salle du Cinéma Palace, devant une nombreuse et brillante assistance, une conférence très applaudie sur le Chemin de fer du Yunnan, avec projection d'un film remarquable.

Notre carnet financier
Chemin de fer de l'Indochine et du Yunnan
(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 20 juin 1929)

Suivant la notice parue au « B. A. L. O. » du 10 juin, cette Société va procéder à l'émission à 1.000 francs de 3.500 actions B (1 voix par 4 actions) nominatives, dont la souscription sera réservée à titre irréductible à raison d'une action B nouvelle pour 10 actions A (actions existantes qui prennent cette-dénomination), à tous les propriétaires d'actions A nominatives et à tous les propriétaires d'actions au porteur qui avaient déposé leurs titres en vue de l'assemblée extraordinaire du 31 mai 1929 pourvu qu'ils soient français ou, s'ils sont étrangers, qu'ils justifient avoir acquis leurs actions avant le 1^{er} octobre 1928.

L'assemblée générale de l'Union coloniale française
(*Les Annales coloniales*, 1^{er} juillet 1929)
(*Le Journal des débats*, 4 juillet 1929)

L'assemblée a enfin réélu ceux des membres du conseil ayant actuellement rempli leurs fonctions pendant quatre années : MM. ... Getten, directeur général de la Compagnie française des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan...

L'INDOCHINE FRANÇAISE SUR L'ÉCRAN
(*L'Avenir du Tonkin*, 16 juillet 1929)

.....
Brut vient de tourner toute la ligne du chemin de fer du Yunnan, c'est-à-dire 1.800 mètres de film. La direction de cette Compagnie nous a donné l'autorisation de photographier et a grandement facilité la tâche de mon compagnon en mettant à sa disposition un petit train spécial. Il a dû exécuter des prodiges d'acrobatie pour parvenir à photographier les célèbres ouvrages d'art de cette ligne, de façon à montrer au

spectateur européen comment ces ouvrages ont été faits et comment ils tiennent. Ce seront certainement les films les plus beaux, les plus instructifs et les plus complets de la ligne et de toute la région entre Hanoï et Yunnanfou. Ayant défendu au chef de la police chinoise de toucher à son appareil, Brut a dû subir un jour une véritable attaque des policiers chinois à coups de revolver. Abrisé par la locomotive, il ripostait...

— Mais j'ai été récompensé après toutes ces misères — qui étaient assez nombreuses, interrompt M. Brut — à Yunnanfou, où, sans parler des innombrables scènes de la vie indigène que j'ai photographiées, j'ai obtenu d'une charmante et riche Chinoise l'exhibition de ses pieds atrophiés que j'ai tournés à la perfection. J'en étais plus heureux que de mon film du Mont-Blanc et de celui de l'Olympe.

.....

LÉGION D'HONNEUR
Ministère des colonies
(*Journal officiel de la République française*, 4 août 1929, p. 8995-6)
(*Les Annales coloniales*, 6 août 1929)

Chevaliers

Hilaire (Auguste-Émile-Louis), directeur de l'exploitation de la Compagnie française des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan ; 31 ans 9 mois de services, dont 19 ans 4 mois aux colonies ; 3 campagnes de guerre.

Indochine et Yunnan
(*Journal des chemins de fer, des mines et des travaux publics*, 10 août 1929)

L'assemblée du 21 juin a voté un dividende de 80 fr. (contre 75 l'an dernier) payable depuis le 1^{er} juillet.

Les recettes de l'exercice écoulé se sont élevées à 63.606.965 fr., en augmentation de 12,4 % sur 1927. Le trafic s'est accru : le tonnage général des tonnages commerciaux a atteint 315.095 tonnes l'augmentation de cet ensemble n'est que de 5,3 %, mais celle de la recette correspondante est de 13,5 %.

HANOÏ
(*L'Avenir du Tonkin*, 2 septembre 1929, p. 2)

Heureuse naissance. — De Jo-Chuoei-Tang (Yunnan) nous parvient la nouvelle de l'heureuse naissance, le 24 août de Mireille, fille de M^{me} et M. Moïse Kornfeld ¹⁰⁵.

Aux parents, nous envoyons nos bien sincères félicitations ; au bébé, nos meilleurs souhaits de bienvenue.

¹⁰⁵ Moïse Kornfeld (Doubossary (Russie), 26 avril 1901-Cachan, 10 novembre 1977) : naturalisé français le 11 novembre 1926. Sergent au 1^{er} régiment étranger, ancien surveillant aux [Charbonnages du Tonkin](#).

Deux autres enfants suivront : Jacqueline Rachel Olga (Yunnanfou, 10 juin 1931-Saint-Meen-le-Grand, Haut-Rhin, 27 janvier 2000) et Henri Léon-Gaston (Thanh-Ba, Phu-to, Tonkin, 12 août 1932-Rueil-Malmaison, 18 avril 2010).

Le grand succès de la [station d'altitude de Bana](#)
(*L'Avenir du Tonkin*, 5 septembre 1929)

Citons au hasard :
M^{me} et M. Batut, des Chemins de fer du Yunnan

Les déplacements de M. le gouverneur honoraire Angoulvant ¹⁰⁶
(*L'Avenir du Tonkin*, 10 septembre 1929)

.....
Vendredi, il prendra le train pour Yunnanfou ; au retour, il visitera Laokay et Chapa.
M. Angoulvant qui appartenait à l'administration indochinoise au temps de la grande piraterie, et fut en service à Thai-Nguyên, doit trouver, à tous points de vue, un singulier changement à l'honneur de notre belle colonie et de ceux, militaires et civils, qui ont travaillé et continuent à travailler à son développement dans l'ordre et la paix.

M. le gouverneur honoraire des colonies Angoulvant part visiter le Yunnan
(*L'Avenir du Tonkin*, 13 septembre 1929)

M. le gouverneur honoraire des colonies Angoulvant prendra ce soir le train de unit montant à Laokay ; deux wagons de luxe : un wagon salon et un wagon couchettes seront attelés à ce train.

M. l'administrateur Bride, inspecteur des Affaires politiques et administratives au Tonkin ; M. l'administrateur en chef des colonies de Saint Félix, du gouvernement général, accompagneront M. le gouverneur honoraire Angoulvant.

À son retour, M. le gouverneur honoraire un wagon s'arrêtera à Laokay ; là, M. l'administrateur Romanetti, résident de France, le prendra pour le conduire en automobile le à Chapa.

M. le gouverneur honoraire Angoulvant visitera ensuite Laokay et les mines de Nam-Tho et sera de retour à Hanoï mardi.

Hanoï
(*L'Avenir du Tonkin*, 30 septembre 1929)

Service funèbre. — Lundi matin, à 7 heures, en l'église cathédrale, le R. P. Donet a célébré un service funèbre pour le repos de l'âme de M. Jules Schwab, ingénieur des Travaux publics de l'État, décède à Versailles, dans sa 70^e année, père et beau-père de nos excellents concitoyens madame et M. l'ingénieur E. T. P. Marcel Schwab, de la Compagnie du Yunnan.

La maîtrise de la cathédrale a apporté son concours à la cérémonie à l'issue de laquelle l'absoute a été donnée solennellement au catafalque.

Une nombreuse assistance entourait M. l'ingénieur et madame Schwab à qui nous adressons l'expression de nos sincères condoléances.

¹⁰⁶ [Gabriel Angoulvant](#) (1872-1932) : lieutenant-gouverneur de la Côte-d'Ivoire (1908-1916), gouverneur général de l'AEF (1917-1920). Puis administrateur d'une vingtaine de sociétés.

Grand Conseil des intérêts économiques et financiers de l'Indochine
Désignation des membres
La séance d'ouverture se tiendra à Hanoï le 22 courant
(*L'Écho annamite*, 3 octobre 1929)

Hanoï, le 2 octobre. — Les personnalités suivantes ont été désignées comme membres du Grand Conseil des intérêts économiques et financiers de l'Indochine, au choix du Gouverneur général, pour la prochaine session.

Membres français suppléants : MM. ... Hilaire, directeur de la Compagnie de chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan.

AU PALAIS
Tribunal mixte de commerce de Hanoï
Audience du samedi 5 octobre 1929
(*L'Avenir du Tonkin*, 5 octobre 1929)

M. Gaye préside à l'assistance de M. Perroud [bijoutier], juge consulaire titulaire, et de M. Soulier [dir. du garage Bainier], juge consulaire suppléant. Greffier : M. Baraillier.
Trois affaires figurent au délibéré : elles seront solutionnées toutes trois.

.....
2°) Moizeau contre Cie Yunnan. — On se souvient peut-être encore du vol dont, il y a quelques années, M. Moizeau, administrateur-adjoint à Phutho, fut victime alors qu'il déménageait de cette localité pour se rendre à Vinh. Il avait loué un wagon en vue de transporter son mobilier et demandé le tarif le plus réduit.

En cours de route, le wagon fut cambriolé et, à l'arrivée, M. Moizeau constatait de nombreux manquants qu'il estimait à 4.970 piastres, somme dont il réclamait le remboursement à la Compagnie du Yunnan.

Ce jugement, comme le précédent, est long ; il examine de très près aussi la situation respective des parties.

Finalement, la Compagnie des chemins de fer est déboutée ; quant à M. Moizeau, il obtient seulement 800 p. sur les 4.970 p. demandées, une large part de responsabilité lui incombant du fait qu'il n'a pas renseigné exactement la Compagnie sur la nature du chargement englobé dans le mobilier et qui comprenait des vêtements de prix, une collection de timbres, de l'argenterie, des objets d'art.

SUR LA LIGNE DU YUNNAN
EXPLOITS DE BANDITS
(*L'Avenir du Tonkin*, 20 janvier 1930)

Samedi 18 courant, le train de voyageurs régulier qui va de Amitcheou à Yunnanfou a déraillé à 12 kilomètres de Amitcheou. Le déraillement a eu pour cause l'enlèvement de rails par une forte bande de pirates qui ont attaqué le tram démaillé. L'escorte de soldats qui accompagnait le train est intervenue énergiquement et a mis en fuite les bandits.

La même bande a enlevé un rail à 10 kilométrés d'Amitchéou, provoquant ainsi le déraillement d'un train de marchandises dans des conditions qui rendent laborieux le rétablissement de la voie.

Le relevage du maternel est en cours La circulation s'effectue actuellement avec transbordement.

Sauf événements nouveaux, on espère que la circulation normale sera reprise le jeudi 23 courant.

Hanoi
(*L'Avenir du Tonkin*, 15 février 1930)

Souhails de bienvenue. — Nous revoyons avec le plus vif plaisir parmi nous, retour de congé, M. Jean Roux, de la Compagnie du Yunnan, et M^{me} Jean Roux à qui nous adressons nos meilleurs souhaits de bienvenue.

AVIS DE DÉCÈS
(*L'Avenir du Tonkin*, 28 mars 1930)

Madame veuve Geneviève Schwab, madame veuve Mathilde Schwab, sœur Germaine de la Trinité, mère prieure du carmel et mademoiselle Anne Marie Schwab, ont la douleur de vous faire part du décès de

monsieur Marcel Jules SCHWAB,
ingénieur à la Compagnie du Yunnan,
leur époux, fils et frère, survenu à Thai-Nguyen, le 26 mars 1930, à l'âge de 30 ans.
Les obsèques auront lieu aujourd'hui 28 courant à 17 heures.
Réunion à la clinique Saint Paul. Le présent avis tient lieu de faire-part.

(*L'Indochine, revue économique d'Extrême-Orient*, 5 avril 1930)

Le 18 janvier, le train dérailla près d'Amitcheou et fut attaqué ; MM. [Jean] Tricon et Rot, représentants à Yunnanfou de la Franco-Asiatique des Pétroles, qui étaient dans le train, ne furent pas blessés, bien que leur compartiment fût troué par les balles. Un second train dérailla le même jour.

Société des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan
(*L'Argus économique de l'Indochine*, 10 avril 1930)

Les recettes d'exploitation de l'exercice au 31 décembre 1929 de la Société des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan sont, d'après nos informations, en augmentation sur celles de l'an dernier, qui s'étaient élevées à 63.606.965 fr.

En ce qui concerne le dividende, il est encore prématuré de donner la moindre indication : rappelons qu'il a été pour 1928 de 80 francs par action. La société se déclare très satisfaite de la stabilisation de la piastre indochinoise, qui doit contribuer à la stabilité des recettes.

TRAGIQUE BAIGNADE À GIA-LAM

(L'Avenir du Tonkin, 22 avril 1930)

Lundi, vers 15 heures, M. Hubert Garnier, âgé que de 16 ans, fils de M. Maurice Garnier, le sympathie chef de dépôt principal à la Compagnie des chemins de fer du Yunnan à Gia-Lâm, jouait sur une pièce d'eau, peu profonde d'ailleurs.

Après avoir piloté une légère embarcation, il se jeta à l'eau et regagna la rive par ses propres moyens. Il respira un peu et retourna, à pied, car l'eau était très basse, dans la direction de la barquette, quand, allant y parvenir, il disparut brusquement.

A-t-il perdu pied ou a-t-il été victime d'une congestion ? La seconde version est bien probable.

M. le docteur Jourdran et M. le médecin chef de l'hôpital Lanessan, mandés d'urgence, prodiguèrent au malheureux jeune homme leurs soins pendant plus de trois heures. Mais leurs efforts furent vains. La mort avait déjà fait son œuvre.

Nous présentons à M. Maurice Garnier et à toute sa famille explorée nos très sincères condoléances.

AVIS DE DÉCÈS

(L'Avenir du Tonkin, 22 avril 1930)

Madame et monsieur Maurice Garnier, chef de dépôt principal de la Compagnie française des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan à Gia-Lâm, et leurs enfants, Jeanne-Marie et Maurice ;

Madame et monsieur Louis Roche, chef du secrétariat de la direction de la Compagnie française des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan à Hanoï ; les familles Piétri ; Julien ; Ausivisié ; Rainaud [Reynaud] Marius ; Jules Mériaux ¹⁰⁷ ; Armand Audiffren, et leur enfant ;

Les familles Roche, Waiser, de Rozario et Cabanel ont la douleur de vous faire part du décès accidentel survenu à Gia-Lâm (Tonkin) le 21 avril 1930, à l'âge de 16 ans, de
Hubert Garnier,

leur fils, frère, neveu, petit-neveu, cousin germain, cousin et allié.

Les obsèques auront lieu, à Hanoï le 22 avril à 17 h. 30. Réunion au quai d'embarquement Grande Vitesse, gare de Hanoï.

AU PALAIS

Tribunal de simple police

(L'Avenir du Tonkin, 30 avril 1930)

M. Arnaud (Louis) ¹⁰⁸, 28 ans, employé à la Compagnie du Yunnan, est prévenu d'infraction au code de la route : excès de vitesse et absence de feux réglementaires, le 15 décembre.

M. Arnaud dit qu'il ne pouvait aller vite, en passant dans un endroit difficile de la route de Hué, parce qu'il était privé accidentellement de lumière.

L'agent Ngo dinh Tinh est entendu. Le tribunal prononce une amende de 5 francs pour chacune des contraventions ; les dépens à la charge du prévenu.

¹⁰⁷ Jules Mériaux, né vers 1882, membre de l'Association tonkinoise des anciens combattants, mécanicien à la centrale électrique de la SICEO à Haïphong (1925), chef mécanicien au service radio à Hanoï (1934), agent aux plantations municipales; régisseur des marchés, enfin concessionnaire à Bac-Giang (1939).

¹⁰⁸ Louis Arnaud : il devient peu après directeur de la succursale Ogliastro de Hanoï.

CHAMBRE D'AGRICULTURE DU TONKIN
COMPTE-RENDU SOMMAIRE DE LA SÉANCE DU MARDI 15 AVRIL 1930
(*L'Avenir du Tonkin*, 2 mai 1930)

.....
NÉCROLOGIE. — Le président fait connaître qu'il a reçu avis du décès de M. Louis Bry, de la Compagnie française des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan, survenu à Hanoï, le 30 mars 1930, et qu'il a fait parvenir à M. le directeur et au personnel de cette Compagnie et à la famille du disparu les condoléances de la chambre d'agriculture du Tonkin.

CHAMBRE DE COMMERCE FRANCO-ASIATIQUE

Réception de MM. Wilden et Maugras. ministres de France en Chine et en Perse
(*La Dépêche coloniale*, 3 mai 1930)

La chambre de commerce franco-asiatique, suivant sa coutume, avait organisé le 29 avril au Cercle interallié, un déjeuner en l'honneur de MM. Wilden et Maugras, nommés récemment ministres en Chine et en Perse.

.....
Parmi les convives, nous pouvons citer en particulier :
Chemin-Dupontès, directeur de la Compagnie française des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan

TONKIN
(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 5 mai 1930)

M. Gerbault, payeur des Chemins de fer du Yunnan, a été dévalisé et blessé par des voleurs à Amitcheou.

.....
Sont revenus en France : M. Lécorché, sous-directeur des Chemins de fer du Yunnan.

(*L'Avenir du Tonkin*, 12 mai 1930)

La mort de M. Chemin-Dupontès. — Une bien triste nouvelle nous parvient, celle de la mort, le 9 mai 1930, 2 rue Francisque-Sarcey à Paris de M. Chemin-Dupontès. Né le 12 avril 1872 à Nîmes, M. Chemin Dupontès était ancien élève de l'École polytechnique. Il avait été fait chevalier de la Légion d'honneur, à la suite des événements des Boxers en Chine en 1900, alors qu'il était ingénieur en chef du Pékin-Hankéou.

Entré à la Compagnie du Yunnan le 20 février 1904, comme ingénieur en chef du mouvement, il fut nommé sous-directeur, puis directeur général.

En cette pénible circonstance, nous adressons à sa famille, à la Direction générale de la Compagnie à Paris, à la Compagnie à Hanoï, aux amis nos bien sincères condoléances.

NÉCROLOGIE
Georges Chemin-Dupontès
(*Les Annales coloniales*, 12 mai 1930)

On nous prie d'annoncer le décès de M. Georges Chemin-Dupontès, officier de la Légion d'honneur, ancien élève de l'École polytechnique, directeur général de la Compagnie française des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan, survenu le 9 mai, à Paris. Le service religieux a eu lieu ce matin, à Paris,

Il était le frère de notre regretté ami Paul Chemin-Dupontès, qui fut un de nos collaborateurs les plus précieux, il y eut trente ans, quand nous fondâmes la Ligue coloniale de la jeunesse.

Hanoï
AVIS DE DÉCÈS
(*L'Avenir du Tonkin*, 4 juillet 1930)

M. Roussel Maurice, sous-directeur du trafic et mouvement de la Compagnie française des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan, est décédé à la clinique Saint-Paul, muni des sacrements de l'Église, le 4 juillet 1930, à 9 heures, à l'âge de 48 ans.

M. Roussel était ancien adjudant-chef, médaillé militaire.
Les obsèques auront lieu le samedi 5 juillet, à 17 heures.
Réunion à la clinique Saint-Paul.

AVIS DE DÉCÈS
(*L'Avenir du Tonkin*, 16 juillet 1930)

Madame veuve Alfred Michelot et ses enfants, Simone et Alice ; monsieur Louis Michelot et ses enfants [de la Brasserie du Co d'or à Hanoï] ; monsieur Yves Michelot, garde principal de la Garde indigène, madame Yves Michelot et leurs enfants ; monsieur Joseph Gabou et ses enfants ; et madame et monsieur Eugène Michelot, officier d'administration de 1^{re} classe, ont la douleur de vous faire part de la perte cruelle qu'ils viennent d'éprouver en la personne de

Monsieur Alfred MICHELOT,
chef adjoint du secrétariat de la Compagnie des chemins de fer de l'Indochine et du
Yunnan
décédé en France le 5 juillet 1930, dans sa 39^e année, leur mari, père, frère, oncle, et
cousin.

TONKIN
(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 20 août 1930)

M. Mazella, agent de la Compagnie du Yunnan, a été blessé d'un coup de revolver par des Annamites qui ont pris la fuite. Il avait découvert un code communiste secret et une organisation de faux papiers.

Hanoï
(*L'Avenir du Tonkin*, 3 septembre 1930)

Descente de police. — Une descente de police a été opérée, par la Sûreté dans les dépendances des bâtiments de la Compagnie française des Chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan rue Richaud où se tenait, sous la direction du gardien Quach, le jeu de *Ich Xi* ou de *pocker*. Les joueurs, tous employés à la Compagnie, ont été arrêtés. La cagnotte ainsi que le matériel ayant servi au jeu ont été saisis.

TONKIN
(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 1^{er} octobre 1930)

Décès : MM. Roussel, 48 ans, ancien adjudant, sous-inspecteur du trafic des Chemins de fer du Yunnan.

Mariages : M. Picaudé, contrôleur aux Chemins de fer du Yunnan, et M^{lle} Nguyễn thi Gam.

MARIAGE
(*L'Avenir du Tonkin*, 11 octobre 1930)

Aujourd'hui, samedi, 11 octobre 1930, à 11. heures, a été célébré le mariage de M. Jean Boé, commis principal à la Compagnie française des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan, avec M^{lle} Yechi Mahatsugu, tous deux domiciliés à Hanoï. Les témoins étaient : MM. Denis Cabanel, inspecteur à la Compagnie française des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan, et Jean Salvador Mazoyer, négociant, tous domiciliés à Hanoï.

Nous adressons aux nouveaux [mariés] nos meilleurs souhaits de bonheur.

Hanoï
(*L'Avenir du Tonkin*, 25 octobre 1930, p. 2, col. 4)

Interrogatoire. — M. le capitaine Guillaumin, à Hanoï depuis deux jours, vient de procéder à l'interrogatoire des communistes, anciens employés de la Compagnie du Yunnan et anciens élèves de l'École professionnelle*. Neuf mandats de dépôt ont été établis.

MARIAGE
(*L'Avenir du Tonkin*, 25 octobre 1930)

Mariages. — Aujourd'hui, samedi 25 octobre 1930, ont été célébrés les mariages suivants : 1^o à 9 heures 30 : M. Georges Léon Isnard, chef de Section à la Compagnie des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan, croix de guerre, avec M^{me} Elisabeth

Marie Le Verger, domiciliés à Hanoï. Les témoins étaient : M. Marcel Gelin, inspecteur à la Compagnie des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan, et M^{me} Adrienne Marie Isnard, épouse de M. Gelin, tous deux domiciliés à Hanoï ;

.....

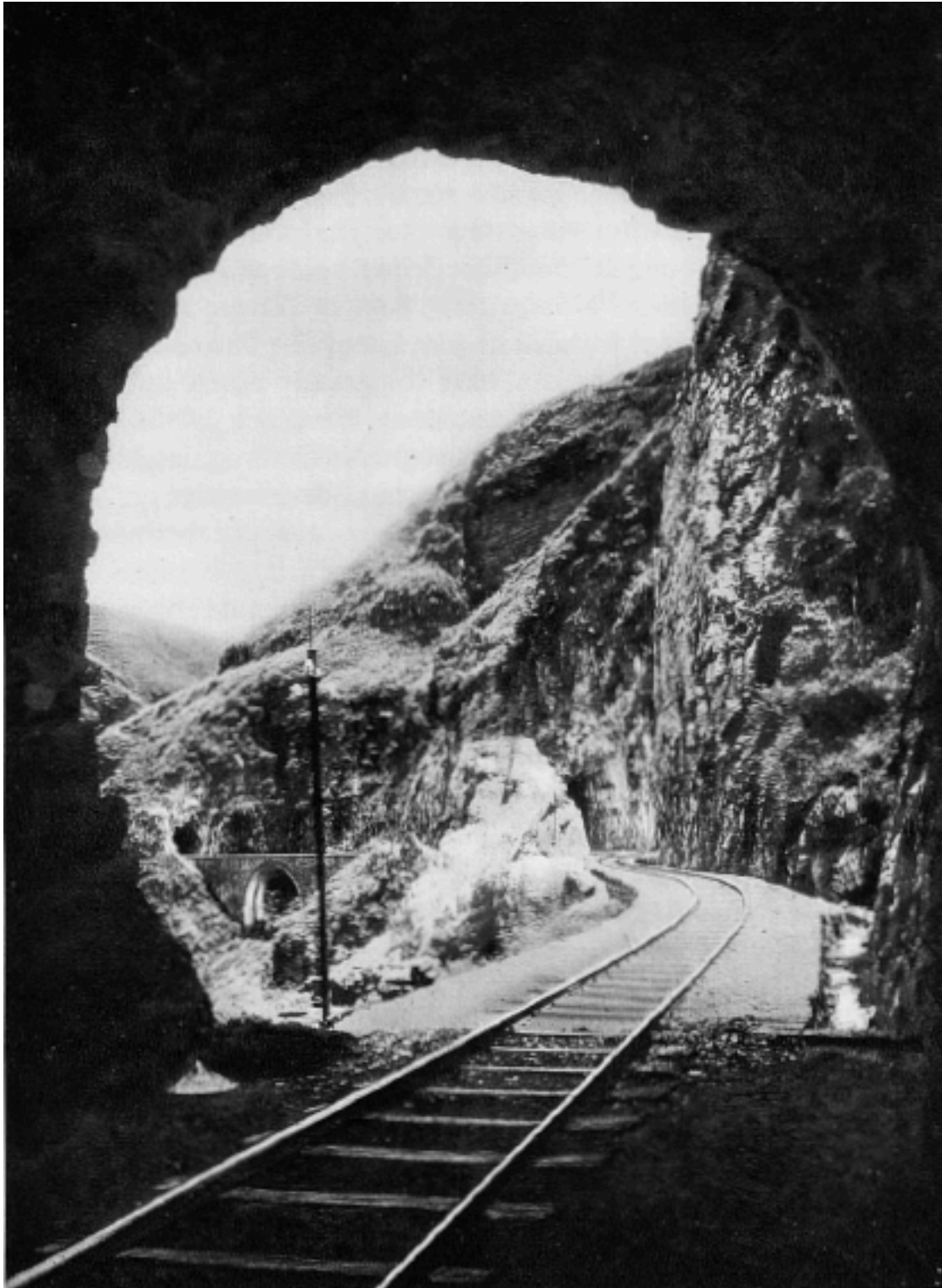
CHINE
Au Yunnan
(*L'Avenir du Tonkin*, 29 décembre 1930)

Monsieur Bodin, directeur général de la Compagnie du Yunnan, vient de passer quelques jours à Yunnanfou. Monsieur Bodin, qui a passé cinq ans au Yunnan et a assisté à l'inauguration de la voie ferrée, compte en Chine de nombreux amis. Plusieurs repas furent donnés en son honneur, en particulier au consulat de France et chez le gouverneur ; le gouverneur et quelques notabilités chinoises ont assisté à un banquet offert par M. Bodin.

Annuaire Desfossés, 1931, p. 345 :

St. Simon, M. Getten, H.-E. Boyer, C. Barbière, Rambaud, J. Parmentier ¹⁰⁹, Lemarquis, G. Lem, J. Naud, É. Dutey-Harispe, M. Devies, R. Brouillet, J. Fould.

¹⁰⁹ Jean Parmentier (Paris, 6 novembre 1883-Paris, 25 juin 1936) : inspecteur des finances, directeur du Mouvement général des fonds. Administrateur de sociétés dont le Comptoir national d'escompte (successeur de Gaston Lem en 1929) qu'il représente ici. Voir [Qui êtes-vous ?](#)



Les tunnels de la ligne du Yunnan
(Henri Gourdon, *L'Indochine*, Paris, Larousse, 1931, p. 215)

TONKIN

(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 5 mars 1931)

Le tribunal de commerce condamne la Compagnie des Chemins de fer du Yunnan à verser à M. Fleutot, son employé devenu infirme par accident, une rente viagère

mensuelle de 160 piastres et une somme de 3.000 piastres pour élever ses jeunes enfants.

NOTRE CARNET FINANCIER

(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 5 avril 1931)

Les Chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan ont fait 41.305.437 fr. de recettes en 1932 contre 43 millions 973.988 francs en 1931. Les dépenses ont été très comprimées.

Reviennent en France

(*L'Indochine. Revue économique d'EO*, 20 juin 1931)

Malortigue, hôtelier à Yunnanfou.

Le groupe de protection des intérêts français en Extrême-Orient

(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 19 juillet 1931)

À la réunion plénière de ce groupe, le 7 mai dernier, sous la présidence de M. Maspero, étaient présents MM. ... Pannetier ¹¹⁰, le représentant de la Compagnie des chemins de fer du Yunnan...

NÉCROLOGIE

Stanislas Simon

(*Le Temps*, 18 juillet 1931)

On annonce la mort de M. Stanislas Simon, commandeur de la Légion d'honneur, président du conseil d'administration de la Banque de l'Indochine.

Selon ses dernières volontés, ses obsèques ont eu lieu vendredi 17 juillet dans la plus stricte intimité.

¹¹⁰ Georges Pannetier (Paris, 1876-Dierre, Indre-et-Loire, 1955) : officier de carrière, affecté au Tonkin (1901-1906), blessé grièvement en 1915 sur le plateau de Bolaute, promu à titre militaire dans la Légion d'honneur jusqu'au grade de commandeur, docteur en droit en 1919 avec une thèse sur « les Successions et le fisc », secrétaire général adjoint, puis sous-directeur de la Compagnie générale des colonies, la représentant en tant que commissaire aux comptes de nombreuses affaires, puis commissaire aux comptes de la Banque de Paris et des Pays-Bas dans les années 1936-1945. En relation avec Louis Pimpaneau, directeur au Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie, puis (1942) chef de cabinet de Darquier de Pellepoix au Commissariat générale aux questions juives (d'après le petit-neveu de ce dernier, Julien Plainemaison).

Maxime-Marie-Alexandre GETTEN, président

Né à Oran, le 1^{er} octobre 1857.

Marié avec Lucie Lombré. Dont Pierre et Marie-Thérèse (M^{me} Pierre de Villeméjane).

Polytechnique-Ponts et Chaussées.

Organisateur du services des travaux publics au Tonkin (1885) :

lutte contre les inondations de Hanoï, etc.

Chevalier de la Légion d'honneur du 16 juillet 1887

comme secrétaire de la commission d'études des chemins de fer du Tonkin.

Directeur général (déc. 1901), administrateur-directeur général (1912), vice-président directeur général (1921), enfin président (1931)

de la Compagnie française des chemins de fer de l'Indo-Chine et du Yunnan.

Officier de la Légion d'honneur (1903).

Administrateur de la [Compagnie centrale d'énergie électrique](#).

Administrateur délégué (1915), vice-président, puis président (1922)

de la [Compagnie du chemin de fer franco-éthiopien de Djibouti à Addis-Abeba](#).

Vice-président de l'Union coloniale française.

Membre du [Comité du commerce, de l'industrie et de l'agriculture de l'Indochine](#).

Administrateur de la [Compagnie saïgonnaise de navigation et de transport](#) (1927)

et de la [Banque de l'Indochine](#) (décembre 1931).

Avis de décès : *Le Journal des débats*, 5 avril 1934.

Du Yunnan au Tonkin

(*Les Annales coloniales*, 10 octobre 1931)

La colonie japonaise de Yunnan-Fou a été évacuée par train spécial sur le Tonkin. Seul, le consul japonais est demeuré sur place.

CHRONIQUE DE L'INTÉRIEUR AU YUNNAN

YI-LÉANG

(*L'Avenir du Tonkin*, 25 août 1931)

Heureuse naissance. — Le 23 août 1931 à 1 heure du matin est venu au monde Bernard Robert, cinquième enfant de madame et de M. Albert Giraud, médaillé militaire, croix de guerre, chevalier du Dragon d'Annam, ancien combattant volontaire de la Grande Guerre, chef de dépôt à la Compagnie du Yunnan.

Nous adressons aux parents nos biens sincères félicitations et nos souhaits au bébé.

LE CHEMIN DE FER DU YUN-NAN

(aux sites grandioses)

Page d'une *Géographie de la Chine* (français-chinois)

éditée à Shanghai en 1932 par les pères jésuites de Zi Ka Wei

citant des extraits du rapport à l'assemblée générale du 22 juin 1931

" la ligne du Yun-nan, avec tout son pittoresque... l'une des lignes les plus audacieuses du monde " .

Réseau de 858 kilomètres (dont 394 au Tonkin et 464 en Chine). (De Paris à Marseille il y a 863 km.). Cette ligne, de Haïphong à Yun-nan fou est l'une des plus belles constructions du monde, et les travaux d'art y ont été gigantesques : 3.422 viaducs, ponts et aqueducs, 155 tunnels d'une longueur totale de 17.854 mètres.

Ce chemin de fer, analogue à celui de Djibouti à Addis-Abeba 784 km. en 66 heures (en Abyssinie) sert d'unique débouché à toute une région prospère.

La première locomotive atteint Yunnanfou le 1^{er} avril 1910.

Itinéraire : Haïphong, le grand port sur le golfe du Tonkin, à Hanoï, Vietri, Lao-kay (389 km.). On entre ensuite dans le territoire chinois à Ho-k'éou (Hokow). De Hokéou au col de Milati, la ligne suit de nombreux ouvrages d'art. Du col de Milan, la ligne descend vers Pi-ché-tchai, gare importante desservant la région de Mong-tse (Mengtsz) et les grandes mines d'étain de Ko-kieou, puis la gare d'A-mi tchéou (610 km.). La ligne remonte ensuite par la vallée du Pa-ta-ho et le déversoir du lac de Tang Che jusqu'à Chouei Tang (point culminant de la ligne), où elle atteint la terrasse supérieure du plateau du Yun-nan à 2.025 mètres d'altitude ; enfin, la ligne aboutit à la capitale de la province (859 km.). Cette dernière section est, très fertile, peuplée, et assure au chemin de fer un trafic important.

La ligne est à voie étroite de 1 mètre, les rails en acier de 12 m, et les traverses sont métalliques. La ligne est à voie unique et à circulation facile. Les trains ne roulent que de jour, sauf entre Haïphong et Lao-kay. Les locomotives sont chauffées au charbon. Le trajet de Haïphong à Yunnanfou s'effectue en 3 jours, car on passe une nuit à l'hôtel de Lao-kay et une autre nuit à Amitchéou.

La ligne pourra plus tard être prolongée jusqu'à Tchongking (Chungking), au Setch'ouan qui est un grand port ouvert sur le Yang-tse-kiang.

Exportations par le chemin de fer du Yun-nan : étain, plomb, zinc, antimoine, thés, peaux, cires... etc.

Importations : riz et maïs (par suite de la récolte déficitaire), cotons filés, cotonnades, pétrole, etc.

Recettes de l'exploitation de la ligne Haïphong-Yunnanfou en 1930 : 48 millions 630.000 francs (dépenses 43.780.000 fr.) ; tonnage commercial : 254.427 tonnes ; nombre de voyageurs transportés : 3.224.352.

Les principales gares de notre ligne au Yun-nan sont :

Hokéou Station frontière.

Montzeu D'où part un chemin de fer exclusivement chinois, à voie de 0 m. 60 aboutissant à Kokieou.

Amitchéou desservant la région de Lin-gan.

Pouohi desservant la région de Tong-bai et des lacs.

Yi-léang et Yunnanfou. (Lettre de M. Hilaire, directeur de la Compagnie du Yun-nan).

La section de Tourane à Nhatrang sera terminée en 1934.

Depuis octobre 1928, par les grands cars munis de fauteuil, on va de Hanoï à Saïgon en 2 jours et 3 nuits.

En 1929, la piastre d'Indochine est tombée de francs 12, 50 à francs 10. Le dollar yunnanais a baissé plus encore : de 3,30 en 1928, à 1,49 en 1929.

Les escortes n'empêchent pas toujours des voyageurs civils et des militaires débandés d'envahir nos trains en refusant de payer.

Ce chemin de fer est la grande artère centrale du Tonkin, et le principal DÉBOUCHÉ du YUN-NAN.

La mort de Laurent Poli
(*L'Avenir du Tonkin*, 19 septembre 1931)

La nouvelle de la mort de Laurent Poli nous est parvenue trop tardivement hier pour que nous puissions consacrer quelques mots à la mémoire du regretté disparu.

Beaucoup se souviennent assurément de ce qui arriva, il y a quelques années, à Laurent Poli.

En service à la Compagnie des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan sur la ligne Lao-Kay-Yunnanfou il fut fait prisonnier par les pirates chinois et emmené en captivité, tandis que l'ingénieur Patier subissait le même sort.

Des semaines et des semaines, Laurent Poli supporta avec autant de courage que de résignation les abominables traitements que lui firent subir des gardiens qui ne le laissaient jamais s'endormir sans lui annoncer que le lendemain il serait décapité.

Le jour de la libération sonna enfin et, par un clair matin ensoleillé, Poli nous arriva de Lao-Kay, mais combien vieilli, fatigué, démoralisé.

Il fut accueilli affectueusement par ses compatriotes et il voulut bien nous recevoir chez un ami commun pour nous raconter les jours affreux qu'il venait de vivre.

Et Laurent Poli qui avait grand cœur pardonna à ses ennemis et n'eut à leur regard aucune parole amère. Les Corses organisèrent en son honneur un champagne : puis, rétabli, Laurent Poli s'en alla au pays natal, embrasser ses vieux parents, son frère M. le capitaine — aujourd'hui commandant — de gendarmerie Poli, qui a laissé si bon souvenir ici à Hanoï.

Poli s'est pieusement éteint, hier à la clinique Saint-Paul ; nous nous inclinons, attristé, devant sa tombe et adressons à son fils, à son frère, à tous les siens, à la colonie corse nos très vives condoléances.

Hanoï
(*L'Avenir du Tonkin*, 29 août 1931)

Contentieux. — M. Rolland, inspecteur hors classe des Chemins de fer en service à l'inspection générale des Travaux publics, est désigné, en remplacement de M. Spas, parti en congé, pour représenter le Gouvernement général de l'Indochine : 1°) dans l'instance introduite devant le Conseil du Contentieux administratif siégeant à Hanoï par la Compagnie des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan contre le Gouvernement général de l'Indochine (paiement d'une somme de 103.250 p. 78 pour préjudice causé par les troubles sévissant au Yunnan en 1927 et éventuellement en appel devant le Conseil d'État ; 2°) dans l'instance introduite devant le Conseil du Contentieux administratif siégeant à Hanoï par la Compagnie des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan contre le Gouvernement général de l'Indochine (paiement d'une somme de cent dix-sept mille cinquante piastre piastres cinquante deux cents (117.054 p. 52) pour transports de troupes non payés au Yunnan, et éventuellement en appel devant le Conseil d'État ; 3°) dans l'instance introduite devant le Conseil du Contentieux administratif siégeant à Hanoï par la Compagnie des Chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan contre le Gouvernement général de l'Indochine (remboursement des frais et indemnités exposés par la Compagnie à la suite du meurtre commis lors de l'attaque de la gare de Si-léang par les pirates chinois sur la personne d'un de ses agents, M. Malortigue), et éventuellement en appel devant le Conseil d'État.

YUNNANFOU
Légion d'honneur
(*L'Avenir du Tonkin*, 24 septembre 1931)

Nous sommes heureux de relever sur le tableau de la croix de la Légion d'honneur au titre des réserves le nom de M. Pibouleau, lieutenant de réserve de l'artillerie, chef d'arrondissement de la Compagnie du Yunnan à Yunnanfou, ancien combattant et mutilé de la Grande Guerre.

Nos plus vives félicitations à ce nouveau chevalier qui sort avec le numéro 13.

CHURCHMAN'S CIGARETTES



FAUX-NAM-TI BRIDGE, INDO-CHINA

WONDERFUL RAILWAY TRAVEL

• A SERIES OF 12 •

No. 6

FAUX-NAM-TI BRIDGE, INDO-CHINA.

This bridge, one of the highest in the world, is in the heart of the difficult country of Indo-China. The French metre-gauge railway which it carries runs through rock tunnels at either end of the bridge, and this fact made construction all the more difficult. In addition, it made the final result more spectacular. The arching bascules were built up on both sides from hinges, vertically, and when completed, were lowered until they met in the centre. The girders carrying the track were then laid, being pushed out from the tunnels. The gap spanned is only about 215 feet in width, but the depth below is 335 feet, and the cliffs on both sides rise more than 1,000 feet.

W. A. & A. C. CHURCHMAN

ISSUED BY THE IMPERIAL TOBACCO CO.
(OF GREAT BRITAIN & IRELAND), LTD.

Coll. Olivier Galand

CHURCHMAN'S CIGARETTES
FAUX NAM-TI BRIDGE, INDO-CHINA
WONDERFUL RAILWAY TRAVEL

Ce pont, l'un des plus hauts du monde, se trouve au cœur du difficile pays de l'Indochine. Le chemin de fer français à voie métrique qu'il transporte traverse des tunnels rocheux à chaque extrémité du pont, ce qui a rendu la construction d'autant plus difficile. De plus, cela a rendu le résultat final plus spectaculaire. Les bascules en arc ont été construites des deux côtés à partir de charnières, verticalement, et une fois terminées, elles ont été abaissées jusqu'à ce qu'elles se rencontrent au centre.

Les poutres portant la voie ont ensuite été posées, poussées hors des tunnels. L'espace couvert n'a qu'environ 215 pieds de largeur, mais la profondeur en dessous est de 335 pieds et les falaises des deux côtés s'élèvent à plus de 1 000 pieds.

ISSUED BY THE IMPERIAL TOBACCO CO.
(OF GREAT BRITAIN & IRELAND), LTD.

NOTES & VALEURS DU JOUR
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 20 octobre 1931)

Les dépenses d'exploitation des Chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan étant en régression sensible, les bénéfices nets de l'exercice en cours semblent, en dépit de la baisse des recettes, devoir être sensiblement égaux aux précédents, qui s'établirent à 4.754.084 fr. contre 5.371.392 fr. pour 1929 et permirent le maintien du dividende à 80 fr. par action.

On n'ignore pas que la diminution des profits constatée l'an dernier était due surtout à la baisse de la piastre indochinoise qui, de 11 fr. 366, fut ramenée à 10 fr. lors de la stabilisation, et, pour une plus faible partie, à un ralentissement du trafic.

Outre son exploitation, la Compagnie a de nombreuses participations dans des affaires telles que : Indochinoise de Navigation, Indochinoise de Charbonnages et de Mines Métalliques, Saïgonnaise de Navigation et de Transport, etc.

Son capital, de 12.500.000 fr. à l'origine, n'a pas varié dans de fortes proportions, puisqu'il n'est que de 19.250.000 fr. actuellement.

La dette obligataire, contractée avant guerre, est partiellement amortie et son faible taux de 3 % fait qu'elle ne constitue pas une lourde charge.

Les bénéfices ont notablement progressé depuis 10 ans et le dividende est passé parallèlement de 40 à 80 fr., tandis que chaque année avaient lieu d'importantes dotations aux réserves.

Le dernier rapport faisait remarquer que le réseau traverse des régions minières très riches en étain, zinc, charbons, dont le trafic est pour ainsi dire nul par suite de la crise ; celle-ci terminée, il faudra bien transporter ces minerais. Enfin, l'exploitation du réseau s'est poursuivie en dépit des troubles du Yunnan.

Un seul point noir à l'horizon : le litige avec l'État, au sujet du partage des recettes, qui n'est pas encore réglé.

MONSIEUR MONGE,
DIRECTEUR DE LA COMPAGNIE DES MESSAGERIES MARITIMES,
DE-PASSAGE À HANOÏ
(*L'Avenir du Tonkin*, 8 janvier 1932)

À l'occasion de son passage à Hanoï, M. Monge, directeur de la Compagnie des Messageries maritimes, et M. Fomberteaux, agent général de la Compagnie des Messageries maritimes à Haïphong, ont offert, jeudi soir, dans les salons de Métropole, un dîner auquel assistèrent :

.....
M. l'ingénieur en chef Hilaire, directeur général de la Compagnie des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan

AU YUNNAN
Exécution des assassins de M. Meyrouse
(*L'Avenir du Tonkin*, 8 janvier 1932)

Trois des assassins du payeur Meyrouse, de la Compagnie des Chemins de fer du Yunnan, ont été exécutés le 30 décembre dernier.

Recettes des chemins de fer indochinois
(*Les Annales coloniales*, 21 janvier 1932)

Les recettes brutes des réseaux de chemins de fer exploités par la colonie pendant la période du 1^{er} janvier au novembre 1931 se sont élevées en chiffres ronds à 4.578.000 piastres, faisant ressortir une diminution par rapport à la même période de 1930, soit 7,52 % par kilomètre.

Les recettes brutes de la ligne Haïphong-Yunnanfou ont indiqué, pour la même période de 1931, en chiffre rond, une recette de 4.000.000 piastres, soit une diminution de 310.000 piastres par rapport à la même période de 1930 ou 7,21 % par kilomètre.

Au Conseil du contentieux à Hanoï
(*Les Annales coloniales*, 4 février 1932)

Le Conseil du contentieux administratif dans la séance du 9 décembre, a examiné les affaires en délibéré, notamment, l'instance de la Compagnie des chemins de fer du Yunnan au sujet d'une demande de remboursement de 87.000 piastres représentant les indemnités pour les dommages nombreux occasionnés à la Compagnie au cours de l'année 1927 par les troubles au Yunnan.

Le Conseil a rejeté la requête de la Compagnie examinant une autre instance de la même Compagnie relative aux transports effectués pour le compte du gouvernement yunnanais et portant sur la différence entre le préjudice subi et les indemnités effectivement payées par le directoire du Yunnan, soit 117.000 piastres. Le Conseil a également rejeté cette demande.

Hanoï
(*L'Avenir du Tonkin*, 2 mars 1932)

Nécrologie. — Nous apprenons avec peine le décès, survenu au mont Bavi, de M. Émile Garres, ancien agent de la Compagnie du Yunnan.

En cette pénible circonstance, nous adressons à la famille et aux amis nos sincères condoléances.

LA VIE ECONOMIQUE
À la chambre de commerce d'Haïphong
(*Les Annales coloniales*, 31 mars 1932)

La Compagnie des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan a demandé l'homologation d'un tarif spécial pour le transport de lignite de Siao-Long-T'an à Yunnanfou. Aucune observation.

Saïgon
(*L'Avenir du Tonkin*, 7 juillet 1932)

À la Compagnie des chemins de fer de Yunnan. — Le « Journal officiel » de la République Française annonce la nomination à compter du 1^{er} avril de M. Méchin ¹¹¹, ingénieur en chef des Travaux publics de l'Indochine, comme commissaire du Gouvernement adjoint au Commissaire du Gouvernement près la Compagnie des Chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan.

TONKIN
(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 5 août 1932)

La cour d'appel a condamné la Compagnie des Chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan à payer à M. Pozzo di Borgo, employé blessé en service, 138 piastres de reliquat d'appointements, 3.000 piastres et une rente viagère de 70 p. par mois.

AU PALAIS

Tribunal de 1^{re} instance
Audience correctionnelle indigène hebdomadaire
du lundi 27 juin 1932
(*L'Avenir du Tonkin*, 27 juin 1932)

.....
Ng-van-Chuyen, 41 ans, gardien au dépôt des ateliers de Gia-Lam ; Vu cong-Dô, 33 ans, cultivateur ; Vu-thi-Bôn, , 35 ans, sont prévenus, le premier de vol de bronze et de cuivre, valant 120 francs au préjudice de la Compagnie du Yunnan ; les deux autres de recel.

Le doi de police Ng van-Trong, en service à Gia-Lam, est entendu à la barre, puis M. Roux.

M. le substitut Hoarau-Vallon requiert une condamnation sévère.

La parole est alors donnée à M^e Lambert, avocat de Ng-van-Chuyen : la défense demande l'indulgence du tribunal ; le bénéfice du sursis.

Ng. van Chuyen, est pensionné militaire après avoir servi en France ; c'est un délinquant primaire.

Le tribunal, entrant en condamnation a infligé trois mois de prison à Ng van Chuyên ; deux mois de prison à chacun de ses complices Vu gong Dô et Vu hri Bon.

Annuaire Desfossés, 1933, p. 362-363 :

¹¹¹ André Méchin (1895-1972) : polytechnicien, ingénieur en chef des T. P. en Cochinchine (1923-1931).

M. Getten, pdt : H.-E. Boyer, C. Barbière, Rambaud, J. Parmentier, Lemarquais, G. Lem, J. Naud, É. Dutey-Harispe, M. Devies, R. Brouillet, J. Fould, R. Thion de la Chaume ¹¹².

CHRONIQUE DE LA VILLE
(*L'Avenir du Tonkin*, 26 novembre 1932, p. 2, col. 2)

Naissance. — Nous apprenons avec plaisir la naissance, survenue le 25 novembre 1932, à 5 heures 15, à la clinique Saint Paul, de Jean Rango, fils de M. Jean Auguste Rango, inspecteur à la Compagnie des Chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan, et de M^{me}, née Juliette Martin, son épouse, sans profession, domiciliés au Yunnan.

Nous adressons nos compliments aux parents et nos souhaits au bébé.

HANOÏ
Naissances.
(*L'Avenir du Tonkin*, 4 février 1933)

Nous apprenons avec plaisir les naissances, survenues

.....
le 1^{er} février, à 14 h. 40, à la clinique du docteur Patterson, boulevard Gambetta, n° 15, de Guy Claude Jean Charles Mohamed, fils de M. Gorges Ahmed Mohamed, agent de la Compagnie des Chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan, et de M^{me}, née Marcelle Jeanne Bonnal, son épouse, sans profession, domiciliés à Lao-Kay.

NOTRE CARNET FINANCIER
(*Revue économique d'Extrême-Orient*, 5 février 1933)

Les recettes de 1932 des Chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan s'élèvent à 41.800.000 francs, soit 6 % de moins qu'en 1931.

CHEMINS DE FER DE L'INDOCHINE ET DU YUNNAN
(*Les Annales coloniales*, 18 février 1933)

Les recettes enregistrées durant l'exercice 1932 se totalisent approximativement à 44.800.000 fr. au lieu de 43.463.588 fr. l'exercice précédent.

LE CHEMIN DE FER DU YUNNAN

¹¹² René Thion de la Chaume (1877-1940) : inspecteur des finances, chef adjoint du cabinet de Joseph Caillaux au ministère des finances, il entre en 1909 à la Banque de l'Indochine comme secrétaire général et en devient président en mai 1932. Voir [encadré](#).

Successeur probable de Stanislas Simon au conseil du Chemin de fer du Yunnan comme à celui de la Banque de l'Indochine.

Conférence faite à la Société de Géographie de Hanoï,
le 8 mars 1933, par monsieur Lécorché
(*L'Avenir du Tonkin*, 9 mars 1933)

La conférence de M. Lécorché, sous-directeur de l'exploitation de la Compagnie des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan, a eu lieu hier, dans le grand amphithéâtre de l'Université, en présence d'une nombreuse assistance d'élite. En l'absence du président de la Société de Géographie, M. G. Cœdès, indisposé, cette séance publique était présidée par M. P. Boudet, vice-président de la Société, ayant à ses côtés M. E. de Rozario, secrétaire de la Société, surveillant général de l'Université.

On connaît les livres sur la ligne du Yunnan. Les auteurs ont, semble-t-il, hésité entre deux conceptions différentes : fallait-il écrire un ouvrage de grande vulgarisation, destiné au public éclairé, mais non spécialisé ? Fallait-il tenter de fournir, avec une abondante illustration, un tableau des caractéristiques, des difficultés d'exécution et des possibilités économiques de la ligne ? Convenait-il de faire le point et de résumer les travaux accomplis ? Les trois volumes de la Compagnie du Yunnan, publiés à l'occasion de l'inauguration de la ligne, en avril 1910, répondaient à cette dernière préoccupation ; l'«essai de description géographique» de Ch. Patris à la première.

M. Lécorché, chargé de tracer l'historique de la construction, s'est efforcé de satisfaire ce double devoir, et il y a parfaitement réussi. C'est un travail considérable, où se trouvent condensés beaucoup de renseignements utiles et d'études partielles, sans parler des recherches particulières que le conférencier, pour son propre compte, a dû pousser un peu dans tous les sens, aux archives de la Compagnie ou ailleurs. Il lui a fallu ensuite maîtriser la matière, ordonner les faits patiemment recueillis, bref en composer un ensemble, et la tâche n'était point aisée. Il était impossible, par exemple, de mieux exposer, avec une connaissance plus parfaite du terrain, avec un sentiment plus vif de la complexité des problèmes, l'histoire des tracés successifs de la ligne. Sur les difficultés spéciales d'exécution, sur l'organisation des chantiers, M. Lécorché a donné à l'auditoire les renseignements les plus précis avec une grande compétence. Du tableau qu'il nous trace, il paraît résulter que la voie, en raison des éboulements fréquents, ne sera jamais achevée. « Un jour, disait un agent de la Compagnie à Ch. Patris, dans la masse argileuse se produit une petite fissure. C'est une rainure à peine, un rien que tout le monde négligerait... Mais le lendemain, elle atteindra cinq centimètres et le surlendemain vingt. Elle s'élargira et s'approfondira de jour en jour jusqu'à ce que la masse décollée, entraînée par son poids le long de la pente, glisse sur la voie qu'elle enfouit sous son éboulement. Supposez encore que l'eau souterraine rencontre une couche imperméable sous l'argile : c'est alors un amoncellement boueux qui obstrue la plate-forme, quand un torrent jaune, chargé de matières délayées, n'y sourd pas brusquement ! »

Pour les caractéristiques de la ligne, nous devons nous borner, faute d'avoir pris note, au résumé donné par l'album de la Compagnie du Yunnan. La ligne, à voie de 1 mètre, a, de Laokay à Yunnanfou, une longueur de 465 km. La déclivité nette maxima de 25 mm sur les deux sections de La-ha-ti, A-mi-tchéou et Y-leang-Yunnanfou est ramenée à 15 mm. sur tout le reste du parcours. Le rayon minimum des courbes est de 100 mètres. Les tunnels, au nombre de 156 (dont un construit en 1925), ont une longueur totale de près de 18 km. ; le plus long, qui a été inauguré en mars 1906, mesure 650 mètres. Le nombre des ouvrages de plus de 10 mètres d'ouverture est de 96 ; le plus long des ouvrages en maçonnerie se compose de 7 arches de 10 mètres à 30 mètres de hauteur moyenne ; le plus long en acier comporte 17 travées de 8 mètres reposant sur des chevalets métalliques de 22 mètres à 34 mètres de hauteur. On peut mentionner aussi le pont métallique de 65 mètres de portée, qui franchit, entre deux tunnels au km. 112, à 80 mètres de hauteur, la brèche où, entre deux parois calcaires hautes de 200 mètres, le faux Namti roule ses eaux torrentueuses. Les cartes et plans,

les photographies projetées sur l'écran, ont donné à l'auditoire une idée précise de ces ouvrages exceptionnels et des difficultés que rencontrait leur montage. 3 000 autres ouvrages courants en maçonnerie de 0 m. 40 à 10 mètres d'ouverture, concourent à assurer l'écoulement des eaux. Enfin, le soulèvement des talus de la ligne a nécessité la construction de 1.500 murs environ.

Le total des quantités de terrassements fréquents exécutés s'élève à 16.327.110 m³. Et encore ne sont pas comptées ici les quantités d'ouvrages en cours d'exécution, pour la mise au point de la ligne, notamment par la réparation des dommages que les tremblements de terre et autres accidents ont occasionnés au chemin de fer.

Parlant du confluent du fleuve Rouge et du Nam-ti à Laokay-Hokeou. à une altitude de 90 mètres au-dessus du niveau de la mer, la ligne franchit au km 157 (Mi-la-ti), par un tunnel de 315 mètres de longueur, à l'altitude de 1.710 mètres, la ligne de partage des eaux entre les bassins du fleuve-Rouge et de la rivière de Canton. Ce faite franchi, la ligne descend sur A-mi-tcheou (km. 240,300) à l'altitude de 1.063 mètres, et remontant le cours du Pa-ta-ho, puis celui du Ta-tchen-ho, son principal affluent, passe à Y-léang (km. 398,440), à l'altitude de 1.635 mètres, pour s'élever, à Chouei-tang (km. 431), faite préparatif des bassins de la rivière de Canton et du fleuve Bleu, à la cote de 1.892 mètres, et aboutir enfin dans la plaine et sur les bords du lac de Yunnanfou à la cote de 1892 mètres aux portes même de la capitale.

L'Album de la Compagnie du Yunnan, auquel nous empruntons ces renseignements, ajoute : « Une preuve éclatante de l'excellence du climat yunnanais est la santé robuste de nos missionnaires, qui y étalent, pour la plupart, d'admirables barbes grisonnantes sous des visages restés jeunes. L'ancien évêque, mort en 1906, à l'approche de sa quatre-vingt-cinquième année, Mgr Fenouil, y séjournait depuis la première moitié du XIX^e siècle ; il montrait volontiers aux voyageurs français qui allaient le saluer au passage, son passeport marqué du sceau de Louis-Philippe. Et il vivait là, heureux, dans l'ignorance des bateaux à vapeur, du canal de Suez et des chemins de fer. Il s'en est de peu fallu qu'il n'assistât à l'inauguration du nôtre et ne reçût à Yunnanfou la visite de gens partis de France le mois précédent, alors qu'il avait mis jadis, lui, près de cinq mois pour s'y rendre de la rue du Bac par le Cap de Bonne-Espérance, en quittant la diligence pour le voilier, le voilier pour la jonque, la jonque pour le sampan et le sampan pour le mulet... »

On ne saurait analyser dans ses détails la partie technique de la conférence de M. Lécorché, pour l'étude approfondie duquel il faudrait une compétence spéciale qui nous manque. Mais nous pouvons dire que c'est un travail fait avec un soin consciencieux et qui doit, dès qu'il sera publié dans les *Cahiers de la Société de Géographie de Hanoï*, inspirer confiance à ceux qui l'utiliseront. Le conférencier mérite d'autant plus d'éloges pour ses patientes recherches dans les archives qu'il a dû se dire, dès le début, qu'il ne serait lu que par un petit nombre de spécialistes. N. Tô

Hanoï
(*L'Avenir du Tonkin*, 11 avril 1933)

Naissances. — Nous apprenons avec plaisir les naissances survenues :
Le 9 avril 1933, à 21 heures, à l'hôpital de Lanessan, de Claude Albert Isnard, fils de M. Georges Léon Isnard, chef d'arrondissement à la Compagnie du Yunnan, et de M^{me}, née Élisabeth Marie Le Verger, son épouse, sans profession, domiciliés à Hanoï ;

TONKIN
Conseil du contentieux administratif

(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 5 mai 1933)

La patente 1932 de la Compagnie des Chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan a été dégrèvée de 1.980 piastres.

Sont revenus en France
Petit, des Chemins de fer du Yunnan.

CHEMINS DE FER DE L'INDOCHINE ET DU YUNNAN
(*Les Annales coloniales*, 20 mai 1933)

Comme suite à nos informations précédentes, précisons que le bénéfice de l'exercice 1932 s'élève à 4 millions 019.113 francs contre 3.758.189 francs. Compte tenu du report antérieur, le solde disponible s'élève à 9.179.612 francs contre 8.870.068 francs.

Ainsi que nous l'avons annoncé, le conseil proposera un dividende de 50 francs. Il sera affecté 2.048.000 francs aux réserves, et reporté à nouveau 5.105.000 francs.

Au bilan au 31 décembre 1932, le portefeuille figure pour 38.705.720 francs contre 30.882.857 francs. Le compte du premier établissement est inchangé à 178.340.122 fr.

Les comptes d'ordres et débiteurs divers atteignent 17 millions 211.703 francs contre 17.494.471 francs et les disponibilités sont passées à 4.045.745 francs au lieu de 2 millions 619.307 francs.

Au passif, les comptes d'ordres et débiteurs divers sont en diminution à 19.680.201 francs contre 21.186.919 francs. La part des recettes de l'exploitation revenant à la colonie s'est élevée de 90.509.640 francs à 93.150.087 francs.

Hanoi
(*L'Avenir du Tonkin*, 30 mai 1933, p. 2)

Fiançailles. — Nous apprenons avec le plus vif plaisir les fiançailles de mademoiselle Renée Lefèvre-Sory, la très gracieuse fille de M. l'inspecteur de la Compagnie du Yunnan et de madame A. Lefèvre-Sory, avec M. Jean Hecquet, de la Société indochinoise d'électricité.

Nous adressons nos meilleurs souhaits de bonheur aux jeunes fiancés et vos sincères compliments à leurs parents si estimés ici.

Hanoi
LES OBSÈQUES DU CHEF DE DISTRICT [Joseph] MARENGO
TOMBÉ EN SERVICE AU KILOMÈTRE 329+200
(*L'Avenir du Tonkin*, 12 juillet 1933)

Mardi, à 17 heures, ont eu lieu les obsèques religieuses du chef de district Marengo qui trouva brusquement et tragiquement la mort le vendredi 7 juillet 1933, tandis qu'il assurait son service sur la voie ferrée endommagée par un éboulement.

Le fourgon mortuaire qui avait descendu le lourd cercueil se trouvait garé au quai de la grande vitesse : c'est là que le Révérend Père Dronet vint procéder à la levée du corps, en présence de la famille éplorée, en présence des chefs du regretté défunt, du président de l'Amicale corse entouré de toute la colonie corse, de nombreuses

personnalités de la ville, de nombreux membres de la 190^e Section des médaillés militaires, et de tout le personnel disponible des bureaux et services de la Compagnie des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan.

Au sortir de la gare, un imposant cortège se forma donc pour suivre le char funèbre qu'ornaient de fort belles couronnes envoyées par l'épouse, la famille ; la Compagnie française des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan, l'Amicale corse tandis que des bouquets, des gerbes aux claires tonalités tranchaient sur les rubans violets qui portaient les inscriptions.

Le deuil était conduit par la veuve entourée des familles Jean Cristiani, Delpeux, Paoli, Billiard, Piétri, Mattéi, Gabrielli, Pagani.

Dans l'assistance, on remarquait M. Lécorché, directeur de la Compagnie du Yunnan ; M. Hud, ingénieur ; M. Siffray, M. Roux ; M. Roche, chef du secrétariat général ; M. Bernus ; M. Armanet, chef de bureau des S. C. ; M. Helbert, commissaire central, et Mme ; M. Gambini, chef du Service forestier ; M. Ortolli, directeur de l'Enregistrement, président de l'Amicale corse ; le capitaine Mattei, de la Légion, à Yênbay ; M. Vincilioni, inspecteur principal de la garde indigène ; Casabianca, du Trésor ; MM. Robert, Bergès, Jouin, Roque, Mazoyer, Calandruccio, Fleutot ; Daviet ; M. H. de Massiac, directeur de l'*Avenir du Tonkin*, de nombreuses dames et jeunes filles.

L'absoute fut donnée, dans la chapelle Saint-Antoine aux murs et piliers garnis de longues draperies noires.

Au cimetière, après les dernières prières de l'Église, M. Hud, ingénieur, prononça le bel éloge que voici du défunt :

Mesdames, Messieurs,

Nous venons d'être brutalement et douloureusement frappés par la mort du chef de district Marengo et c'est avec un profond sentiment de tristesse que je lui adresse, ici, notre dernier adieu au nom de la Compagnie, au nom du Service Voie et Bâtiments, au nom de tous ses camarades.

Marengo est tombé en plein travail, en pleine vigueur, sur le champ de bataille peut-on dire ; notre agent a été, en effet, tué net, à 14 h., le vendredi 7 Juillet, atteint à la tête par un pierre chutant de la falaise rocheuse qui borde la ligne du Yunnan, au kilomètre 329+200, alors qu'il réparait la voie ferrée, endommagée par un éboulement précédent.

Marengo disparaît encore jeune, à 46 ans. Il était entré au Service de la Voie et des Bâtiments en 1925, venant de prendre, au titre militaire, une retraite proportionnelle, à 15 ans de service. Il avait appartenu, pendant quatre ans, au 7^e Régiment de Dragons puis, pendant onze ans, à l'arme d'élite qu'est la Garde républicaine.

Sérieux, travailleur consciencieux, de caractère ferme et droit, Marengo s'était fait très rapidement apprécier en district, dans les divers postes occupés le long de la ligne Il avait affecté, en juin 1922, au district de Si-Eul, difficile et pénible en saison des pluies, et nous étions particulièrement satisfaits de son travail, l'en ayant félicité il y a quelques jours à peine, à mon passage en tournée sur son parcours.

M. Marengo s'est, en effet, toujours entièrement donné à son service, ne négligeant aucun détail, obtenant les meilleurs rendements de son personnel indigène qu'il menait avec doigté, sans brutalité, se faisant aimer de ses équipes. Plein d'allant, il était précieux lors des difficultés et dégâts sur la ligne, aux cours des violentes saisons des pluies, se dépensant sans compter, de jour cl de nuit, ne quittant le chantier qu'après les gros efforts donnés, ne prenant de repos réel qu'une fois la circulation des trains rétablie.

Il avait bien conservé l'empreinte du beau corps de la Garde républicaine où il avait longuement servi : c'était le type de l'agent discipliné et respectueux, cependant plein

d'entrain, sachant agir intelligemment, d'une probité scrupuleuse, d'une droiture de caractère remarquable.

Affable et bon cœur, rendant facilement service, Marengo était estimé de tous ses camarades sur la ligne. Aussi sa disparition rapide, en pleine force, ne laisse-t-elle que des regrets et c'est avec une profonde émotion que je vois fermer la tombe de ce dévoué et apprécié collaborateur. »

Nous renouvelons à madame Vve Andrès Marengo ; à M^{me} et à M. Jean Christiani et à leurs enfants ; à M^{me}, M^{lle} et M. Delpeux ; à M^{lles} Marie et Angèle Marengo ; à M^{me} et à M. Paul Paoli, à M^{me} et à M. Billard ; à M^{lle} Jeanne Paoli, aux familles Cristiani, Pietri, Mattéi, Gabrielli, Pagani, à M. le directeur général et au personnel de la Compagnie des Chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan ; à M. le président et aux membres de l'Amicale corse, aux amis l'expression de nos bien vives condoléances.

CHEMINS DE FER DE L'INDOCHINE ET DU YUNNAN
(*Le Journal des débats*, 19 septembre 1933)

Pour les huit premiers mois de l'exercice en cours, les recettes d'exploitation se montent à 27.300.000 fr. contre 26.300.000 fr. pour la période correspondante de 1932, soit une augmentation de 3,70 %.

Pour la même période, les dépenses d'exploitation sont en diminution de 14,80 % sur celles de l'exercice précédent.

Remerciements
(*L'Avenir du Tonkin*, 13 octobre 1933)

À l'occasion de l'anniversaire de la mort de son père, monsieur Jean Alcèe Barbotteau, décédé à l'âge de 70 ans au Moulin-Neuf, commune de Braud et St Louis (Gironde), M. Marcel Barbotteau, agent principal à la Compagnie des chemins de fer du Yunnan, remercie les personnes amies qui lui ont témoigné leur sympathie et ont assisté au service qui a eu lieu à l'église de Laokay le 9 octobre.

MARIAGES
(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, novembre-décembre 1933)

France. — M. Fernand Moreau, fils de l'ancien ingénieur en chef de la Compagnie du Yunnan, et M^{lle} Marcelle Rabinel.

Hanoï. — M. Rouillé Victor, chef de district à la Compagnie du Yunnan, et M^{lle} Jeanne Laveran.

MINISTÈRE DES COLONIES
Légion d'honneur.
(*Journal officiel de la République française*, 7 janvier 1934)

Chevaliers

Hud (*Paul-Charles*), ingénieur en chef des Chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan ; 41 ans 4 mois 20 jours de services et de pratique professionnelle dont 2 ans de majoration pour mobilisation. A rendu de longs et zélés services en Extrême-Orient dans une entreprise d'intérêt public.

HANOÏ
UNE CHARMANTE CÉRÉMONIE À L'INSTITUTION SAINTE-MARIE
Le mariage de la présidente de l'Union catholique des jeunes Hanoïennes
(*L'Avenir du Tonkin*, 29 janvier 1934)

La présidence de l'Union catholique des jeunes Hanoïennes est une lourde charge mais qui trouve sa récompense, marquée du signe de la Providence, puisqu'aussi bien toutes les jeunes filles qui ont occupé ce poste depuis la fondation du groupement sont, à l'heure de la Destinée, venues s'agenouiller au pied de l'autel pour y recevoir les sacrements du mariage.

Samedi dernier, dans le cadre frais et coquet mais si propre à la méditation, au recueillement et à la prière, de la chapelle du boulevard Rollandes, s'est déroulée la cérémonie du mariage de M. Raymond Alexandre Coissandeau, sous-chef de dépôt à la Compagnie des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan, avec mademoiselle Madeleine, Adèle, Ernestine, Marie Vigour.

.....

UNE VOIE FRANÇAISE DE PÉNÉTRATION EN CHINE

LE CHEMIN DE FER DU YUNNAN
par André GALLET
(*Monde et voyages*, Larousse, février 1934)

Vers le Yunnan
(*L'Avenir du Tonkin*, 3 février 1934)

Après le Têt viendront bien vite les vacances de Pâques ; puis il faudra songer aux grandes vacances : on a semblé perdre de vue, depuis quelques années, les avantages très appréciables qu'offre le climat du Yunnan. À part les fervents du tourisme, quelques amis fidèles, Yunnanfou ne voit plus venir comme autrefois des caravanes nombreuses fuyant la chaleur tonkinoise et désireuses de passer les vacances au grand air, avec la certitude de trouver une alimentation réparatrice des forces perdues au cours d'un séjour colonial plus ou moins long.

Cependant, l'industrie hôtelière n'a cessé de faire de très réels progrès et elle ne s'arrête pas en si bon chemin. Pour s'en convaincre, il suffit de descendre au Grand hôtel du commerce (dont le sympathique propriétaire M. E. Raznatovitch a su faire un établissement de premier ordre, comme confort, tenue, service. Sur place, la viande de boucherie est excellente ; sur place encore s'élevèrent et s'engraissent de magnifiques volailles, ainsi la nourriture est excellente, surtout quand elle est préparée comme chez

M. E. Raznatovitch par un homme du métier. Quant aux légumes, aux fruits ; on trouve au Yunnan ce que l'on trouve en France.

Il n'y a pas que les gens bien portant qui doivent lever leurs regards vers Yunnanfou : dernièrement, un Tonkinois des plus sympathiques, assez gravement souffrant, mais ne rentrer en France, partait d'urgence pour Yunnanfou où il espérait recouvrer forces et santé. Après un séjour assez long au grand hôtel du Commerce où il fut accueilli de la meilleur arçon, notre compatriote complètement rétabli, redescendait, tout joyeux et avec une mine superbe, reprendre la direction de ses affaires.

D'ores et déjà, pensons aux prochaines grandes vacances ; organisons-nous et choisissons le lieu de repos le plus propice, le plus agréable et en même temps le moins et coûteux.

Commission chargée d'étudier les mesures propres à améliorer la valeur du maïs
(*La Volonté indochinoise*, 24 mai 1934)

Il est institué une commission qui sera chargée d'étudier les mesures à prendre pour améliorer la valeur des maïs exportés du Tonkin.

Cette commission sera composée de :

.....
Boidot ¹¹³, ingénieur, chef du service du trafic et du mouvement de la Compagnie des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan ;

Rollin, inspecteur de 1^{re} classe, du Réseau Nord des Chemins de fer non concédés

.....

Liste électorale des élections des
délégués au Conseil français des intérêts
économiques et financiers du Tonkin
(*Le Bulletin administratif du Tonkin*, 1934, p. 1230-1459)

CIRCONSCRIPTION ÉLECTORALE DE HANOÏ

N° d'ordre	Noms et prénoms	Profession	Âge	Domicile	
17	Ancel Eugène Auguste	Inspecteur à la Compagnie du Yunnan			51
				Hanoï	
34	Arnaud Louis	Sous-inspecteur à la Compagnie du Yunnan	32		Hanoï
41	Arrambide Jean Pierre	Sous-inspecteur de la Compagnie du Yunnan			35
				Hanoï	
49	Audiffren Toussaint Marius	Agent des Ponts métalliques	38		C i e d u Yunnan
83	Bas Charles	Inspecteur à la Compagnie des Chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan	52		id
102	Beauvoir André	Commis à la Compagnie des Ch. de fer du Yunnan			42
				Hanoï	
126	Bernus Joseph	Chef adjoint. p. i, des Services administratifs à la Compagnie frse des ch. de fer de l'Indochine et du Yunnan			38

¹¹³ Jean Charles Xavier Boidot (1^{er} février 1902-12 juin 1940) : ingénieur à la Compagnie du Yunnan, marié à Saïgon, en 1936, avec Yvonne Marie Dubourg, d'Arcachon. Divorcé en nov. 1938.

136 Birolaud Jean Ingénieur à la Compagnie frse des Ch. de fer de l'Indochine et du Yunnan 30 id
 147 Boidot Jean Ingénieur à la Compagnie du Yunnan 32 id
 190 Broqua Ernest François Chef d'arrondissement (Cie du Yunnan) 52 id
 244 Chadefaux François Chef d'arrondissement à la Compagnie frse des Ch. de fer de l'Indochine et du Yunnan 38 Hanoï
 253 Chappuis André Léon Émilien Inspecteur principal à la Compagnie du Yunnan 40 Hanoï
 259 Charriant Édouard Cyprien Commis à la Compagnie du Yunnan 41 Hanoï
 276 Clemensat Paul Chef d'arrondissement à la Compagnie frse des Ch. de fer de l'Indochine et du Yunnan 48 id.
 278 Clément Antony Inspecteur principal à la Compagnie du Yunnan 44 id
 351 Découvreur Marius Inspecteur du service télégraphique (Cie du Yunnan) 40 Hanoï
 439 Durand Benjamin Contrôleur de train à la Compagnie du Yunnan 51 id
 461 Faciolle Camille Commis à la Compagnie du Yunnan 33 Hanoï
 483 Fillieux Émile Inspecteur à la Compagnie du Yunnan 36 Hanoï
 494 Fournier Marcel Gabriel Chef de section (Cie du Yunnan) 40 id
 534 Gely Louis Ingénieur (Cie du Yunnan) 56 Hanoï
 603 Guiguet Paul Commis à la Compagnie du Yunnan 45 id
 627 Hermier Henri Paul Sous-inspecteur à la Compagnie du Yunnan 48 id
 632 Hilaire Auguste Émile Dir. de l'Exploitation (Cie du Yunnan) 57 id
 640 Hud Paul Ingénieur en chef Chef de Service à la Compagnie frse des Ch. de fer de l'Indochine et du Yunnan 59 id
 652 Isnard Georges Chef de section à la Compagnie frse des ch. de fer de l'Indochine et du Yunnan 40 id
 653 Isnard Paul Chef de section à la Compagnie frse des ch. de fer de l'Indochine et du Yunnan 45 Hanoï
 669 Joly Marius Inspecteur de la Compagnie du Yunnan 41 id
 748 Lauret Aimé Sous-inspecteur à la Compagnie du Yunnan 29 id
 756 Lavaux Marie Claude Joseph Contrôleur de train principal (Cie. du Yunnan) 61 id
 773 Lécorché Maurice Henri Louis Sous-directeur de l'Exploitation (Cie du Yunnan) 48 id
 776 Lefèvre-Sory Armand Louis Adrien Inspecteur à la Compagnie du Yunnan 50 Hanoï
 825 Louche-Cabet Georges Inspecteur principal à la Compagnie du Yunnan 47 id
 842 Malbert André Jean Inspecteur de la Compagnie du Yunnan 53 Hanoï
 881 Mattéi Dominique Chef de gare principal à la Compagnie du Yunnan 33 Hanoï
 947 Mounard Louis Adrien Victor Sous-inspecteur à la Compagnie du Yunnan 54 id
 1007 Patoux André Jules Alphonse Henri Ingénieur en chef de Service à la Compagnie du Yunnan 41 Hanoï
 1027 Petit Jean Chef adjoint. du Secrétariat de la Dir. (Cie du Yunnan) 40 Hanoï
 1070 Preclaire Édouard Edmond Victor Ingénieur en chef à la Compagnie du Yunnan 46 id
 1071 Preitceille Yves Contrôleur de train à la Compagnie frse des Ch. de fer de l'Indochine et du Yunnan 27 Hanoï
 1093 Regeau Jean Inspecteur à la Compagnie du Yunnan 40 id

1127 Robert Léopold Adolphe Sous-inspecteur à la Compagnie du Yunnan 46
id
1131 Roche Louis Léopold Secrétaire principal à la dir. chef du secrétariat (Cie
du Yunnan) 48 Hanoï
1138 Romieux Théophile Ex-ingénieur à la Compagnie du Yunnan 61 4, impasse
Verdun
1160 Roux Jean Inspecteur à la Compagnie du Yunnan 55 53, bd Félix-Faure
1203 Siffroy Jean Chef des services administratifs (Cie du Yunnan) 35 id
1244 Thibau Georges Jean Commis à la Compagnie du Yunnan 39 id
1269 Treluyer Florent Commis principal à la Compagnie du Yunnan 57 id

CIRCONSCRIPTION ÉLECTORALE DE YÊN-BAY

1 Bordenave Philippe Chef de district Cie du Yunnan 33 Trai-hutt
4 Courty Henri Contrôleur à la Compagnie du Yunnan 25 Yên-Bay
7 Dubœuf Claude Chef de district Cie du Yunnan 36 Yên-Bay
9 Fadalti Charles Chef de district à la Compagnie Yunnan 32 Bao hà
11 Gallais Henri Chef du dépôt Cie du Yunnan 34 id
15 Komfeld Moïse Chef de district à la Compagnie du Yunnan 32 Yên-Bay

PROVINCE DE PHU-THO

32 Brouchoud Louis Joseph Contrôleur de la Compagnie du Yunnan 43 id
33 Blanc Xavier François Baptiste Chef de district de la Compagnie du Yunnan
31 id
34 Trevin Moïse Chef de section de la Compagnie du Yunnan 36 id
35 Hansberger Georges Sous-inspecteur de la Compagnie du Yunnan 39 id
46 Patrizi Augustin Sous-inspecteur de la Compagnie du Yunnan 35 id

CIRCONSCRIPTION DE YÊN-UAY SECTION DE LAO KAY

1 Agarrat Marius, né le 25 novembre 1907 à Noyella (Corse) Chef de gare Cie
Yunnan 27 Laokay
2 Barat Edmond, né le 3 août 1900 à Angers Chef de dépôt Cie Yunnan 34
Phômoi
7 Caradec Alain, né le 17 décembre 1884 Chef de district à Cie du Yunnan 50
Phô moi
10 Delesti Jules, né le 23 février 1899 à Marseille Chef de district à la Compagnie
du Yunnan 35 Laokay
13 Faciolle Paul, né le 27 octobre 1879 à Madras (Indes) Chef de section à la
Compagnie du Yunnan 55 Phô-moi
23 Mohammed Georges, né le 12 avril 1908 à Hanoï Chef de district de la
Compagnie du Yunnan 26 Thai-nien
26 Ragot Henri, né le 4 mai 1881 à Paris (4^e arr.) Inspecteur de la Compagnie du
Yunnan 53 Phô-moi
27 Ruelland Auguste, né le 26 novembre 1891 à Trévé (Côtes-du-Nord)
Contrôleur Cie Yunnan 43 Phô-moi

DEUIL
Maxime Getten
(*Le Journal des débats*, 5 avril 1934)

Nous apprenons la mort de M. Maxime Getten, ingénieur en chef des ponts et chaussées, officier de la Légion d'honneur, qui a succombé cette nuit en son domicile, 65, rue du Rocher.

M. Getten était administrateur de la Banque d'Indochine*, président du Chemin de fer du Yunnan, membre de l'Académie des sciences coloniales.

Il était le père de M. Pierre Getten, administrateur de la Compagnie du Nord, et de M^{me} [Pierre] de Villeméjane [qui représenta le groupe Worms dans de multiples affaires : Société privée d'études et de banque, Lory & Peintures et vernis, assurances La Préservatrice, Cie asiatique de navigation...][De son mariage avec Marie-Thérèse Getten naquit Bernard de Villeméjane : Banque Rothschild, Peñarroya, Imétal...].

Au « Journal officiel ».
(*L'Avenir du Tonkin*, 3 mai 1934)

Paris, 2 mai. — Le « Journal officiel de la République française » publie le décret suivant en date du 27 avril 1931 : « L'indemnité afférente au commissariat du gouvernement près de la Compagnie des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan est supprimée à compter du 1^{er} août 1933. »

Hippolyte-Eugène BOYER, président

Hippolyte-Eugène BOYER

Né le 13 août 1862 à Paris.

Bachelier ès sciences, licencié en droit, ing. ECP (1884).

1890-1893 : chef d'exploitation de la Compagnie des chemins de fer économiques du Nord (EdM. Caze, député, président). Directeur pour cette Cie de la construction du chemin de fer de Carenero (Vénézuéla)(1890-1891).

1890-1894 : missions diverses en Italie et en Espagne (mines et chemins de fer).

1894 (déc.) : membre du comité de Paris des obligataires de la Compagnie royale des chemins de fer portugais.

Directeur des Chemins de fer portugais (fin 1894-juin 1897) sur la proposition des États de crédit de Paris.

Ingénieur attaché à la Société générale (SG)(juin 1897-juillet 1899). À ce titre : administrateur de la Société franco-russe de produits chimiques et d'explosifs, de la Société franco-espagnole d'explosifs et de produits chimiques, de la Compagnie générale de construction (matériel ferroviaire à Saint-Denis et Marly), de la Société chimique des usines du Rhône. Administrateur délégué de la Société générale électrique et industrielle (SGEI)(depuis le 1^{er} juillet 1899), son représentant à la Compagnie d'exploitation de tramways et chemins de fer (des frères Durand), aux Tramways de Limoges et à la Compagnie centrale d'électricité de Moscou.

Chef de la mission d'études des chemins de fer indochinois (octobre 1897-juin 1898) à la disposition de la réunion des grands établissements de crédit de Paris.

Chargé de négocier avec Laferrière, gouverneur général de l'Algérie, l'élimination de l'élément étranger de certaines concessions de phosphates. D'où constitution de la Société générale des mines d'Algérie-Tunisie (Omnium) dont il est administrateur.

Administrateur de la Compagnie madrilène d'éclairage et de chauffage par le gaz (1900).

Administrateur (1901), puis président (1934) de la Compagnie des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan.

Administrateur de la Compagnie générale d'électricité (1903).

Administrateur de la [Société auxiliaire des mines](#) (1905), création de MM. Urruty et Wilmotte, et, par suite, de la [Société minière du Bazina](#) (Tunisie)(1905) et des des Mines de cuivre de San Platon (Espagne)(1906).

En 1906, il est, en outre, administrateur de la Nouvelle Montagne (zinc en Belgique). Administrateur, peu de temps, de la Construction du matériel de chemins de fer (filiale française de la firme allemande Arthur Koppel)(1907).

Il entre en 1908 au [Djibouti-Addis-Abeba](#), à la [Banque commerciale et industrielle](#) (qui a reçu des apports de la SGEI, laquelle va bientôt se dissoudre) et, comme administrateur délégué, et bientôt président, chez Decauville.

Administrateur (déc. 1917), puis président de la Société d'études et de constructions métallurgiques.

En 1919, il entre au conseil des Usines de fabrication de tubes et des forges de Sosnowice comme représentant de l'Union minière et métallurgique de Russie. De plus, administrateur d'Hotchkiss (dont il deviendra président), puis, en 1928 ou 1929, administrateur du Crédit commercial de France (CCF).

Commandeur de la Légion d'honneur (6 mars 1930)(Chevalier du 14 avril 1900, officier du 20 octobre 1911).

Le *Crapouillot* (« Les 200 familles », mars 1936, pp. 32-33) ajoute à ce palmarès les Tramways de l'Est-Parisien (alors disparus) et Est-Lumière, Rhône-Poulenc (suite des Usines chimiques du Rhône), la Compagnie agricole de la Crau et la Générale de courtage d'assurances (SGCA).

Maire de Lauzerville (Haute-Garonne).

Les leçons d'un naufrage
par CATON [CUCHEROUSSET]
(*L'Éveil de l'Indochine*, 20 mai 1934)

[...] On aurait pu, pendant les belles années d'abondance, amorcer au Tonkin un mouvement de voyageurs important et, avec un peu d'entente entre chemin de fer et paquebot et aussi un peu d'esprit de progrès à la Compagnie des chemins de fer du Yunnan, offrir aux Chinois de tout autres facilités pour voyager de Canton à Yunnanfou. Que nous sommes loin de cela !

C'est ainsi que notre Compagnie Indochinoise de Navigation*, dont la Compagnie des Chemins de fer du Yunnan (on ne le croirait jamais) est actionnaire, fait partir le Canton exactement 7 minutes avant l'arrivée du train venant de Hanoï. C'est pour obliger les voyageurs à louer une automobile ou à venir la veille. Une nuit d'hôtel, un petit déjeuner, c'est toujours ça de bon pour le commerce. Voilà l'esprit petit haïphonnais, un petit, tout petit esprit. Pensez si c'est cela qui enrichit Haïphong ! [...]

(*L'Avenir du Tonkin*, 29 mai 1934)

Ceux qui nous quittent. — Tout prochainement vont nous quitter, rentrant en congé en France, par Hongkong, M. Bernus, le sympathique chef adjoint des services administratifs à la Compagnie française des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan et sa charmante famille.

Ancien combattant, blessé de guerre, officier de réserve, M. Bernus a rendu, comme vice-président du comité central de l'A. T. A. C., de très grands services Sa parfaite courtoisie, son jugement très sûr, sa pondération en ont fait un des meilleurs conseillers et animateurs de ce groupement. M. Bernus va goûter quelque repos en France ; nous lui souhaitons, pour lui et les siens, bon voyage et agréable séjour dans la Métropole.

HANOÏ
Service funèbre solennel
(*L'Avenir du Tonkin*, 28 juin 1934)

Jeudi matin, à 7 heures, en l'église cathédrale de Hanoï, qui avait revêtu, pour la circonstance, sa grande parure de deuil, un service funèbre solennel a été célébré pour le repos de l'âme de M. Paul Guiguet, commis de 1^{re} classe du service Voies et Bâtiments de la Compagnie du Yunnan, ancien combattant.

Au droit du catafalque flanqué de cierges, se tenaient M^{me} V^{ve} Paul Guiguet et ses enfants, qu'entouraient M. et madame Peckre-Delorme, propriétaires de l'Hôtel de France, et des intimes Rarement on vit assistance aussi nombreuse.

.....

À la Fédération sportive du Tonkin
(*Chantecler*, 29 juillet 1934)

.....

Trésoriers : MM. Charriault, Compagnie du Yunnan, et Tinh, mandarin judiciaire.

CARNET DU DEUIL
Paul Guiguet
(*Les Annales coloniales*, 7 août 1934)

Nous apprenons le décès de M. Paul Guiguet, commis de la Compagnie du chemin de fer du Yunnan, survenu à Hanoï le 19 juin.

NOTES & VALEURS DU JOUR
Établissements Decauville Aîné
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 14 août 1934)

... cinq véhicules en cours de construction pour les Chemins de fer d'Indochine et du Yunnan...

YUNNANFOU

UN VOYAGE AGRÉABLE ET DES EXCURSIONS INTÉRESSANTES
(*L'Avenir du Tonkin*, 3 septembre 1934)

Beaucoup de nos compatriotes hésitent à se rendre au Yunnan. Ils se figurent que le voyage est difficile, fatigant, voire même dangereux. Ce sont des craintes mal fondées. On peut aller de Hanoï à Yunnanfou, dans les meilleures conditions de confort et de sécurité.

Le voyage est, à lui seul, extrêmement intéressant, à partir de Laokay. Paysages pittoresques, groupes ethniques aux costumes variés, travaux d'art audacieux et dignes d'admiration. Parmi les sites remarquables, il convient de citer les ponts de l'arbalétrier et en dentelles, les gorges du Patao, la déviation de Yi-Léang à Cubatscheun, la plaine de Yunnanfou avec de magnifiques arbres fruitiers, le lac Tang-Tcheu.

En outre, ce voyage s'effectue sans difficultés. La Compagnie des chemins de fer du Yunnan s'est préoccupée du confort des voyageurs : dans le train, on peut avoir des repas convenables ; à Ami-Tchéon il y a un bungalow où l'hospitalité est bonne. Ajoutons que le train est pourvu, sur tout le parcours, d'une escorte militaire.

À Yunnanfou, les hôtels sont nombreux et de bonne tenue. Mais la plupart des touristes se dirigent vers l'Hôpital Calmette, le Touring Hôtel et l'Hôtel du Commerce.

Ce dernier établissement appartient à M. Riiznatovich, un ancien cheminot de la ligne, courtois, prêt à rendre service. Son excellente cuisine est renommée dans toute la région.

Dans la capitale du Yunnan, les excursions sont attrayantes. On peut les faire en pousse-pousse ou à cheval, ou en auto, ou en chaloupe, selon les sites. Et, on les refait bien volontiers. Voici une petite liste des centres d'intérêt touristique à Yunnanfou : les pagodes de Confucius, des Poissons, du Rocher, des Supplices, du Cuivre, des Cinq Cents Génies, le lac de Ta Koeun Loeu, le Si-Chan, etc. Les excursions sont dirigées par des guides expérimentés. C'est dire qu'elles sont agréables et instructives.

D'autre part, grâce à la valeur de la piastre (1 p. = 18 dollars 00), les achats de bibelots, de soie, de broderies, de fourrures, etc., se font à bon marché.

Tous ces renseignements ne sont-ils pas suffisants pour tenter ceux qui désirent connaître Yunnanfou ? Nos compatriotes ne regretteront pas de se déranger. Ils constateront avec plaisir que l'influence française au Yunnanfou est importante, tant à l'Université, dont le recteur est un ami de notre pays, que dans la Province, grâce à notre distingué consul M. Gandon, assisté du sympathique vice-consul, M. Michel Blot.

Pour terminer, souhaitons qu'un prochain congrès des hôteliers d'Extrême Orient (lequel aura lieu à Yunnanfou vers fin novembre) et, avec la « Pauline » qui doit transporter en 21 heures les voyageurs de Hanoï à Yunnanfou, beaucoup de touristes se rendent au Yunnan.

(*Les Annales coloniales*, 4 septembre 1934)

La Compagnie du chemin de fer de l'Indochine et du Yunnan a commandé cinq autorails à une usine française.

Chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 24 septembre 1934)

Même en Indochine, la route fait parfois concurrence au rail. Les recettes des Chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan ont subi en 1933 les conséquences de cet état de choses ; accusant une diminution de 2 millions 1/2 de francs pour le précédent exercice. Aussi, la Compagnie a-t-elle commandé quatre autorails qui entreront en service dans le courant de 1935. Une micheline qui doit assurer cette année le parcours Lao-Kay-Yunnanfou sera remplacée ultérieurement par une automotrice spéciale.

Fondée en 1901, la Compagnie exploite un réseau dépassant 800 kilomètres, tant en Indochine qu'en Chine. Ce réseau par sa situation un peu spéciale, n'est pas hors d'atteinte des événements imprévisibles tels que brigandages, émeutes, etc. Aussi les dépenses de police sont-elles nécessaires qui grèvent lourdement le budget. Elle avait un moment en projet de lignes de pénétration devant relier les côtes de l'Annam, du Cambodge et du Tonkin à l'intérieur des terres. Difficultés financières et concurrence ont empêché de mettre à exécution ce projet. Elle s'est bornée, en dehors de son activité propre, à prendre des participations dans des affaires minières ou de transport : Société indochinoise de charbonnages et mines métalliques, Compagnie indochinoise de navigation et de transport, Indochinoise de Graphites, Constructions Mécaniques de Haïphong, Recherches Minières en Indochine, etc.

De 12.500.000 francs à la constitution, le capital fut porté à 17.500.000 en 1908 et à 19.250.000, son chiffre actuel, en 1929. Lors de la constitution, la Société émit avec la garantie de l'Indochine et de la France 178.000 obligations de 500 francs 3 % dont 32.420 sont actuellement amorties. En 1920, elle contracta auprès de la Caisse Nationale des Retraites pour la Vieillesse un emprunt de 10.500.000 fr., amorti aujourd'hui à concurrence de 3.204.050 fr.

L'instabilité de la piastre lui a valu de longues années des déboires, les tarifs maxima étant établis en francs, en prenant pour base un change de piastres de 2,50 à 3 fr., une somme forfaitaire étant allouée à la Compagnie pour ses frais généraux et dépenses d'exploitation. Il lui fallait traduire le montant des piastres en francs, et la tension du change n'était pas pour faciliter cette besogne. Depuis 1920, elle établit ses tarifs en piastres et les trois quarts du surplus des recettes, une fois réglé le service de l'emprunt 1909, lui sont attribués jusqu'à concurrence de 900.000 francs.

Des résultats qu'elle a obtenus, nous ne retiendrons que les derniers. De 3.862.000 en 1927, le bénéfice net s'est élevé à 6 millions 349.000 en 1928, pour revenir à 5.371.000 en 1929, 4.751.000 en 1930, 3.580.000 en 1931 et reprendre à 4 millions 19.113 en 1932, 1933 a laissé 4 millions 318.432 francs.

Le dividende qui, de 75 francs, avait été élevé à 80 et maintenu trois années, fut ramené à 40 francs pour 1931, élevé à 50 pour 1932 et à 60 pour 1933.

Il convient de remarquer que la répartition n'absorbe pas intégralement les sommes disponibles et qu'il existe un report à nouveau de plus de 5 millions. Comme la répartition a demandé moins de 2.500.000 francs, il semble que pour 1931, le dividende doive être au moins égal au précédent.

Étains de l'Indochine
Assemblée ordinaire du 23 octobre 1934
(*L'Information d'Indochine économique et financière*, 8 décembre 1934)

[...] Reste en dehors des accords, comme producteur important, la Chine. La presque totalité de la production de minerais chinois provenant de la province du Yunnan est exportée par le chemin de fer indochinois du Yunnan et le port de Haïphong. Le chiffre de ces exportations est donc facile à connaître.

La situation actuelle de la Chine et les difficultés locales d'exploitation ne permettent pas de prévoir, malgré la hausse des cours de l'étain, une augmentation très sensible et la production du Yunnan ne dépassera pas, d'ici trois ans, le chiffre moyen de 8.000 tonnes d'étain raffiné par an. [...]

Hanoï
EN FLANANT
(*L'Avenir du Tonkin*, 5 décembre 1934)

.....
Boulevard Gambetta, les bâtiments de la Compagnie du Yunnan me font songer au très prochain retour parmi nous de M. l'ingénieur Lécorché, cet incomparable animateur de l'Automobile-Club.

LISTE PAR ORDRE ALPHABÉTIQUE DES MEMBRES ACTIFS DE
L'ASSOCIATION TONKINOISE DES ANCIENS COMBATTANTS (ATAC) (1935)

N° matricule	Nom et prénom	Profession	Adresse
724	Bemus (Joseph)	Chef adjoint des Services administratifs à la Compagnie du Yunnan	Hanoï
883	Chappuis (André)	Compagnie du Yunnan	Hanoï
1.536	Découvreur (Marius)	Compagnie du Yunnan	Hanoï
958	Girard (Albert)	Chef de dépôt à la Compagnie du Yunnan	En congé

1.189	Haar (Laurent)	Compagnie du Yunnan	Haïphong (Gare)
1.152	Jevaud (Robert)	Compagnie du Yunnan	K'ai-Yuan (Yunnan)
148	Labat (Eugène)	Chef de dépôt à la Compagnie du Yunnan	Gia-Lam
1-385	L e f è v r e - S o r y (Armand)	Inspecteur à la Compagnie du Yunnan	96, boulevard Gambetta, Hanoï
1.194	Paret (Henri)	Compagnie du Yunnan	Hanoï.
1.546	Petit (Jean)	Chef Secrétariat Direction Compagnie du Yunnan	Hanoï
1.017	Pibouleau (François)	Compagnie du Yunnan	11, avenue Puginier, Hanoï
624	Pierrejean (Louis)	Contrôleur des Chemins de fer — Compagnie du Yunnan	Haïphong (Gare)
1.430	Régeau (Jean)	Chef de gare Compagnie du Yunnan	Yunnanfou
498	Siffroy (Jean)	Compagnie du Yunnan	Hanoï
1.121	Thibau (Georges)	Compagnie du Yunnan	19, boulevard Gambetta, Hanoï
968	Vermot (Georges)	Chef de dépôt à la Compagnie du Yunnan	Gare de Y-Lieng (Yunnan)

TONKIN

(L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient, janvier-février 1935)

Le 8 décembre, les Chemins de fer du Yunnan ont mis en service une « Micheline » à moteur Panhard de 24 C. V. 4 cyl. consommant 28 litres aux 100 km. et pouvant faire 90 km. à l'heure. Cette automotrice doit assurer le parcours de Lao-kay à Yunnanfou. Partant de Hanoï à 21 heures, on arrivera le lendemain à 18 heures à Yunnanfou. En avril 1935 arriveront cinq grandes automotrices à Diesel dont quatre feront en moins de deux heures le trajet de Haïphong à Hanoï.

Les obsèques de M. Jules Delesti *(L'Avenir du Tonkin, 15 février 1935)*

Vendredi matin, à 8 heures, ont eu lieu, suivies par une très nombreuse assistance, les obsèques de M. Jules Delesti, chef de service Voie et bâtiments de la Compagnie française des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan, enlevé à l'affection des siens et à ses amis dans sa 36^e année.

.....

Indochine 1935
La roue tourne
par R. A.

(*Les Annales coloniales*, 21 février 1935)

Ce n'est pas que sur les rails de la France continentale que la roue tourne.
Voyez donc en Indochine.

.....
La Compagnie française des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan qui, de Haïphong à Yunnanfou, s'étend sur 850 km., dont 385 en territoire tonkinois et 465 en territoire chinois, a mis récemment en service une série d'automotrices « Micheline », grâce auxquelles le parcours Lao-kay-Yunnanfou est effectué dans la même journée.

Désormais, en quittant Hanoï par train de nuit, à 21 heures, on peut arriver le lendemain, à 18 heures, à Yunnanfou.

Il est inutile de souligner les avantages de tous ordres commerciaux ou touristiques, que comporte un voyage aussi rapide des bords du golfe du Tonkin au cœur du Yunnan.

Cette marche accélérée avec le progrès relègue au loin le voyage qui naguère requérait trois jours pleins en chemin de fer, après deux escales de nuit à Lao-kay et Amitchéou.

Cette heureuse initiative de l'adaptation de l'autorail à son réseau, prise par la Compagnie des Chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan, méritait d'être signalée.

Cie saïgonnaise de navigation et de transport*
(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 23 mars 1935)

[...] Au cours de l'exercice [1934], nous avons eu à déplorer le décès de M. Maxime Getten, vice-président du conseil d'administration de votre société. M. Maxime Getten était également président et administrateur délégué de la Compagnie française des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan et il avait, à ce titre, rendu à l'Indochine les plus éminents services. [...]

Union artistique
(*L'Européen*, 12 avril 1935)

Au scrutin de ballottage du Cercle de l'Union artistique, M. René Brouillet, administrateur délégué des Chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan, présenté par MM. Veilhan et Roume, a été reçu membre permanent.

Hanoï
(*L'Avenir du Tonkin*, 14 mai 1935)

Le départ de l'ingénieur en chef de la Compagnie du Yunnan Hud. — S'agit-il d'un départ définitif ? Nous voulons espérer que non ! L'ingénieur en chef Hud est depuis très longtemps parmi nous : sa haute courtoisie, son commerce agréable, sa serviabilité l'ont fait grandement apprécier de ceux qui l'ont approché et s'il ne devait pas nous revenir, son congé terminé, ses nombreux amis du Tonkin, du Yunnan seraient plongés dans la désolation.

En attendant, un peu triste de laisser à Yunnan et à Quinhon deux jeunes ménages très chers, M. l'ingénieur en chef Hud, qui a si bien œuvré ici, qui honore si grandement

la Compagnie française des Chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan, dont le personnel a toujours été de choix, va prendre, pour rentrer en France, le chemin des écoliers : il visitera Hong-kong, la Chine, le Japon, l'Amérique et puis, quand il touchera au terme du voyage, ce sera pour retrouver des enfants tendrement aimés, une jeune fille pourvue de solides diplômes et à la veille de se marier.

Souhaitons bonne route à M. l'ingénieur en chef Hud et aux siens, souhaitons leur à tous bon congé, en formulant l'espoir de les voir quelque jour de l'an prochain, reprendre la route de l'Indochine.

Chemins de fer de l'Indo-Chine et du Yunnan
(*L'Information financière, économique et politique*, 26 juin 1935)

L'assemblée générale ordinaire qui s'est tenue le 24 juin a approuvé les comptes de l'exercice 1934, qui se solde par un bénéfice de 4.750.994 fr., formant avec le report antérieur un solde disponible de 9.811.995 francs. Le dividende a été luxé à 65 fr. brut par actions A et B et sera mis en paiement à la date fixée par le conseil.

MM. Brouillet et Fould, administrateurs sortants, ont été réélus pour une durée de six années.

LÉGION D'HONNEUR
MINISTÈRE DES COLONIES
(*Les Annales coloniales et Journal officiel de la République française*, 10 août 1935)

Officier

Patoux (André-Jules-Alphonse-Henri), ingénieur en chef à la Compagnie française des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan à Hanoï. [Né le 14 février 1893 à Flixecourt (Somme)]. Chevalier du 31 janvier 1920. A, par ses fonctions, rendu des services signalés à la colonie de l'Indochine et à la France. A fait preuve du plus grand courage en se portant au secours d'un de ses subordonnés prisonnier de pirates chinois ;

Compagnie française des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan
(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 24 août 1935)

Questions à l'ordre du jour

Les deux administrateurs soumis à réélection cette année, sont MM. [René] Brouillet et [Jacques] Fould.

Nous vous proposons de renouveler leur mandat pour six ans.

Pour l'année 1934, comme pour les précédentes, nous avons plaisir à rendre hommage à nos collaborateurs de tout ordre dont notre directeur général a pu apprécier surplace l'activité et le dévouement et vous vous associerez certainement, messieurs, au témoignage de satisfaction que nous sommes heureux de leur donner ici

Nous annexons à ce rapport les comptes rendus sommaires des caisses prévoyance que subventionne la compagnie.

Il y a lieu de donner, comme précédemment, aux membres du conseil, à des fins éventuelles, l'autorisation prévue par l'article 40 de la loi du 24 juillet 1867 et par

l'article 27 de nos statuts. Il vous sera rendu compte, au cours de cette séance, des applications en 1934 de pareille autorisation.

Vous avez enfin, messieurs, à désigner les commissaires des comptes pour l'exercice en cours et à fixer leur rémunération.

MM. Dumoulin et [Gérard] Lefèvre-Pontalis sont rééligibles.

*
* *

Allocution du président

Le rapport du conseil d'administration indique que les recettes d'exploitation de l'année 1934 sont en diminution de 8 %, et les dépenses, de 7 %, par rapport à celles de 1934.

Pour les cinq premiers mois de 1935, les recettes sont presque égales à celles de 1934 : il n'y a, en effet, qu'une diminution de 55.000 francs ou 0,3 %, alors que les dépenses ont encore été réduites de 4 %. Ces résultats sont reflétés par l'amélioration du coefficient d'exploitation qui, pour la période considérée, passe de 0,86 en 1934 à 0,83 en 1935.

En avril-mai derniers, la présence de bandes communistes au Yunnanfou, non loin de notre ligne et de Yunnanfou, a provoqué, pendant quelques jours, de vives préoccupations. Depuis lors, le calme est revenu et tout danger semble écarté pour le moment.

Il est évidemment trop tôt pour formuler des pronostics sur l'exercice 1935, des circonstances imprévisibles pouvant influencer d'une manière considérable sur ses résultats.

Il est toutefois intéressant de noter, que, grâce à d'importantes réductions des tarifs voyageurs dans le Delta tonkinois, le nombre des voyageurs transportés est en sensible augmentation sur l'an dernier. La mise en service d'automotrices, actuellement en cours, doit nous permettre d'intensifier cette reprise de trafic et de lutter efficacement contre la concurrence automobile.

Il est dit, dans le rapport du conseil, que les négociations entamées avec la colonie par notre directeur général, M. Bodin, paraissent près d'aboutir. Nous recevons seulement aujourd'hui même les propositions définitives de l'Inspection générale des travaux publics de l'Indochine ; nous allons les étudier et examiner avec notre directeur général la suite qu'il conviendra de leur donner.

LES RÉOLUTIONS

Personne ne demandant la parole, M. le président met aux voix les résolutions suivantes, qui sont adoptées à l'unanimité :

Première résolution

L'assemblée générale approuve dans toutes ses parties le compte rendu présenté par le conseil d'administration.

Après avoir entendu le rapport des commissaires, elle approuve les comptes de l'exercice 1934 et le bilan au 31 décembre 1934, tels qu'ils lui sont soumis, et la répartition des bénéfices, telle que l'a proposée le conseil.

Deuxième résolution

L'assemblée générale réélit administrateurs pour six ans MM. [René] Brouillet et [Jacques] Fould.

Troisième résolution

L'assemblée générale nomme commissaires aux comptes pour l'exercice en cours, avec faculté d'agir conjointement ou séparément, MM. Dumoulin et [Gérard] Lefèvre-Pontalis.

Elle fixe leur rémunération à 2.500 francs, pour chacun d'eux.

Quatrième résolution

L'assemblée générale donne, en tant que de besoin, à ceux des membres du conseil qui se trouveraient être intéressés, directement ou indirectement, dans des marchés faits avec la Compagnie ou pour son compte l'autorisation prévue par l'article 40 de la loi du 24 juillet 1867 et par l'article 27 des statuts.

*
* *
*

Assemblée extraordinaire
Même bureau.

RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Nous vous avons réunis, Messieurs, en assemblée générale extraordinaire, conformément aux articles 45 et 46 des statuts, pour décider le principe d'un amortissement progressif du capital social et en déterminer les modalités.

Il est fréquent que, dans les sociétés concessionnaires, l'amortissement du capital soit prévu et fixé par les statuts dès le début de l'exploitation ou après un nombre d'années déterminé. Les statuts de notre Compagnie ont laissé à l'assemblée générale le soin de décider l'amortissement du capital et d'en fixer le mode. La concession accordée à notre Compagnie expirant le 15 juin 1976, soit dans 41 ans, il nous a paru normal et désirable de vous proposer dès maintenant cette décision.

L'amortissement s'effectuerait par versements égaux pour toutes les actions. Votre conseil en déterminerait chaque année, s'il y a lieu, le montant et la date de mise en paiement. Il serait donc libre, selon les circonstances, de suspendre l'amortissement pendant une ou plusieurs années, de l'accélérer ou de le ralentir.

Les fonds nécessaires aux versements seraient prélevés soit sur les bénéfices de l'exercice, soit sur les réserves.

Conformément à l'article 44 des statuts, l'intérêt ou premier dividende de 5 % ne sera servi qu'au capital non amorti.

Nous ajouterons qu'il n'est pas dans les intentions de votre conseil de commencer l'amortissement au cours de la présente l'année.

LA RÉOLUTION

Personne ne demandant la parole, la résolution suivante est mise aux voix et adoptée à l'unanimité :

L'assemblée générale, en application des l'articles 45 et 46 des statuts, décide l'amortissement progressif du capital social ; il sera effectué par versements égaux au profit de toutes les actions. Le conseil d'administration fixera, s'il y a lieu, chaque année, le quantum et la date de mise en paiement de ces versements, dont le montant sera prélevé soit sur les bénéfices, soit sur les réserves.

Charbonnages de Tuyen-Quang*
(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 31 août 1935)

[...] Malgré des essais très satisfaisants, la Société n'a pu obtenir une commande de la Société française des Chemins de fer du Yunnan, celle-ci étant intéressée dans la « Société des charbonnages de Phan Mé ». [...]

Société nouvelle des Établissements Decauville Aîné
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 3 septembre 1935)

.....
En ce qui concerne le matériel nouveau que constituent les automotrices, le succès de nos fabrications s'est affirmé. Nous avons actuellement de commandes émanant de quatre de nos grands réseaux. Nous avons livré les cinq automotrices commandées par les Chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan dont les essais ont été très satisfaisants. Nous sommes en pourparlers avec d'autres chemins de fer coloniaux.

Hanoï
LES OBSÈQUES DE M. BEAUCLAIR
(*L'Avenir du Tonkin*, 13 décembre 1935)

Vendredi matin ont en lieu les obsèques de M. Beauclair, ancien Tonkinois très estimé, dont la plus grande partie de l'existence se déroula en ce pays, où il fut à la Compagnie du Yunnan un collaborateur apprécié.

M^{me} V^{ve} Beauclair, au départ du domicile mortuaire, conduit le deuil entourée de ses enfants, de membres de la famille, d'intimes.

MM. l'ingénieur des T P. Hénard ; Curieu, de l'aéronautique indochinoise ; Malbert, de la Cie du Yunnan ; d'Argence, professeur honoraire, tenaient les cordons du poêle.

Le char disparaissait sous les couronnes, les gerbes, les bouquets de fleurs.

.....

RÉVISION DES ACCORDS FRANCO-CHINOIS CONCERNANT LE CHEMIN DE FER

DÉCRETS PUBLIÉS AU *J.O.R.F.*
intéressant l'Indochine
(*L'Avenir du Tonkin*, 26 décembre 1935)

— Un décret du 4 décembre chargeant M. Gallin, chef du Service radiotélégraphique de l'Indochine, et M. Camus ¹¹⁴, ingénieur adjoint à l'inspecteur général des Travaux publics, de mission à Yunnanfou pour assister le délégué français qui, aux termes de la Convention de Nankin du 16 mai 1930, doit se rencontrer avec le délégué chinois pour y statuer sur les questions intéressant le chemin de fer du Yunnan et les trois provinces chinoises limitrophes.

Maurice Lécorché,
Vingt-cinq ans d'Indochine et de Yunnan 1919-1943,
Toulouse, Privat, 1948.

[245] En octobre [1935] expirait le délai de six mois fixé par le traité sino-indochinois pour la révision de certains accords franco-chinois et notamment des accords concernant le chemin de fer du Yunnan. Paris m'avait désigné pour représenter la Compagnie au sein de la délégation française. Camus, ingénieur des ponts et chaussées, y représentait le Gouvernement de l'Indochine. À la date fixée, nous sommes à Yunnanfou, attendant la délégation chinoise... Un télégramme nous apprend qu'elle arrivera avec un retard de quelques jours... Enfin la voilà. Elle comprend :

- un président, monsieur C., qui ne connaît rien au chemin de fer ;
- un ingénieur du Pékin-Moukden, fort compétent ;
- un agent subalterne des chemins de fer ;
- un secrétaire interprète ;
- un conseiller juridique, monsieur T., docteur en droit de la Faculté de Lyon, qui parle parfaitement le français.

Le président commence par demander un délai d'un mois pour étudier les questions qu'il aura à aborder. Il nous remet une liste impressionnante des desiderata chinois. C'est un salmigondis de futilités d'où émergent seulement trois ou quatre points intéressants. Le brave T. s'excuse auprès de moi de l'enfantillage de la plupart des revendications chinoises.

« Mais », me dit-il, « j'ai dû donner mon accord, malgré ma conviction que la plupart de ces revendications ne méritaient pas même d'être discutées. Si vous aviez vu la première liste ! J'ai dû me battre pour qu'on en supprime plus de la moitié... Je ne pouvais cependant faire supprimer tout ! »

Le premier décembre commencent les réunions. Au bout de quinze jours, elles n'ont encore abouti à rien. L'ingénieur, dégoûté, se fait rappeler par télégramme. Le deuxième représentant des chemins de fer part pour une excursion à travers le Yunnan ; on ne le reverra plus. Un jour, je vois arriver T. dans ma chambre. Il est furieux de

¹¹⁴ Jean Marie Jules Camus (Bussières-les-Belmont, Champsevraine, Haute-Marne, 31 janvier 1902-Choignes, Haute-Marne, 7 décembre 1952) : polytechnicien, ingénieur des Ponts et Chaussées, au Tonkin et en Annam (1929-1937), puis à Mâcon et Chaumont. Chevalier de la Légion d'honneur (*JORF*, 12 février 1949).

l'attitude du Président à son égard et m'aborde par ces mots : « C. est un c..., je f... le camp demain. » La délégation chinoise se réduit donc au Président et l'interprète. Et cette conférence qui, normalement, aurait pu achever ses travaux en une semaine, durera plus de trois mois... Nous sommes en Chine !

AU PALAIS
Tribunal mixte de commerce de Hanoï
Audience du samedi 11 janvier 1936
(*L'Avenir du Tonkin*, 11 janvier 1936)

M. le président Noël est assisté de MM. Long et Rochat, juges consulaires. Greffier : M. Jasmin. Huissier : M^e Lacoste. Au banc de la défense : M^{es} Jean Pierre Bona, bâtonnier ; Mansohn ; Mayet ; Bordaz ; Tran van Chuong ; Bui tong Chieu , Tridon ; Dilleman ; Lorenzi.

.....
1^o) Vve Marengo contre Cie du Yunnan. — C'est le procès en réparations civiles intenté par la famille du chef de distinct Joseph Marengo, tué en service commandé, lors d'un accident survenu sur une plate-forme où il travaillait avec des coolies.

M^{me} Vve Marengo, mère, à qui Joseph Marengo, servait une pension mensuelle de 500 francs, réclamait à la Compagnie du Yunnan 150 000 francs.

M^{lles} Maria et Angèle Marengo, sœurs du défunt, réclamaient chacune 100.000 francs.

La Compagnie fit plaider qu'elle n'avait pas la charge juridique des lieux et demanda l'exonération de toute responsabilité, ayant, par ailleurs, versé l'allocation spéciale dite d'assurance annuelle. La partie adverse opposa que, le 2 juillet, déjà, sur la même plate-forme, deux coolies avaient failli être tués ; il y a donc eu, en l'espèce, une faute lourde de la Compagnie, laquelle ne saurait faire grief à Marengo « d'avoir songé à rejoindre le tunnel de protection le dernier ; le chef devant assurer la sécurité de son personnel avant la sienne propre, agissant ainsi en homme courageux ».

Ayant établi, la responsabilité de la Compagnie, le tribunal examine le bien-fondé des trois demandes de réparations : il condamne alors la Compagnie à payer :

1^o À madame Vve Marengo : a) une somme de 500 francs par mois, sa vie durant ;
b) une somme de 2.500 p. pour le préjudice moral par elle subi ;

2^o À chacune des sœurs de Marengo, la somme de 1.500 p. pour le préjudice moral subi.

La Compagnie est condamnée en tous les dépens, dont distraction au profit de M^e Jean Pierre Bona, avocat, aux offres de droit.

.....

Médailles d'honneur en argent aux ouvriers ou employés
(*Journal officiel de la République française*, 16 janvier 1936, p. 705)

M. Broqua (Ernest-François), chef de service à la compagnie française des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan, à Hanoï (Tonkin).

M. Cabanel (Denis-Émile), inspecteur à la compagnie française des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan, à Hanoï (Tonkin).

Faciolle (Paul-Antoine-Marie-Auguste), chef de station à la compagnie française des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan, à Hanoï (Tonkin).

M. Ouvrier (Simon), chef de district à la Compagnie française des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan, à Haiduong (Tonkin).

M. Ragot (Henri-René), Inspecteur à la Compagnie française des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan, à Hanoï (Tonkin).

Naissance
(*Chantecler*, 23 janvier 1936, p. 6)

le 16 janvier 1936, à l'hôpital Lanessan de Hanoi, de Claude Gabriel Jacques Léon, fils de M^{me} et M. Roger Gabriel, contrôleur de la Compagnie des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan, domiciliés à Yèn-Bay.

N° 1215
(*Bulletin administratif du Tonkin*, 1936, p. 2188-2189)

Par décision du Résident supérieur au Tonkin du 27 mars 1936, M. Kornfeld Moïse, chef de district de nationalité française, domicilié à Pho-Moi, est autorisé à importer en Indochine pour son usage personnel, un poste radioélectrique privé de réception marque Octophone VI à six lampes.

N° 1216

Par décision du Résident supérieur au Tonkin du 27 mars 1936, M. Kornfeld Moïse, chef de district à la Compagnie du Yunnan, domicilié à Pho-Moi (Laokay), de nationalité française, est autorisé à installer et à employer, dans les conditions prévues par les arrêtés des 28 février 1929, 8 février et 6 décembre 1930, un poste radioélectrique privé de réception de la troisième catégorie, servant uniquement à la réception de signaux ou de communications n'ayant pas le caractère de correspondances particulières.

Emplacement du poste : À son domicile à Pho-Moi (Laokay)

Renseignements sur l'antenne : unifilaire de 20 mètres.

Renseignements sur l'appareil : Octophone acheté chez Radio-Amateurs à Paris

Nombre de lampes : six lampes.

Le bénéficiaire devra aviser par écrit le chef du réseau radiotélégraphique Nord de l'Indochine des changements successifs d'emplacement du poste.

Compagnie française des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan
(*La Journée industrielle*, 26 mai 1936)

Réunis hier en assemblée ordinaire, les actionnaires ont approuvé les comptes de l'exercice 1935 présentant un solde à répartir de 4.809.205 fr. Après attributions statutaires et versements d'une somme de 1.500.000 fr au fonds de réserve et de prévoyance, il a été décidé de constituer une provision en vue de l'amortissement progressif du capital social et de la doter cette année d'une somme de 12 fr. 50 par action, soit, au total, 481.250 fr. Compte tenu du report antérieur de 5.130.645 francs, le disponible ressort à 6.809.555 francs.

Le dividende brut total a été fixé à 70 fr par action A ou B, payable, à la date fixée par le conseil, à raison de net 61 fr. 05 au porteur et 66 fr 67: 65 fr 01 ou 63 fr. 35 au nominatif, suivant la catégorie. Une somme de 5.077.055 fr. a été reportée à nouveau. MM. Barbière et Boyer, administrateurs sortants, ont été réélus.

Naissance

(*Chantecler*, 10 septembre 1936, p. 6)

le 4 septembre, de Suzanne Marie Yvonne, fille de M^{me}, née Élixa Alata, et de M. Dominique-Antoine Mattei, sous-inspecteur de la Compagnie des ch. de fer de l'IC et du Yunnan à Vietri.

AVIS DE DÉCÈS
(*L'Avenir du Tonkin*, 18 septembre 1936)

Madame Veuve Maurice Garnier et ses enfants ;
Les familles Garnier, Galliou, Aussivisié, Reynaud, Pietri, Roche, Walser, Mériaux, Sirot ont la douleur de vous faire part de la perte cruelle qu'ils viennent d'éprouver en la personne de :

monsieur Maurice GARNIER,
ex-chef de dépôt principal de la Compagnie du Yunnan,
leur époux, père, frère, beau frère, oncle, cousin et allié, décédé à la Seyne-sur-mer.
le 7 septembre 1930 dans sa 63^e année.

Mariage
(*Chantecler*, 22 octobre 1936, p. 6)

Samedi 17 octobre à 17 heures a été célébré en la cathédrale de Haïphong, le mariage de M. Amédée Charles Étienne Descouts, ingénieur des A.M., chef de dépôt à la Compagnie des chemins de fer du Yunnan, avec M^{lle} Denise Marie Colin, fille de M. Colin, ingénieur à la S.A.C.M.* à Haïphong, et de M^{me}.

Les témoins étaient : M. Carlon, le distingué directeur de la Société S.A.C.M., et M. le lieutenant-Colonel Pierre Chevartzmann, chevalier de la Légion d'honneur, directeur de l'École de préparation militaire franco-annamite ; M. Jules Marie Douguet, chevalier de la Légion d'honneur, administrateur de 1^{re} classe des Services civils, directeur des bureaux de la résidence supérieure au Tonkin, et M. Gely, ingénieur à la Compagnie des chemins de fer du Yunnan.

Nous adressons nos meilleurs vœux de bonheur aux nouveaux époux.

Mariage
(*Chantecler*, 12 novembre 1936, p. 8)

Le mariage de Paul, Georges Meunier, agent commercial de la Société française des Charbonnages du Tonkin, avec M^{lle} Jeanne Eva Françoise Hilaire, la charmante fille de M. Hilaire, directeur de la Compagnie française des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan, a été célébré le 7 courant à 10 h.

Les témoins étaient : MM. Maurice Lécorché, Croix de guerre, directeur adjoint de la Compagnie des Chemins de fer du Yunnan ; Pierre Seitert, chevalier de la Légion d'honneur, médaillé militaire, Croix de guerre, directeur des agences du Tonkin de la Banque franco-chinoise ; et Éloi Bougon, directeur commercial de la S. F. C. T.

Annuaire Desfossés, 1937, p. 392-393 :

H.-E. Boyer, pdt : G. Lemarquis, v.-pdt ; Ch. Barbière, R. Brouillet, M. Devies, É. Dutey-Harispe, Baudouin [Bq de l'Indochine], A. Bourgeois, , J. Fould, P. Getten, J. Naud, P. Weiss

AU PALAIS

Tribunal civil
Audience du samedi 6 février 1937
(*L'Avenir du Tonkin*, 6 février 1937, p. 11)

M. Cassagnau préside — M. le procureur de la République Stalter occupe le siège du ministère public. Greffier. M. Wolff. — Huissier : Me Lacoste.

.....
Le jugement suivant sera rendu :

— Dame Gicquel contre Kornfeld. — Le tribunal prononce la divorce aux torts et griefs respectifs des époux, confie la garde des quatre enfants au père qui verra s'il y a lieu de les garder par devers lui ou de les remettre en pension, rejette la demande de pension alimentaire présentée par la dame Gicquel puisque le divorce a été prononcé aux torts, respectifs des parties, dit cependant que Kornfeld devra, à titre de provision *ad litem*, lui verser 150 p. pour le paiement des frais que lui a causé l'instance, ordonne l'exécution provisoire du jugement en ce qui concerne la garde des enfants. Dépens compensés.

Hanoï
(*L'Avenir du Tonkin*, 20 mars 1937)

Naissances. — Nous apprenons avec plaisir la naissance ...à la clinique Saint-Paul le 18 mars à 1 heure de Marcel Julien, fils de M. Henri Jean Baptiste Parel, chef de dépôt principal à la Compagnie des Chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan, domicilié à Tché To' Quen (Yunnan), et de M^{me}, née Marie Thérèse Defay.

CONSEIL FRANÇAIS DES INTÉRÊTS ÉCONOMIQUES ET FINANCIERS DU TONKIN

Année 1937

EXTRAIT

(*Bulletin administratif du Tonkin*, avril 1937, pp. 2210-2277)

PROVINCE DE LAOKAY
[2210-2215]

N ^o	Noms et prénoms	Profession	Age	Domicile
	Durand Benjamin, né le 28 octobre 1882 à Vienne (Isère)	Contrôleur Cie des Chemins de fer du Yunnan	55	Hanoï
12	Hansberger Jean Georges, né le 5 juillet 1896 au Haut-Rhin	Inspecteur M.T. Cie des Chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan	41	Phomoi
17	Kornfeld Moïse, né le 26 avril 1901 en Russie	Chef de district Cie des Chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan	36	Phomoi

24	Menin Gaston Gustave, né le 23 janvier 1901 à Fécamp	Sous-chef de Section Cie des Chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan	36	Phomoi
32	Peyron Émile Antoine, né le 15 novembre 1899 à Embrun (Hautes-Alpes)	Chef de district Cie Chemins de fer du Yunnan	38	Thainièn
33	Pretceillé Yves Henri Marcel, né le 7 mai 1906 à Rennes (Ille-et-Vilaine)	Chef de gare pple Cie Chemins de fer du Yunnan	31	Laokay
36	Trevin Moïse Pierre Marcel, né le 7 mars 1897 à Sotteville-lès-Rouen (Seine-Inférieure)	Chef de Section Cie des Chemins de l'Indochine et du Yunnan	40	Phomoi

PROVINCE DE BAC-NINH
[2247-2250]

Nº	Noms et prénoms	Profession	Age	Domicile
3	Barillet Marcel	Chef de Section Cie du Yunnan	58	Gia-Lâm
10	Coissandeau Auguste	Contremaître Cie du Yunnan	62	Gialam
19	Gosse Alexandre	Chef de gare Cie du Yunnan	36	Gialam
20	Gros René Jean	Sous-chef des ateliers Cie du Yunnan	32l	Gialam
21	Greiller Fernand	Chef de dépôt Cie du Yunnan	36	Gialam
25	Hullo Marius	Contremaître Cie du Yunnan	36	Gialam
36	Miniac André	Inspecteur Cie du Yunnan	42	Gialam
37	Minin AndréJean	Contremaître Cie du Yunnan	32	Gialam
43	Rouhet Pierre	Chef district Cie du Yunnan	34	Gialam
45	Sebond Jérôme	Mécanicien ajusteur Cie du Yunnan	40	Gialam
48	Tranchant Florent	Chef distinct Cie du Yunnan	54	Gialam
52	Veggliia Victor	Sous-chef dépôt Cie du Yunnan	37	Gialam
53	Vermot Georges	Chef de dépôt Cie du Yunnan	40	Gialam

Au Journal officiel
(*La Journée industrielle*, 10 juin 1937)

Le *Journal officiel* du mercredi 9 juin a publié :

Loi portant approbation d'un avenant à la convention du 15 juin 1901, conclu le 7 décembre 1935, entre le gouvernement général de l'Indochine et la Compagnie française des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan ¹¹⁵ (p. 6402).

CHEMINS DE FER DE L'INDOCHINE ET DU YUNNAN

¹¹⁵ La paternité de cette convention est revendiquée, dans son dossier de Légion d'honneur, par Jean Bourgoïn, polytechnicien, ingénieur en chef des Ponts et chaussées, contrôleur de la Compagnie des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan : « A dirigé l'étude et la conclusion des nouvelles conventions de 1935 qui terminaient un contentieux de vingt-cinq ans. »

Sur Jean Bourgoïn (1897-1977), voir [encadré](#).

(*Les Annales coloniales*, 18 juin 1937)

Les comptes de l'exercice 1936, qui seront présentés à l'assemblée du 29 juin, font apparaître un bénéfice net de 5.136.733 francs, auquel il y a lieu d'ajouter le report antérieur de 5.077.055 francs, soit un total de 10.213,788 francs ; en 1935, le bénéfice était de 4.809.205 francs, et le report antérieur de 5.130.045 francs, formant un disponible de 9.939.850 francs.

Le conseil proposera, après affectation de 2.462.500 francs aux réserves et fonds de prévoyance, de porter le dividende de 70 à 80 francs ; le report à nouveau s'élèvera à 5.366.364 francs.

Compagnie française des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan
(*La Journée industrielle*, 30 juin 1937)

L'assemblée ordinaire, tenue hier, a approuvé les comptes de l'exercice 1936 faisant ressortir un bénéfice de 5.136.732 fr., auquel s'ajoute le report antérieur de 5.077.054 fr- pour former un total disponible de 10.213.787 francs.

Le dividende a été fixé à 80 fr. et sera payable sous déduction de l'acompte de 40 fr. versé en novembre 1936.

L'assemblée a réélu MM. Getten et Weiss, administrateurs sortants, et a ratifié la nomination aux fonctions d'administrateur de MM. André Bourgeois et M. Baudoin en remplacement de M. Parmentier, décédé, et M. Thion de la Chaume, administrateur démissionnaire.

Une assemblée extraordinaire, tenue le même jour, a décidé l'augmentation du capital de 19.250.000 fr. à 38 millions 500.000 fr. par incorporation à ce capital de la prime d'émission des actions B, soit 1.750.000 fr. ; d'un prélèvement de 12.500.000 fr. sur le fonds de réserve et de prévoyance, et d'un prélèvement de 5 millions de francs sur le montant du report à nouveau, tel que celui-ci a été fixé par l'assemblée ordinaire.

L'assemblée a décidé en outre de diviser par moitié les 38.500 actions de 500 fr. constituant à ce tour le capital social et de les remplacer par 77.000 actions au nominal de 250 francs. Enfin, il sera créé, en représentation des sommes incorporées au capital en vertu de la première résolution, 77.000 actions nouvelles d'un nominal de 250 fr. chacune entièrement libérées qui seront attribuées gratuitement aux actionnaires, à raison d'une action nouvelle pour une action ancienne.

Ces opérations étant liées, il sera remis aux actionnaires quatre actions nouvelles de 250 fr. en échange d'une action ancienne de 500 francs.

L'assemblée a décidé l'unification des actions A et B.

Une assemblée des propriétaires d'actions B, tenue ensuite, a ratifié, en ce qui la concernait, les décisions de l'assemblée extraordinaire.

Compagnie française des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan
(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 31 juillet 1937)

L'assemblée ordinaire tenue le 29 juin, sous la présidence de M. H. E. Boyer, président du conseil d'administration, a approuvé les comptes de l'exercice 1936 se soldant par un bénéfice net de 5.136.732 fr. 83 qui, avec le report à nouveau de 5.077.054 fr. 92 donne un disponible de 10.213.787 fr. 75.

Le dividende a été fixé à 80 francs brut par actions A et B, payable suivant décision du conseil, sous déduction de l'acompte déjà distribué.

M. Getten a été réélu administrateur. M. Weiss ¹¹⁶ a été nommé administrateur en remplacement de M. Thion de la Chaume, démissionnaire, et M. [André] Bourgeois ¹¹⁷ en remplacement de M. Parmentier, décédé.

L'assemblée extraordinaire tenue à l'issue de la précédente, a décidé d'augmenter le capital de 19.250.000 francs à 38.500.000 francs par l'incorporation audit capital : de la prime d'émission des actions B, soit 17.500.000 francs ; d'un prélèvement de 12.500.000 francs sur le Fonds de réserve et de prévoyance et, enfin, d'un prélèvement de 5 millions sur le montant du report à nouveau.

L'assemblée a décidé aussi de diviser par moitié les 38.500 actions de 500 francs constituant le capital social et de les remplacer par 77.000 actions au nominal de 250 francs.

L'assemblée a décidé d'autre part qu'il sera créé, en représentation des sommes incorporées au capital, 77.000 actions nouvelles d'un nominal de 250 francs entièrement libérées qui seront attribuées gratuitement aux actionnaires, à raison d'une action nouvelle pour 1 ancienne. Ces opérations étant liées, il sera remis aux actionnaires 4 actions nouvelles de 250 fr. en échange d'une action ancienne de 500 francs.

Hanoï

Une partie des Japonais du Yunnan partent ce soir pour le Japon (*L'Avenir du Tonkin*, 5 août 1937)

Nous avons annoncé hier qu'une quarantaine de Japonais qui résidaient au Yunnan, avaient dû s'exiler pour éviter des représailles de la part des Chinois. Arrivés hier à Hanoï, ils furent reçus à la gare par le consul du Japon et par M. Pisier ¹¹⁸, chef du secrétariat de la mairie.

La plupart des Japonais sont descendus à l'Hôtel Oda, mais nous croyons savoir que les membres du consulat du Japon à Yunnanfou, et notamment la famille du consul, sont partis pour Haïphong où il embarqueront aujourd'hui à destination du Japon.

Les autres membres de la colonie japonaise exilée, qui représentent environ quatre à cinq familles, resteraient à Hanoï temporairement. Le consul du Japon, ne désespère pas de voir le conflit sino-japonais se régler aimablement prochainement, ce qui permettrait à ces ressortissants de retourner au Yunnan.

¹¹⁶ Paul Weiss (Strasbourg, 5 février 1867-Paris, 25 décembre 1945) : X-Mines. Administrateur d'une vingtaine de sociétés charbonnières et électriques. Commandeur de la Légion d'honneur.

¹¹⁷ André Bourgeois (1885-1980) : ancien inspecteur des finances, administrateur du Chemin de fer du Nord, représentant du groupe Rothschild. Officier de la Légion d'honneur.

¹¹⁸ Georges Léon Pierre Pisier (Saïgon, 1910-Paris, 1986) : diplômé de l'École coloniale, diplômé de cambodgien à l'École des langues orientales, élève-administrateur à Haiduong, élève-administrateur adjoint au résident de France à Tuyên-Quang (1934), puis de Nam-Dinh (1935), puis chef du secrétariat de la mairie de Hanoï (1937)(nullement « gouverneur » comme le prétend wikipedia, 13 janvier 2021). Auteur de « *L'Esprit des Annamites à travers le parler populaire* » (*Indochine, hebdomadaire illustré*, novembre 1941).

Maurassien, un des chefs du Service Information, presse et propagande de l'amiral Decoux. Directeur de l'hebdomadaire *Indochine* ; remplacé en 1944 par Michel Cresson. Apparaît dans *Tonkinoise*, de Morgan Sportès, sous le pseudonyme de Pipaud.

Administrateur de 2^e classe affecté après guerre en Nouvelle-Calédonie.

Fils de Louis Pisier (1881-1954), ancien inspecteur des chemins de fer de l'Indochine, puis directeur de la Stacindo à Haïphong.

Marié en novembre 1940 à Haïphong à Paula Caucanas, fille du directeur de la succursale de la Banque de l'Indochine. Père d'Évelyne Pisier (Hanoï, 1941-Toulon, 2017), professeur de droit, mariée en premières noces avec Bernard Kouchner, et de Marie-France Pisier (Dalat, 1944-Toulon, 2011), actrice.

Au Yunnan
(*Les Annales coloniales*, 13 août 1937)

Le consul de France, avec le concours de la direction du chemin de fer Yunnan-Hanoï, a assuré l'évacuation des résidents Nippons sur Hanoï.

GRAVES INONDATIONS AU TONKIN
Trois villes sinistrées
(*Les Annales coloniales*, 13 août 1937)

De fortes crues viennent de se produire ces jours-ci, au Tonkin, affectant principalement, au nord-est, les bassins du Songcau, du Song-thuong et du Song-thaibinh, où les cotes maxima ont été dépassées. À la suite de ruptures de quelques digues, 25.000 hectares ont été inondés, ainsi que les villes de Dapcau, Bacninh, Thaïnguyen et Tuyenquang. Plusieurs routes sont coupées ; [le transport des voyageurs et des marchandises par voie ferrée, entre Hanoï et Haïphong, nécessite un transbordement.](#)

Des distributions de riz ont été faites aux populations des régions inondées. Des dispositions sanitaires ont été prises pour éviter les épidémies éventuelles.

Monopolards, budgétivores & budgéticides

Les Monopoles de transport
(*L'Effort*, Hanoï, 10 septembre 1937)

I. Le Monopole de la Compagnie des chemins de fer du Yunnan

Les monopoles de transport en Indochine sont détenus par trois puissances financières : les Messageries Maritimes pour notre liaison par mer avec l'Europe et la Chine, le Japon ; la Compagnie Indochinoise de Navigation, pour le cabotage Haïphong-Canton-Hongkong ; la Compagnie des chemins de fer du Yunnan pour la liaison Haïphong-Yunnan Fou. Il convient de mentionner aussi le monopole de transport sur les fleuves du Laos détenu avant, pendant dix ans (1927-1937), par la Compagnie saïgonnaise de Transport et de Navigation [Compagnie saïgonnaise de navigation et de transport], alias Messageries fluviales de Cochinchine du colonel Bernard, à qui une jugulation [*sic*], comme on en voit très souvent dans ce pays où l'Administration entre constamment en lice pour favoriser une puissance financière au détriment d'une autre, vient de le ravir pour l'octroyer aux Transports fluviaux et terrestres subventionnés du Laos (consortium Malpuech — Thit-Phan — Mai-Tâm).

Parlons d'abord du monopole de la Compagnie des chemins de fer du Yunnan.

Le monopole de liaison ferrorivairre Haïphong—Yun Nan Fou est accordé à cette puissante compagnie par la convention du 15 juin 1901, modifiée à plusieurs reprises en 1903, 1906, 1908, 1920 et, en dernier lieu, par l'avenant du 7 décembre 1935 qu'un décret vient de mettre en vigueur, il y a quelques semaines. En vertu de la convention initiale, le monopole est octroyé pour 75 ans à compter de la date de la ratification de la convention par le Parlement (1901). Mais ce n'est pas la Compagnie des chemins de Fer du Yun-Nan qui construit entièrement la ligne de Haïphong à Yun Nan Fou. Le Gouvernement doit construire pour elle le parcours Haïphong-Lao Kay (398

km) et le lui livrer prêt pour l'exploitation (art. 2 de la Convention 1901) ; la compagnie concessionnaire du monopole n'a à construire que la ligne Lao Kay-Yunnan Fou (465 km) et moyennant une subvention de 12.500.000 francs. D'autre part, l'article 4 de la Convention de 1901 accorde encore à la Compagnie une subvention de 2.000 francs (1.000 piastres de cette époque) et par kilomètre pour « construire et installer ses ateliers, fournir l'outillage et le mobilier de stations et l'outillage d'entretien de la voie. » La longueur totale de la ligne étant de 863 kilomètres, outre les 12.500.000 francs de subvention pour la construction du parcours Lao Kay-Yun nan Fou, cette Compagnie bénéficie encore ainsi, en vertu de cet article 4, d'une subvention de 1.726.000 francs, soit 863.000 piastres de cette époque, pour « l'outillage et l'entretien » de la voie.

Estimant sans doute que ces clauses ne sont pas encore suffisamment avantageuses pour la Compagnie des chemins de fer du Yun Nan, on lui accorde encore une « garantie d'intérêt » de 3 millions de francs par an et pendant toute la durée du monopole, c'est à dire pendant 75 ans (article 5). Le capital primitif de cette compagnie n'étant que de 12.500.000 francs (le capital actuel est de 19.250.000 fr.), même au cas où elle engloutirait tout son capital, toutes les subventions accordées par le Gouvernement indochinois, même au cas où son exploitation serait déficitaire, elle bénéficierait toujours de 3 millions d'intérêt : Pendant quatre ans seulement, avec ces 3 millions d'intérêt garanti par an, elle aurait déjà pu reconstituer son capital primitif !

Malgré ces clauses providentielles, la Compagnie des chemins de fer du Yun Nan n'était pas encore contente. En 1906, elle demanda la révision de la base financière de la Convention et, prétextant que la construction du trajet Lao-Kay-Yun-nan-Fou était infiniment plus coûteuse qu'elle ne l'avait pensé, elle ralentit ses travaux. Devant cette défaillance volontaire ou involontaire, le Gouvernement indochinois fut obligé de lui venir en aide. Une somme de 51.541.485 francs fut encore dépensée par le Gouvernement pour achever les travaux de cette Compagnie. Naturellement, c'est le budget indochinois qui fit les frais de cette dépense supplémentaire, et on est en droit de dire que la ligne de Haiphong à Yun Nan a été presque entièrement construite par le Gouvernement. La Compagnie des Chemins de Fer du Yun Nan n'a eu qu'à se donner la peine de l'exploiter et d'en tirer des bénéfices. Et si les bénéfices dépassent 3 millions de francs par an, tant mieux pour elle. S'ils n'atteignent pas cette somme, le Gouvernement indochinois se chargera de la compléter ! Aussi nous n'étonnerons personne en disant maintenant que la Compagnie des chemins de fer du Yun Nan est formée par quatre redoutables puissances financières dont chaque volonté est un ordre pour n'importe quel Gouvernement : la Banque de l'Indochine (représentée par MM. Homberg et Simon) le Comptoir National d'Escompte (par MM. Mercet et Rostand), la Société Générale (par le baron Hély d'Oissel) et le Crédit Industriel (par M. Desvaux).

Mais la Convention de 1901 étant révisée par l'avenant du 7 décembre 1935 nouvellement mis en vigueur, il y a quelques semaines, la position de la Compagnie des chemins de fer du Yun Nan et du Gouvernement indochinois s'établit, à l'heure actuelle, comme suit :

A) Participation de la Colonie aux bénéfices : Décompte fait d'une somme de 1 million, « prélèvement forfaitaire qui couvrira la Société d'une partie des charges d'intérêts des capitaux immobilisés par elle dans les approvisionnements reconnus nécessaires à la bonne marche du service » (Article 3 de l'avenant), décompte encore d'un prélèvement forfaitaire de 750.000 francs pour 1935 et 1936, de 720.000 francs pour 1937, 1938 et 1 715 000 francs pour les années suivantes « pour frais généraux d'administration de la Société à Paris » (article 1), décompte des frais d'exploitation, décompte enfin des 3 millions de « garantie d'intérêt » accordés par le Gouvernement indochinois suivant l'article 5 de la Convention 1901, la Compagnie des chemins de fer du Yun Nan touchera la totalité de la première tranche de 150 000 piastres du bénéfice, les 4/7^e de la tranche comprise entre 150.000 et 450.000 piastres, les 3/7^e de

la tranche comprise entre 450.000 et 1 million, les 2/7^e de celle comprise entre 1 million et 1.300.000 et enfin les 3/7^e du bénéfice au delà de 1.300.000 piastres. Cela revient à dire que cette année, par exemple, si la Compagnie des chemins de fer du Yunnan réalise 6.220.000 francs de bénéfices bruts, ces 6.220.000 francs lui reviendront en totalité. Passé ce chiffre, elle aura droit aux 4/7^e.

B. — Rachat de la ligne. Contrairement à la Convention de 1901 qui assure à cette Compagnie une durée de monopole non rachetable de 75 ans, l'Avenant de 1935 donne au Gouvernement la faculté de racheter à tout moment la ligne mais « en versant pour chaque annuité à courir une indemnité égale au bénéfice moyen ». Le calcul de ce bénéfice moyen ressemble presque point par point à celui de la clause de rachat dans la Convention de la Société indochinoise d'électricité que nous avons citée dans notre dernier article : on prend pour base les 7 dernières années précédant le rachat ; après avoir établi les bénéfices de cette période, on retire les 2 plus mauvaises afin que la moyenne ne soit pas trop faible pour la Compagnie et on établit le bénéfice moyen sur les 5 meilleures années restantes, ce bénéfice moyen ne devant pas être inférieur au bénéfice de la dernière année ; ce bénéfice moyen établi, on le multiplie par autant de fois qu'il y a d'années restant à courir du moment du rachat jusqu'à la fin de la durée de concession du monopole (75 ans). La Convention étant signée en 1901, le Monopole ne prendra donc fin qu'en 1976. Si le bénéfice moyen de la Compagnie des chemins de fer du Yun Nan pendant les 5 meilleures années de la période de 7 ans précédant le rachat est de 10 millions de francs, par exemple, estimation qui n'a rien d'exagéré, et si le Gouvernement indochinois veut racheter la ligne en 1938, il devra payer : (1976 - 1938), 38 fois 10 millions ! Cela nous laisse rêveur, car le parcours Haïphong-Lao Kay a été entièrement construit aux frais du pays tandis que, pour le parcours Lao Kay-Yunnanfou, le Gouvernement avait d'abord accordé une subvention de 12.500.000 francs et avait dû ensuite dépenser encore 51.541.485 francs pour suppléer à la défaillance de la Compagnie bénéficiaire du monopole, soit 64.041 485 francs ! pour les dépenses d'outillage, le Gouvernement ayant déjà accordé d'autre part une subvention de 1.726 000 francs ! Pour une société qui n'a rien, ou fort peu seulement, déboursé pour la construction de la ligne et dont le capital n'est encore, à l'heure actuelle, que de 19.250.000 francs, la perspective de pouvoir revendre son entreprise à 380 millions, soit 20 fois son capital, doit être une bien magnifique perspective ! Que voulez-vous ? il y a dans cette Compagnie non seulement la toute puissante B. I. C., mais encore le redoutable consortium Comptoir National d'Escompte, Société Générale et Crédit Industriel !

Voyons maintenant les prix que cette compagnie concessionnaire du monopole nous fait. Dans notre dernier article, nous **disions** que la justification morale aussi bien qu'économique d'un monopole — est que ce monopole apporte aux usagers un prix plus bas que celui que pourraient leur faire d'autres consortiums. Or, les usagers du chemin de fer Haïphong-Yun Nan Fou doivent payer par kilomètre 0 p. 01 en 4^e classe, 0 p. 03 en 3^e, 0 p.06 en 2^e et 0 p.08 en 1^{re}, tandis qu'en France, avant le dernier relèvement, les usagers ne paient que de 0 fr. 21 à 0 fr. 41 le kilomètre, et au Siam, par exemple, de 0 p.005 en 4^e et 0 p. 042 en 1^{re} ! Si nous ajoutons que les wagons employés sur les ligne françaises et siamoises sont infiniment meilleurs et que la vitesse moyenne en France et au Siam est de 60 km à l'heure tandis que, sur la ligne Haïphong-Yun Nan, elle n'est que de 35 km entre Hanoï et Viêt Tri, 30 entre Viêt Tri et Yên Bay, 25 entre Yên Bay et Yun Nan Fou (600 kilomètres) — cette vitesse pouvant, d'autre parit, suivant l'avenant de 1935, être réduite à 20 kilomètres dans les rampes supérieures à 20/1000. Nous ajoutons ces détails sans le moindre commentaire. A quoi bon, n'est-ce pas ?

Xuân-Tiêu

LE CARNET DU CAPITALISTE
ÉMISSIONS EN COURS
COMPAGNIE FRANÇAISE DES CHEMINS DE FER DE L'INDOCHINE ET DU YUNNAN
(*Le Journal des finances*, 17 septembre 1937)

Création de 77.000 actions nouvelles de 250 francs, jouissance janvier 1937, libérées par prélèvement sur les primes d'émission et réserves et attribuées gratuitement aux détenteurs des 35.000 actions anciennes A de 500 francs et des 3.500 actions anciennes B de même nominal, à raison de 2 actions nouvelles de 250 francs pour 1 action ancienne de 500 francs, sans distinction.

Les demandes d'actions nouvelles sont reçues contre remise du coupon n° 30 des actions A anciennes ou sur estampillage des titres nominatifs. Cotation du droit jusqu'au 22 octobre.

L'impôt cédulaire sur le revenu exigible à l'occasion de cette répartition étant prélevé sur le montant net du coupon n° 31 représentant une allocation compensatrice d'impôts, qui sera mis en paiement et détaché à la Cote le 25 octobre prochain, le coupon n° 30 représente le droit aux 2 actions nouvelles sans décaissement ni encaissement.

Ultérieurement échange des actions anciennes A et B de 500 francs existantes, contre des actions nouvelles au nominal de 250 francs, à raison d'une action ancienne de 600 francs pour 2 actions nouvelles de 250 francs, sans distinction.

Hanoï
Naissances
(*L'Avenir du Tonkin*, 6 octobre 1937, p. 2)

Nous apprenons avec (plaisir les naissances suivantes :

.....
Le 4 octobre, à 16 h., est née, à la clinique Saint-Paul, Marie Denyse Marcelle Paule, fille de M. Amédée Charles Étienne Descout, chef du dépôt à la Compagnie des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan, et de M^{me}, née Denise Marie Colin, domiciliés à Hanoï.

AU TONKIN
Double accident mortel sur la ligne du Yunnan
(*La Libre Parole d'Indochine*, 14 janvier 1938, p. 4)

Hanoï, 11 janvier. — Le chef de section Émond et le chef de district Desmonts, du service de la voie et des bâtiments de la Compagnie des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan, sont décédés au Yunnan à la suite d'un accident de lorry survenu le 7 janvier dans le tunnel 39. Les corps des victimes ont été transportés à Hanoï où les obsèques auront lieu aujourd'hui à 10 heures. M. Émond, âgé de 44 ans, laisse une veuve et 3 enfants. M. Desmonts, âgé de 32 ans, était célibataire.

La Cie des chemins de fer du Yunnan se moque du public

(Chantecler, 30 mars 1938, p. 3)

C'est ce que nous écrit un de nos lecteurs qui ajoute ; — « et personne n'ose le lui dire, tant la veulerie est devenue générale, dans la presse, comme dans nos corps élus et chez tous ceux qu'on englobe dans ces deux mots : autorités supérieures. »

Ce jugement est dénué de la moindre indulgence.

Notre correspondant jouit de cette sorte d'indépendance que s'accordent certains caractères combattifs, qui ne craignent ni les représailles ni les amères déceptions que leur réservent les pouvoirs publics, peu enclins à laisser s'épanouir, dans ce pays, l'esprit de critique des empêcheurs de danser en rond. Il est douteux qu'il y fasse fortune un jour.

Le motif de sa diatribe ?

Le nouvel horaire de la Compagnie du Yunnan.

Et il s'explique ainsi :

— On a modifié l'horaire de la ligne Hanoï-Haïphong, qui m'intéresse plus particulièrement. Mais le public n'a rien su. Pas de publicité par la presse : la Compagnie doit juger la dépense inutile ¹¹⁹. Elle a placardé un avis dans les gares, dit-elle aux protestataires : c'est suffisant.

Contrairement aux principes admis par toutes les entreprises du monde entier, elle estime que c'est le public qui doit venir à elle, et non elle qui doit aller au public.

Cet horaire a été modifié le 15 mars.

L'autorail, qui partait précédemment à 6 h. 49 et arrivait à Haïphong à 8 h. 41 part aujourd'hui à 7 h. 17 et arrive à 9 h 27 minutes. Le parcours est donc augmenté de 15 minutes ! Quand il est normal.

C'est le progrès à rebours.

Mais là n'est pas l'erreur la plus grave.

L'autorail doit, pour pouvoir partir, attendre l'arrivée en gare du train de Bacninh-Dapcau. Et comme celui-ci a toujours de 10 à 15 minutes de retard, il s'ensuit que le départ de l'autorail ne sera pratiquement fixé que pour 7 h. 30.

Quant à l'arrivée à Haïphong !

Vendredi, nous sommes entrés en gare vers 10 h. 15 !

Avec l'horaire précédent, on arrivait à 8 h. 44 à Haïphong. On avait toute la matinée à soi pour faire ses affaires. C'était intelligemment conçu. Alors, il fallait vite changer cela.

Pour tomber dans l'incurie, dans l'ineptie.

D'ailleurs, le service, vendredi matin, n'a pas été assuré par un autorail, mais par un train léger.

Léger ! quel joli euphémisme. Quelle élégante façon de se moquer du public. Il a mis 45 minutes de plus à faire le parcours.

C'est ainsi qu'on comprend le progrès à la Compagnie du Yunnan. »

.....
Nous ne pensons pas qu'il soit nécessaire de commenter la lettre de notre correspondant.

Mais nous devons ajouter toutefois que nous n'avons accepté de la rendre publique qu'après avoir fait une enquête et reconnu que tout ce qu'il écrit était parfaitement exact. — N.D.L.R.

NAISSANCE

¹¹⁹ Merci bien. Notre correspondant n'est assurément pas journaliste ; mais un modeste entrepreneur qui n'a aucune attache dans la presse.

(*Chantecler*, 21 avril 1938, p. 8)

le 13 avril, à l'hôpital de Yunnanfou, de Claude et Guy, deux fils jumeaux de l'inspecteur des Chemins de fer de l'IC et du Yunnan et de M^{me} Daniel Rieul.

Hanoï

La vente de [concession Prompt](#) à Bimson
(*L'Avenir du Tonkin*, 14 juin 1938)

Hier, lundi, à 9 heures du matin, en l'étude de M^e Deroche, notaire à la résidence de Hanoï, il a été procédé à la vente aux enchères de la concession à Bimson.

Ses trois lots ont été enlevés par M. Malbert pour la somme de 10.000 piastres.

Outre les vastes étendues de terrain que comporte le domaine, le cheptel est constitué de bêtes superbes qu'on peut admirer quand on longe le parc sis en bordure de la route de Ninh-Binh à Thanh-Hoa.

Mariage

(*L'Avenir du Tonkin, La Volonté indochinoise*, 22 juin 1938)

(*Chantecler*, 26 juin 1938, p. 6)

Prochain mariage à Dalat de Moïse Kornfeld, chef de district de la Compagnie des Chemins de fer de l'IC et du Yunnan, à Gia-lâm (Bac-ninh), avec M^{lle} Anne-Marie-Jeanne-Marguerite Llech, sage-femme, de Hanoï.

Compagnie française des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan
(*La Journée industrielle*, 29 juin 1938)

Réunis hier en assemblée ordinaire, les actionnaires ont approuvé les comptes de l'exercice 1937 faisant ressortir un solde disponible de 3.038.736 francs, y compris le report antérieur de 366.364 francs.

Le dividende brut total a été fixé à 30 fr. par action. Un acompte de 20 fr. ayant été distribué le 8 avril 1938, le solde de 10 fr. sera mis en paiement à la date qui sera fixée par le conseil, à raison de : net, 9 fr. 35 au porteur et 9 fr. 60 ou 9 fr. 35 au nominatif suivant la catégorie.

MM. Baudouin et Dutey-Harispe, administrateurs sortants, ont été réélus.

Trop de déraillements

(*Chantecler*, 30 juin 1938, p. 4)

La Cie du Yunnan voudrait-elle partager la triste célébrité du réseau-Sud des Chemins de fer non concédés, exploités par les Services des T. P. ?

Nous ne le pensons pas. Nous espérons que les lauriers de ceux-ci n'empêchent pas la direction de la Compagnie de dormir bien paisiblement.

Et cependant voilà que plusieurs déraillements viennent de se produire sur la ligne de Lao-kay, à une époque où les estivants, qui se déplacent vers la Haute-Région et le Yunnan, ont besoin d'être assurés de la plus entière sécurité.

Jusqu'ici, elle a existé, et les voyageurs s'embarquaient avec confiance.

Les accidents — trois-qui se sont produits depuis peu de temps, ne sont pas très graves, fort heureusement. Mais ils auraient pu l'être et on peut en craindre de plus sérieux.

Il y a quelque chose qui paraît anormal dans les faits signalés. Et on se demande si la malveillance n'a pas eu une très grande part dans ces déraillements.

Nous estimons qu'il y a lieu d'établir une étroite surveillance du personnel de la voie, et des populations des villages en bordure de la ligne. Le Service de la Sûreté devrait, à notre avis, s'occuper à fond de la question.

Compagnie française des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan
(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 9 juillet 1938)

L'assemblée ordinaire tenue sous la présidence de M. H.-E. Boyer, président du conseil d'administration, a approuvé dans toutes ses parties le compte rendu présenté par le conseil d'administration.

Après avoir entendu le rapport des commissaires, elle a approuvé les comptes de l'exercice 1937 et le bilan au 31 décembre 1937, tels qu'ils lui sont soumis, et la répartition des bénéfices, telle que l'a proposée le conseil.

L'assemblée générale a approuvé en particulier les modifications apportées au bilan de l'exercice précédent par suite de la constitution des « Approvisionnements » en compte séparé du « Domaine privé de la Compagnie, de la suppression des mentions indiquées entre parenthèses au-dessous des emprunts obligataires, du groupement en un seul poste de toutes les avances pour travaux et fournitures complémentaires antérieures au 1^{er} janvier 1935. de la nouvelle dénomination, du compte « Prélèvements sur les recettes d'exploitation pour travaux et fournitures complémentaires », de la suppression de la partie « différée » de la « Part des recettes d'exploitation revenant à la colonie », de la suppression du « Fonds d'assurance contre les accidents d'exploitation » par virement au « Compte général d'exploitation », et de la substitution du compte « Provisions pour risques divers du domaine privé » au compte « Fonds d'assurance contre. l'incendie ».

L'assemblée générale a réélu administrateurs pour six ans MM. [Paul] Baudouin [Bq de l'Indochine] et [Édouard] Dutey-Harispe.

Le Yunnan
avenir du Tonkin
par JEAN MANI
(*Les Annales coloniales*, 11 juillet 1938)

Le Yunnan est cette espèce d'Éthiopie jaune dont le Djibouti s'appelle Haiphong et qui, située au confins sud-ouest de la vieille Chine, est demeurée jusqu'à présent à l'abri du conflit sino-japonais.

Immense province de près de 400.000 km. carrés, soit environ 65 de nos départements, et peuplée de plus de 42 millions d'habitants, le Yunnan ajoute à la diversité de ses races, et. de ses climats celles de ses richesses naturelles : son sol, en

effet, fortement minéralisé, renferme du charbon, du cuivre, de la lignite, du fer, de l'antimoine et, surtout, de l'étain.

À ces ressources minières, il convient d'ajouter celles de l'agriculture : riz, maïs, blé, orge, avoine colza, pavot, canne à sucre, coton, thé, sans oublier celles de l'élevage : chevaux, bœufs, moutons, chèvres.

Somme toute, nous sommes là en présence d'une région géographique, démographique et économique à peu près complète. Mais ses possibilités n'ont pas encore été mises entièrement en valeur, ceci en raison des faiblesses du pouvoir central et aussi par suite de l'insuffisance des voies de communication.

La France, cependant, maîtresse du Tonkin, avait aperçu très tôt l'intérêt considérable qu'il y avait à relier cette haute vallée du Yang Tsé Kiang à la mer, à faire, en un mot, du Tonkin le débouché d'ailleurs logique du Yunnan : ce fut dès 1898 la construction de la voie Haïphong-Yunnan-Fou, ouverte au trafic en 1910 et réalisant sur ses 860 km. de parcours, dont 465 en territoire chinois, les plus impressionnants problèmes que l'on ai jamais posés à des ingénieurs. Faut-il rappeler que le rail parti du niveau de la mer, s'élève qu'à 2.025 mètres d'altitude, passe sous 155 tunnels et tient encore le record du monde en ouvrages d'art de toute nature ?

Belle œuvre française, soit dit en passant, et dont le rendement. pratique n'est, d'ailleurs, point négligeable : en 1937, la ligne [du] Yunnan a transporté vers Haïphong près de 425.000 tonnes de marchandises et, dans les deux sens, 4.161.844 voyageurs.

Grâce à sa voie ferrée, seul débouché de la province, la France occupe donc au Yunnan une situation privilégiée très comparable à celle que son chemin de fer d'Addis-Abéba lui donnait en Éthiopie.

En dépit des efforts d'autres puissances, elle y entretient, en outre, une influence grandissante grâce à ses établissements charitables, aux écoles créées par ses missionnaires et à l'accueil que fait chaque année notre Tonkin à un nombre incessamment renouvelé d'étudiants yunnanais.

En cet Extrême-Orient où, tout comme en Europe, nos limites sont fixées par la nature et par l'histoire même du peuple annamite que nous y protégeons, nous ne nourrissons aucune visée impérialiste. Nous ne sommes pas de ceux qui envisagent une curée autour de la Chine malheureuse.

Mais on parle beaucoup chez nous d'industrialiser les colonies, le Tonkin en particulier.

Nous serons d'accord, ici, avec le gouverneur général Varenne, pour estimer qu'il y a là, en effet, des industries-relais à créer — et un immense marché intérieur, non à conquérir, mais à conserver et, au besoin, à développer. [...]

Déraillement (*Chantecler*, 21 juillet 1938, p. 6)

Le 16 juillet, l'autorail N. A. 5 *bis*, partent de Hanoï, à 13 h. 13 pour Haïphong, a écrasé, au kilomètre 23+100, près de la gare de Lac Dao, un buffle qui traversait la voie ferrée.

Après l'accident, quatre roues avant de l'autorail ont déraillé.

Le service de transbordement a dû être effectué à l'endroit où s'est produit l'accident dans le courant de l'après-midi du 16.

Le service rapide par micheline entre Pho Moi et Yunnanfou est rétabli

Le service rapide par micheline entre Pho Moi et Yunnanfou est rétabli à partir du lundi 18 juillet 1938 avec transbordement au km. 406 + 550 (Yunnan). Sur le parcours Yunnanfou-Yi-Uang et vice versa, le nombre de voyageurs de 1^{re} classe est limité à 15 voyageurs, les voyageurs de 3^e classe ne sont pas admis dans la micheline sur le parcours.

La circulation normale étant rétablie au Km. 102 + 700 (Yunnan), toutes les expéditions G. V. et P. V. sont acceptées jusqu'à Yi-Léang (sens Hanoï Yunnanfou) d'une part, et jusqu'à Kio-Poo-T's'ouen (sens Yunnanfou-Hanoï) d'autre part.

Naissance
(*Chantecler*, 24 juillet 1938, p. 4)

le 18 juillet, à l'hôpital Lanessan, de Hanoï, de Marie Noëlle, fille de M. Jean-Georges Hansberger, inspecteur de la Compagnie des ch. de fer de l'Indochine et du Yunnan, et de M^{me} Antoni Adrienne, domiciliés à Hanoï.

Pour aller passer le 15 août à Chapa
(*Chantecler*, 11 août 1938, p. 4)

Pour permettre aux personnes qui désireraient de passer la journée du 15 août à Chapa, la Compagnie française des Chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan serait disposée, si le nombre de voyageurs justifiait cette mesure, à mettre en marche un train de nuit supplémentaire de Lao-kay à Hanoï et mardi 16 août 1938, départ de Lao-kay le 16 août à 21 h., arrivée à Hanoï le 17 août à 6 h. 38..

Elle prie, en conséquence, les personnes qui voudraient utiliser le train de nuit du 16 août de bien vouloir se faire inscrire à la gare de Hanoï, bureau des renseignements, avant le 10 août 1938, une décision ferme devant être prise à cette date.

Dans le cas où le train du 16 août serait mis en marche, le train de nuit régulier du 15, qui assure la correspondance avec la micheline venant de Yunnanfou, serait maintenu au départ de Lao-kay.

L'INAUGURATION DU GRAND HÔTEL DU LAC
À YUNNANFOU
(*L'Avenir du Tonkin*, 31 août 1938)

Le voyage

Je pense qu'il n'existe rien de comparable au trajet en chemin de fer, de Hanoï à Yunnanfou. Le voyageur, habitué à l'uniformité du Delta Tonkinois, est surpris et charmé à la fois de voir défiler sous ses yeux des sites splendides. La portière de son wagon est pour lui une toile peinte sur laquelle les paysages se succèdent toujours changeants.

Jusqu'à Lao-kay, c'est, après les rizières, la grande brousse tonkinoise au milieu de laquelle le rail se fraye un chemin, longeant sur une bonne longueur le lit du fleuve Rouge, qui coule entre deux rives resserrées. Ce paysage, vous avez pu l'apercevoir si vous avez visité la Haute Région, mais, après Ho-Kéou, tout change : vous êtes au Yunnan.

La première émotion que vous ressentez n'est pas pour cette vallée du fleuve Rouge que vous continuez à longer, ni pour ces forêts de bambous qui émergent des collines comme d'innombrables panaches verts, ni pour cette foule habillée de cotonnade bleue, grouillante et sale, ni pour ces précipices que vous surplombez ou pour ces cascades, qui tombent de si haut, que, malgré le trépignement de votre wagon, vous entendez le grondement, mais toute votre pensée s'élève vers ceux qui, audacieux entre tous, ont tracé cette ligne de chemin de fer, qui par son existence même, ajoute encore à la beauté du paysage.

Chaque roc taillé en tunnel pour votre passage, chaque cours d'eau, chaque précipice que vous enjambez grâce à des ouvrages d'art dont l'audace vous déconcerte, tel le pont de l'Arbalétrier dont les deux piliers reposent sur deux flancs abrupts de montagne, font surgir en vous une foule d'émotions intraduisibles.

Je ne puis narrer en détail ce merveilleux voyage, mais je dois signaler pourtant la fraîcheur des coloris de cette chaîne du Yunnan, coupée par de vastes plateaux dont le dernier est occupé par Yunnanfou, la diversité de sa flore, qui part du vert sombre des feuilles de bambous, pour atteindre par degrés, la blancheur éclatante du chèvrefeuille ; les villages mêmes offrent à nos regards les taches ocres de leurs murs de terre.

La ville

Yunnanfou est au centre d'un vaste plateau dont la majeure partie est occupée par un lac. Du sommet du Si-Chang, l'œil est frappé par le contraste qu'offre la blancheur éclatante des eaux et le vert tendre des rizières. Aucune rive ne limite ces deux taches, la rizière se fond avec le lac, dont les eaux, par endroit, recouvrent les épis. La ville offre le spectacle d'une activité sans pareille dans les villes indochinoises. Dans les rues mal pavées c'est un défilé incessant d'uniformes, de robes bleues, de pousser-pousser, et l'automobiliste a fort à faire pour ne pas causer d'accidents. Je vous ferai grâce de la description de cette foule grouillante, qui circule au milieu de la chaussée, de ces cavaliers peu pressés à se ranger, de ces rues montantes et étroites où le pied ne se pose qu'avec difficulté, de ces odeurs sucrées s'exhalant hors des boutiques de toutes sortes. Je veux vous amener vers un oasis créé depuis quelques mois seulement, et qui s'étale au milieu d'un lac dont le miroir est percé de nénuphars, j'ai nommé Hai-Sin-Tin, la pagode du cœur du lac, mieux connu sous le nom de Grand Hôtel du Lac.

Le grand Hôtel du Lac, est une ancienne pagode chinoise transformée et pourvue à l'heure actuelle de tout le confort moderne. C'est un grand bâtiment en bois et en maçonnerie, ayant la forme d'un U et portant à son ouverture un petit pagodon dans lequel a été aménagé le salon de lecture. Tout le corps du bâtiment a été divisé en 31 chambres réparties entre le rez-de-chaussée et l'étage. L'aspect extérieur n'a rien d'un hôtel et c'est ce qui en fait le charme. Le voyageur se croit dans une pagode dont les boiseries ont été peintes en vert tendre et portant les fresques traditionnelles : dragons, nuages aux formes tourmentées, etc. mais cette illusion disparaît lorsqu'il entre dans la chambre. Là, il rencontre un modernisme qu'il ne s'attendait pas à voir : lit, meubles de chevet, toilette, etc., eau froide, eau chaude, électricité.

[Géré par l'[Hôtel Métropole](#), de Hanoï]

C'est le grand Hôtel Métropole, de Hanoï, qui a la gérance de ce bâtiment, et je n'étonnerai personne en disant que M. [Corney](#), qui dirige actuellement le Grand Hôtel du Lac, continue à Yunnanfou la traditionnelle hospitalité française avec tout le tact et le doigté que nous lui connaissons.

Ainsi donc, le voyageur ou le touriste aura désormais un gîte des plus confortables et cela, grâce à l'heureuse initiative de la Compagnie des Chemins de fer du Yunnan.

L'inauguration

Le Grand Hôtel du Lac fut officiellement inauguré par M. Lécorché, directeur de la Compagnie du Yunnan, samedi 27 août.

Ce fut une belle fête et rien n'avait été oublié par les organisateurs pour donner tout l'éclat qu'il fallait à la consécration d'une œuvre réalisée dans un temps record. De nombreuses invitations avaient été lancées aux personnalités chinoises et européennes de Yunnanfou. et l'orchestre « Fleutot et ses collégiens » avait été invité par M. Lécorché lui-même, pour exécuter la partie artistique du programme, beaucoup de personnes présentes à l'inauguration surent gré au directeur de la Compagnie du Chemin de fer de recette agréable surprise.

Dans la grande salle à manger de l'hôtel, un déjeuner de 80 couverts attend les invités qui arrivent vers midi. Nous remarquons : M. le maréchal Hou Yin, représentant du gouverneur du Yunnan, empêché, M. Miao-Yune-Tai, directeur de la Phu-Tien Bank, le consul de France M. Crépin, M. Hou, maire de Yunnanfou, et les représentants des grandes maisons françaises et européennes de la ville.

Pendant que l'orchestre « Paul Fleutot et ses collégiens » joue une belle valse de B. Berger, M. Lécorché fait visiter à ses hôtes les aménagements de l'hôtel, puis chacun prend place dans la grande salle à manger artistiquement décorée de panneaux de soie, dons des autorités chinoises, et sur lesquels nous pouvons lire des sentences et des souhaits de bienvenue comme : « Les hôtes sont ici chez eux », « La lune claire vous empêche de dormir et le lac est comme un miroir qui charme les hôtes de l'hôtel », « L'hôtel est une nouvelle fleur du lac », discrets compliments à ceux qui ont su choisir en poètes ce coin délicieux pour y établir un hôtel.

Après le déjeuner, dont nous donnons ici le menu :

Les hors-d'œuvres
Le Jambon en croûte
La dinde carême
Les asperges sauce mousseline
Le foie gras truffé
La salade Mimosa
Les fromages de France
La Pagode sous la neige
La corbeille de fruits

M. Lécorché, directeur de la Compagnie des chemins de fer, leva son verre à la prospérité de l'hôtel et dit quelques paroles pour remercier ses hôtes et les principaux artisans de la création de ce pied-à-terre français :

Je ne vous cacherai pas que, après le somptueux déjeuner, digne de Vatel, qui vient de nous être servi, je me sens glisser doucement vers une béate somnolence. Sans doute êtes-vous dans des dispositions analogues, mais vous avez, sur moi, un double avantage : d'abord, vous n'avez pas de discours à faire et puis, alors qu'il me fait vaincre mon engourdissement naissant, vous, au contraire, vous allez être mollement bercés par ma voix, dont je m'efforcerai de tempérer les éclats, afin de ne pas mettre en fuite les rêves d'or qui enchanteront notre sommeil.

Nous sommes réunis aujourd'hui pour baptiser un nouveau-né, issu de la collaboration féconde du gouvernement du Yunnan et de la Compagnie du chemin de fer. Si ce bel enfant a pu voir le jour, malgré les difficultés des circonstances présentes, c'est grâce à la volonté intelligente et tenace du maréchal Long-Yune, auquel j'adresse ici l'expression de notre profonde reconnaissance. C'est aussi grâce à mon vieil ami, M. Miao-Yune-Tai, dont l'esprit de réalisation, heureusement conjugué avec celui de notre directeur général, M. Bodin, est venu à bout de tous les obstacles. Ces artisans d'une belle œuvre de coopération franco-chinoise méritent aussi notre gratitude.

Enfin, il serait injuste d'oublier ceux qui, en un temps record, ont réussi ce miracle de transformer en un établissement de premier ordre, pourvu de tout le confort moderne, un bâtiment où, à ce de vue, tout était à faire, j'ai nommé MM. Clerget ¹²⁰, Roudier, Martin, Durand, Hauser, Thouvignon et aussi M. Jean, de l'Hôtel Métropole, de Hanoï, dont les avis nous ont été des plus précieux pour l'aménagement intérieur. Réalisez-vous le tour de force que représente la création en trois mois, à peine, de tout ce que nous avez visité tout à l'heure : réservoirs, chaudières, canalisations, fosses septiques, cuisines, chambre froide, cloisons, peintures, installations électriques, lingerie, vaisselle, argenterie, garage et service de cars, etc., en un mot de tout ce qu'il faut pour donner entière satisfaction aux occupants des trente chambres que comporte l'hôtel ?

Vous me direz : qu'est-ce que trente chambres dans une ville comme Kunming dont les événements vont faire, en même temps qu'un centre industriel important, une station de tourisme et de repos de tout premier ordre ? C'est évidemment tout à fait insuffisant ; mais il fallait parer au plus pressé, en attendant la réalisation, qui s'impose chaque jour davantage, d'un grand hôtel moderne avec tennis, golf, piscine, etc. C'est là une question qui n'est pas perdue de vue et qui recevra, j'espère, une solution rapide.

Ainsi, les commerçants, les touristes que, deux fois par semaine, nos Michelinnes déversent dans Yunnanfou, seront sûrs d'y trouver dorénavant bon accueil, bonne chaire, confort et distraction.

Je lève mon verre à la prospérité du Grand Hôtel du Lac, au développement et au succès de la collaboration de la Chine et de la France.

Le speech de M. Lécorché fut accueilli par des applaudissements nourris, après quoi sonna l'hymne national chinois que l'assistance écouta debout. Le maréchal Hou-Yin répondit par une improvisation humoristique, comparant notamment la collaboration franco-chinoise à un jeune ménage qui, après quatre mois de vie commune, donna naissance à un nouveau-né : le Grand Hôtel du Lac, le Maréchal ajouta : les parents sont allés vite en besogne et ont bien travaillé. D'ailleurs, n'ont-ils pas été aidés par leurs amis ? » Ce fut ensuite autour de M. Miao-Yune-Tai qui broda sur le même thème et fut vivement applaudi. Ces discours achevés, l'orchestre attaqua la *Marseillaise* qui fut écoutée dans un silence religieux.

Le soir, à partir de 20 h.30, une soirée dansante mit tout le monde en joie. À 21 heures, l'orchestre « Paul Fleutot et ses collégiens » donna un petit concert de musique classique qui fut vivement applaudi. Des programmes avaient été distribués au préalable et les invités très nombreux, Européens et Chinois, entendirent :

- 1°) Menuet de Franz Schubert.
- 2°) Fantaisie Sélection sur des motifs célèbres de F. Schubert.
- 3°) Chanson du Printemps de Mendelsshon.
- 4°) Marche Hongroise de Rakoczy.
- 5°) La truite de Schubert,
- 6°) Isotine de Gabriel Marie,
- 7°) Marche Hongroise n° 2.

¹²⁰ Maurice Clerget (Montceau-les-Mines, 1900-1970) : marié en 1929 à Hanoï avec Andrée Bride, fille d'un résident supérieur au Tonkin par intérim. Polytechnicien, ingénieur civil des mines, attaché à la SFFC à Hanoï. Explorateur des phosphates des îles Paracels (1933). Ingénieur en chef à la Compagnie française des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan à Hanoï. Membre suppléant de la commission mixte du Grand Conseil des intérêts économiques et financiers de l'Indochine (déc. 1940), représentant de la Compagnie du Yunnan au conseil de la Société de transports automobiles indochinois et (1947) de la Société d'études et de documentation pour la reconstitution en Indochine (S.E.D.R.I.C.), directeur des exploitations de la Société de l'Ouenza, directeur des Forges de Gueugnon.

Le bal, mené avec entrain par l'orchestre, dura jusqu'au matin et de nombreux objets de cotillon furent distribués.

Cette journée de fête se déroula sous un ciel splendide, ce qui permit aux dames de revêtir leur plus belle parure.

Dans l'assistance très nombreuse, nous avons remarqué, outre les autorités yunnanaises, M^{me} Piton et M^{me} Dillemann, M^{me} Long, M. Nabitte.

Félicitons sans réserve M. Lécorché, directeur de la Compagnie des Chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan, qui a su réaliser une œuvre splendide, et dont les conseils ont permis la réussite d'une fête de propagande française ; M. Cogne^y, le sympathique gérant de l'Hôtel du Lac, qui s'est dépensé sans compter pour contenter les plus exigeants, ses collaborateurs immédiats, M. de Rivarola, M^{me} Gaston, toujours à l'affût des moindres désirs de chacun.

Désormais, les Français se rendant à Yunnanfou seront assurés de trouver au Grand Hôtel du Lac tout le confort désiré et le meilleur accueil.

Nous formons des vœux pour la réussite de cette entreprise qui ne peut que resserrer davantage les liens qui unissent déjà la Chine à la France.

À YUNNANFOU
LE GRAND HOTEL DU LAC
(*L'Avenir du Tonkin*, 6 septembre 1938)



M. et M^{me} Fleutot sur le seuil

Naissance
(*Chantecler*, 11 septembre 1938, p. 6)

le 5 septembre 1938, à l'hôpital Lanessan, de Hanoi, de Josette Monique Lydia Jeanne, fille de M. Roger Gabriel Vaucher, contrôleur à la Compagnie des chemins de fer de l'IC et du Yunnan, et de M^{me}, née Marie Suzanne Lane Laveran, de Yênbay.

Marie Dubourg contre Jean Boidot

(*La Volonté indochinoise*, 21 novembre 1938)

Le Tribunal a prononcé le divorce entre les époux Marie Marguerite Yvette Dubourg, demeurant à Hanoï, et Jean Xavier Boidot, ingénieur à la Compagnie des Chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan, aux torts et griefs exclusifs de ce dernier.

M. Boidot a été condamné aux entiers dépens.

EN INDOCHINE

Départ du député de la Cochinchine pour le Yunnan
(*Le Nouvelliste d'Indochine*, 25 décembre 1938)

Hanoï, 24 décembre. — Hier après-midi, [M. de Beaumont](#), député de la Cochinchine, est parti pour le Yunnan par la voie ferrée.

Il reviendra le 28 décembre à Hanoï où la Société des Secours mutuels cochinchinois du Tonkin offrira un thé en son honneur.

INDOCHINE.

Un bateau « fantôme » dans le port de Saïgon
(*Les Annales coloniales*, 10 janvier 1939)

(De notre correspondant particulier à Saïgon)

Unité d'une armada d'une vingtaine de navires de ce genre, appartenant à un groupe d'armateurs de Londres spécialisés en la matière et prêts à courir de gros risques, la Stanhope Steamship Cy, depuis trois jours séjournait dans notre port un vapeur, le *Stanhall*, qui vient de débarquer à Rangoon toute une cargaison de matériel de guerre et de munitions à destination de la Chine.

Ce navire est venu à Saïgon dans des buts beaucoup plus pacifiques, puisqu'il est reparti avec une cargaison de maïs à destination de France et de farine de riz à destination de Liverpool.

Mais le trafic habituel du *Stanhall* n'est pas le prosaïque transport des céréales. Il transporte habituellement des marchandises beaucoup plus dangereuses. Il fit, pendant quelque temps, le trafic sur les côtes d'Espagne, fut à plusieurs reprises bombardé par les avions rebelles, mais officiers et équipage recrutés à Gibraltar sont familiarisés avec ces difficultés.

C'est ainsi qu'ils embarquèrent leur précédente et dangereuse cargaison à Odessa, quoiqu'elle soit d'origine anglaise, puis se rendirent sur Hongkong.

Ayant appris, entre-temps, que les Japonais s'étaient emparés de Canton, [ils se dirigèrent sur Haïphong dans le but d'y débarquer leur cargaison \(munitions. et camions\) pour qu'elle puisse regagner le Yunnan par le chemin de fer. Le gouvernement indochinois refusa d'accorder le transit, bien que le Japon n'ait toujours pas encore déclaré la guerre à la Chine.](#)

Il y avait alors à bord de quoi faire sauter tout Tokio et l'on comprend que le gouvernement de l'Indochine ait hésité à accepter une « progéniture » aussi dangereuse.

Le *Stanhall* fila alors sur Rangoon, où le gouvernement birman se montra moins exigeant, et, d'après le *Rangoon Times*, ce matériel, dont la valeur représentait plusieurs millions de roupies, a été dirigé sur la Haute-Birmanie pour, si possible, gagner de là, par voie de terre, Yunnanfou.

Ajoutons qu'après avoir livré le matériel à Rangoon, chaque membre de l'équipage reçut comme gratification 150 livres sterling (2.400 dollars environ). Quant au commandant, sa « bonification » atteignit un chiffre bien supérieur qui lui permettra, après deux ou trois réussites de ce genre, d'acheter un cottage et de se retirer.

LE PORT DE HAÏPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 23 janvier 1939)

Les agents de la Compagnie des Chargeurs réunis et de la Compagnie des Messageries maritimes ont envoyé au résident supérieur la lettre suivante :

Monsieur le résident supérieur,

.....
Les docks de la chambre de commerce de Haïphong sont encombrés actuellement par des marchandises en transit pour le Yunnan. C'est ainsi que non seulement les magasins d'import sont bondés, mais encore que les magasins d'exportation sont pleins de marchandises destinées au Yunnan ; de plus, celles ci continuent à affluer dans de telles proportions que les wagons mis à la disposition du commerce pour Yunnanfou ne suffisent pas à évacuer les marchandises en stock et celles qui continuent à arriver.

.....
Nous vous serions donc très obligés de bien vouloir user de votre haute influence pour que le Compagnie des Chemins de fer du Yunnan augmente dans de fortes proportions le nombre de wagons mis à la disposition du commerce pour l'acheminement des marchandises pour le Yunnan.

.....

CHRONIQUE DE HAÏPHONG
DÉPARTS
« Claude-Chappe »
(*L'Avenir du Tonkin*, 7 février 1939)

Liste des passagers embarqués à bord du « Claude-Chappe » lundi 6 février :
Pour Marseille : M. M^{me} Cabanel Denis, Compagnie du Yunnan

La route Yunnan-Birmanie
(*Les Annales coloniales*, 21 février 1939)

M. Outrey se préoccupe dans *Le Midi colonial* de la menace économique que constituerait pour notre Tonkin la dérivation du trafic chinois par la Birmanie :

Pour rompre son dangereux isolement, trois voies s'offraient à la Chine : l'une conduit en U.R.S.S. par Lantchéou, dans le Kanson et Ouroumtchi dans le Sin-Kiang. Elle emprunte pour partie l'ancienne route de la Soie, celle qui longtemps fut le moyen de communication, toujours précaire, à travers la Mongolie et le Turkestan, entre l'Europe et l'Extrême-Orient. L'autre est constituée par notre chemin de fer Haïphong-Yunnan-Fou. Enfin, la route Birmanie-Yunnan, appelée à ouvrir à la Chine une fenêtre sur l'océan Indien, forme le troisième exutoire. Pour ce dernier, les difficultés à vaincre étaient grandes. Mais tous les obstacles ont été surmontés. La ténacité chinoise,

stimulée par le désir de renforcer l'appareil défensif de la Chine, a remporté là une magnifique victoire. Cette route se prête parfaitement à la circulation des camions-automobiles et beaucoup savent comme moi que le crédit consenti récemment à Londres au gouvernement chinois doit être consacré en partie à l'achat de camions et aussi d'armes et de munitions à destination du gouvernement régulier de la Chine, c'est-à-dire du maréchal Tchang-Kai-Chek.

Si nous n'y prenons garde, très rapidement, le trafic pour alimenter la Chine du Sud abandonnera Haïphong pour se porter sur Rangoon.

Liste électorale des élections des délégués au
Conseil français des intérêts économiques et financiers du Tonkin
(*Bulletin administratif du Tonkin*, 1939, p. 2091-2358)

PROVINCE DE HADONG

- 10 Bléas Chef de district Cie Yunnan Gia-lâm venant de Yênbay
- 44 Dubois Charles Sous-chef dépôt Cie Yunnan 29 ans Gia-lâm (Bacninh)
- 48 Estrade Paul Gardien magasin Cie Yunnan 41 ans Gia-lâm Bacninh
- 63 Gosse Alexandre Chef gare Cie Yunnan 38 ans Gia-lâm Bacninh
- 64 Greiller Fernand Chel dépôt Cie Yunnan 38 ans Gia-lâm Bacninh
- 66 Gros René Sous-chef ateliers Cie Yunnan 34 ans Gia-lâm Bacninh
- 74 Hullo Maurice Contremaître Cie Yunnan 38 ans Gia lâm (Bacninh)
- 87 Lecuir René Chef ateliers Cie Yunnan 59 ans Gia-lâm (Bacninh)
- 112 Ninin Jean Sous chef dépôt Cie Yunnan 34 ans Gia-lâm (Bacninh)
- 131 Rouhet Pierre Chef district Cie Yunnan 36 ans Gia-lâm (Bacninh)
- 137 Sebond Jérôme Mécanicien ajusteur Cie Yunnan 42 ans Gia-lâm (Bac ninh)
- 144 Tesseyre Louis Contremaître Cie Yunnan 48 ans Gia-lâm (Bac ninh)
- 151 Tranchant Florent Chef district Cie Yunnan 56 ans Gia-lâm (Bacninh)
- 152 Tran van Xu dit Trần quốc Su Commis à la Compagnie Yunnan 38 ans Gia-lâm (Bacninh)
- 154 Trevin Moïse Chef section Cie Yunnan 44 Gia-lâm (Bacninh) ;
- 161 Vernot Georges Chef dépôt Cie Yunnan 12 ans Gia-lâm (Bac ninh)

PROVINCE DE BACNINH

- 3 Bléas Chef de District Cie Yunnan Gia-lâm Venant de Yênbay
- 12 Dubois Charles Sous-chef dépôt Cie Yunnan 29 ans Gia-lâm
- 13 Estrade Paul Marius Gardien magasin général Cie Yunnan 41 ans Bacninh
- 17 Gosse Alexandre Chef de gare Cie Yunnan 38 ans Gia-lâm
- 19 Greiller Fernand Chef dépôt Cie Yunnan 38 ans Gia-lâm
- 23 Hullo Maurice Contremaître Cie Yunnan 38 ans Gia-lâm
- 29 Lecuir René Chef des ateliers Cie Yunnan 59 ans Gia-lâm
- 36 Ninin Jean Sous-chef de dépôt Cie Yunnan 34 ans Gia-lâm Venant de France
- 41 Rouhet Pierre Chef de District Cie Yunnan 36 ans Gia-lâm
- 42 Sebond Jérôme Mécanicien ajusteur Cie Yunnan 42 ans Gia-lâm
- 48 Tesseyre Louis Contremaître principal Cie Yunnan 48 ans Gia-lâm
- 51 Tranchant Florent Chef de district Cie Yunnan 56 ans Gia-lâm
- 52 Tran van Xu dit Tran quoc-Su Commis à la Compagnie Yunnan 38 ans Gia-lâm
- 54 Trevin Moïse Chef de Section Cie Yunnan 44 ans Gia-lâm
- 58 Verrnot Georges Chef de dépôt Cie Yunnan 42 ans Gia-lâm

PROVINCE DE LAOKAY

1 Barat Edmond Chef de dépôt Cie des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan
38 ans Phomoi
4 Fadalti Charles Agent des ponts métalliques Cie Yunnan 37 ans Pho moi
20 Pretceille Yves Henri Marcel Chef de gare principal [Cie Yunnan] 33 ans Lao kay
23 Temolier Sous-chef de section Cie Yunnan 32 ans Pho moi

PROVINCE DE PHU THO

16 Ouvrier Chef district Cie du Yunnan 52 ans Viêtri
27 Rouille Victor Eugène Chef d'équipe Cie du Yunnan 34 ans Thanh Ba

PROVINCE DE YENBAY

3 Besti Charles Chef de district à la Compagnie Yunnan né le 8 janvier 1892 Trai hutt
4 Blanc Xavier Chef de district à la Compagnie Yunnan né le 6 octobre 1903 Yênbay
23 Vaucher Roger Agent de la Compagnie Yunnan né le 29 décembre 1907 Yênbay
24 Veglia Victor Chef de dépôt à la Compagnie du Yunnan né le 26 avril 1901
Yênbay

VILLE DE HANOÏ

5 Aëlion Jacques Inspecteur des Services actifs (Cie du Yunnan) 39 ans Hanoï
37 Arnaud Louis Inspecteur à la Compagnie du Yunnan 37 ans Hanoï
39 Arrambide Jean Pierre Inspecteur à la Compagnie du Yunnan 40 ans Hanoï
73 Barillet Marcel Chef de section Cie du Yunnan 59 ans Hanoï
86 Bas Charles Inspecteur à la Compagnie du Yunnan 57 ans Hanoï
125 Bernus Joseph Adjoint au chef des Services administratifs (Cie du Yunnan) 43
ans Hanoï
131 Bibonne Armand Chef de dépôt principal (Cie du Yunnan) 44 ans Hanoï
149 Bodin Directeur général Cie des chemins de fer du Yunnan 62 ans Hanoï
267 Chapuis André Léon Inspecteur principal à la Compagnie du Yunnan 45 ans
Hanoï
272 Charriaut Édouard Cyprien Sous-inspecteur à la Compagnie du Yunnan 46 ans
Hanoï
295 Clemensat Paul Ingénieur à la Compagnie du Yunnan 53 ans Hanoï
296 Clément Antony Inspecteur principal à la Compagnie du Yunnan 40 ans Hanoï
298 Clerget Paul Ingénieur à la Compagnie du Yunnan 38 ans Hanoï
371 Découvreur Marius Inspecteur à la Compagnie Yunnan 45 ans Hanoï
460 Durand Benjamin Contrôleur de train à la Compagnie Yunnan 36 ans Hanoï
484 Faciole Camille Commis à la Compagnie du Yunnan 38 ans Hanoï.
485 Faciole Paul Chef de Section Cie du Yunnan 59 ans Hanoï.
502 Fillioux Émile Inspecteur principal à la Compagnie du Yunnan 41 ans Hanoï
517 Fournier Marcel Gabriel Chef de section à la Compagnie du Yunnan 45 ans
Hanoï
576 Giroit Marcel Ingénieur à la Compagnie du Yunnan 49 ans Hanoï
645 Hermier Henri Paul Inspecteur à la Compagnie du Yunnan 53 ans Hanoï.
665 Isnard Gaston Alexandre Agent de la Compagnie du Yunnan 40 ans 76,
boulevard Armand-Rousseau
666 Isnard Paul Chef de Section à la Compagnie du Yunnan 50 ans Hanoï
685 Joly Marius Inspecteur à la Compagnie du Yunnan 46 ans Hanoï
758 Lauret Aimé Sous-inspecteur à la Compagnie du Yunnan 24 ans Hanoï
761 Laurin Roger Ex-sous-chef de dépôt à la Compagnie du Yunnan 25 ans rue
Borgnis-Desbordes (Hôpital indigène)
778 Lécorché Maurice Henri Louis Directeur de l'exploitation Cie du Yunnan 53 ans
Hanoï

839 Louche Cabet Georges Inspecteur principal à la Compagnie du Yunnan 52 ans Hanoï
857 Malbert André Jean Inspecteur à la Compagnie du Yunnan 58 ans Hanoï
1006 Paoli Paul Commis à la Compagnie du Yunnan 25 ans Hanoï
1013 Patoux André Jules Ingénieur en chef Cie du Yunnan 46 ans Hanoï
1014 Patrizi Augustin Sous-inspecteur à la Compagnie du Yunnan 39 ans Hanoï
1035 Petit Jean Chef du secrétariat de la Compagnie du Yunnan 45 ans Hanoï
1089 Preclaire Édouard Edmond Victor Ingénieur en chef de fer du Yunnan 51 ans Hanoï
1114 Regeau Jean Chef d'arrondissement à la Compagnie du Yunnan 45 ans Hanoï
1162 Rossignol Maurice Émile Inspecteur à la Compagnie du Yunnan 48 ans Hanoï
1213 Siffray Jean Chef des services administratifs Cie du Yunnan 40 ans Hanoï
1260 Thibau Georges Jean Commis à la Compagnie du Yunnan 44 ans Hanoï

APRÈS L'OCCUPATION JAPONAISE DE HAINAN

Une motion du [Groupe de protection des intérêts français en Extrême-Orient](#)
en faveur de l'ouverture de la frontière tonkinoise
(*L'Effort* (Hanoï), 10 mars 1939)

Hanoï
À Kham-Thiên
Annamites contre Chinois
(*L'Avenir du Tonkin*, 11 mars 1939)

Beaucoup d'effervescence hier soir à Kham-Thiên, un Chinois ayant blessé un Annamite avec une pierre lancée avec une fronde.
Des explications on passa aux coups.
La gendarmerie intervint. Des arrestations eurent lieu et le calme revint, on compte une demi douzaine de blessés.

Hanoï
La bagarre de Khâm Thiên
(*L'Effort*, 17 mars 1939)

Les quotidiens ont relaté avec force détails la bagarre qui se produisit vendredi soir dernier au quartier de Khâm Thiên, bagarre provoquée par les espiègleries inadmissibles d'un groupe de mécaniciens et chauffeurs chinois récemment venus à Hanoï pour, dit-on, conduire sous peu vers la Chine les camions et camionnettes que la fermeture momentanée de la frontière tonkinoise avait bloqués dans notre ville et qu'on voit encore derrière l'emplacement de la foire.

Avant cet incident regrettable, ces Chinois, installés au nombre d'une trentaine au n° 135 du célèbre quartier, en avaient provoqué d'autres également déplorables. En effet, en passant devant la demeure provisoire de ces indésirables, plus d'un Annamite avait reçu sur la tête des cailloux lancés avec force par une main mystérieuse. Et, certain soir, ces « travailleurs » avaient hélé un marchand de soupe ambulant et, après avoir

avalé toute sa soupe, avaient réglé la note au moyen de coups de poing généreusement distribués. Bref, ces individus se conduisaient à la manière d'une soldatesque ivre en pays conquis. Et le silence et la résignation de leurs pauvres victimes les avaient encouragés lorsque, vendredi soir dernier, un Annamite, employé à la Compagnie des chemins de fer du Yunnan, ayant reçu un caillou en pleine figure, s'avisa de protester. Cette protestation eut le don de mettre en fureur les voyous chinois qui n'hésitèrent pas à brutaliser et à blesser gravement non seulement le protestataire mais tous les Annamites attirés là par le bruit de la bagarre, y compris même les tuân-phiên, représentants de la force publique absente.

Les autorités, alertées, n'ont pu mettre la main que sur dix huit de ces voyous, lesquels attendent, à l'ombre, la décision de la justice.

Est-il besoin de dire que celle-ci a le devoir de frapper sévèrement ces indésirables pour leur ôter à eux comme à leurs émules l'envie de perpétuer ici des mœurs de gangsters ?

Est-il besoin de dire qu'il est absolument nécessaire que la Sûreté double de vigilance dans la surveillance non seulement des milieux japonais, mais aussi de certains milieux chinois et que le Gouvernement expulse sans hésitation les éléments qui se signalent par leur attitude belliqueuse vis à vis de nos compatriotes ?

Est-il besoin d'ajouter que, pour la bonne entente entre Annamites et Chinois (que nous ne rendons pas tous responsables des faits et gestes de quelques brebis galeuses), le consul général de Chine à Hanoï se doit de prendre lui-même toutes les mesures en son pouvoir pour éviter le renouvellement des incidents de ce genre ?

Qu'il sache qu'une échauffourée semblable entre Chinois et Annamites vient d'éclater à Vinh. Et on nous affirme qu'une vingtaine de Chinois armés de bâtons et de débris de briques mirent à mal bon nombre d'Annamites et qu'ils ne furent réduits à l'impuissance que grâce à l'intervention de .. ô ironie !... de quelques Japonais résolus.

Après l'incident qui se produisit au marché de légumes de Haïphong, le consul général de Chine a bien adressé à ses compatriotes une circulaire où il est dit notamment : « Si leurs relations ont suscité entre les deux peuples une amitié à l'épreuve du temps, cela n'a pas empêché certains Chinois de provoquer, par des actes irréfléchis, des incidents regrettables. À preuve ce qui s'est passé au marché de légumes de Haïphong et dans un train. L'attitude blâmable de ces Chinois a déshonoré la communauté chinoise. Ils ont oublié que, fixés en territoire étranger où leurs moindres incorrections sont remarquées, leur devoir est de montrer partout où ils sont le degré de progrès intellectuel du peuple chinois... »

De tels conseils sont nécessaires mais insuffisants s'ils ne sont pas suivis de sanctions sévères contre les indésirables.

AU PALAIS

Tribunal de 1^{re} instance
Audience correctionnelle française du mercredi 22 mars 1939
(*L'Avenir du Tonkin*, 22 mars 1939, p. 2)

Monsieur Noël préside avec au siège du Ministère M. le procureur de la République p.i. Morice.

.....
Sur demande de M^e Mayet sera appelée l'affaire Trévin Moïse : homicide involontaire et blessures involontaires par accident d'automobile.

L'accident s'est produit à Gia-Lam, alors qu'en compagnie de M. Kornfeld ¹²¹ se rendant à son travail, M. Trévin prenait une leçon de conduite en vue de passer l'examen d'obtention du permis.

Des déclarations de M. Trévin comme des dépositions des témoins, il résulte que le mauvais temps, le sol bombé et glissant ont leur large part dans ce qui est arrivé.

M. le procureur de République p.i. Morice retiendra à l'encontre du prévenu l'imprudence et la maladresse : il demandera l'application de la loi.

La défense, après avoir retracé les phases de l'accident, discutera le rapport de l'expert qui a conclu à la responsabilité de M. Trévin pour les 4/5 ; à la responsabilité des victimes pour 1/5.

Il n'y a, dira M^e Mayet, ni responsabilité pénale, ni responsabilité civile à retenir contre M. Trévin et il apporte à l'appui de sa thèse, une jurisprudence très intéressante se rapportant à l'« élève » et au « moniteur », donc au cas d'espèce.

En fin de quoi, il demandera l'acquiescement de son client ; aucune faute n'ayant été commise par l'« élève ». — Il ajoute que bénévolement, mais sans reconnaître sa responsabilité, M. Trévin a dédommagé la famille du défunt et la victime,

Le tribunal, déclarant qu'il ne s'agissait pas d'une leçon de conduite, condamne M. Trévin à 600 francs d'amende et aux dépens.

.....

Compagnie française des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan
(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 3 juin 1939)

L'assemblée ordinaire s'est tenue, sous la présidence de M. H. E. Boyer, président du conseil d'administration.

L'exploitation s'est poursuivie en 1938 dans des conditions qui marquent, par rapport à l'exercice 1937, un accroissement important de l'activité et du rendement des divers services, qui se traduit par une augmentation notable du trafic et des recettes.

Les recettes d'exploitation se sont élevées à 97.078.480 francs, soit une augmentation de 61,7 % sur 1937.

Les voyageurs transportés ont été au nombre de 4.462.386, en accroissement de 300.542 soit 7,2 %.

Les dépenses d'entretien et d'exploitation se sont élevées à 37.058.652 fr. contre 29 millions 41 342 francs en 1937, soit une augmentation de 27,6 %.

Le bénéfice de l'exercice ressort à 12 millions 564.229 fr. 96, auquel il faut ajouter le report de l'exercice précédent, soit 343.736 fr. 51, ce qui donne un total de 12.907.966 fr. 47.

Les comptes ont été approuvés à l'unanimité. Le dividende a été fixé à 55 francs brut par action. Un acompte de 20 francs ayant été distribué le 7 octobre 1938, le solde de 35 francs a été mis en paiement le 1^{er} juin 1939 contre remise du coupon n^o 4. Le montant net de ce coupon sera de :

26 fr. 40 pour les actions au porteur 29 fr. 35 ou 26 fr. 52 pour les actions nominatives, suivant que l'impôt leur est applicable au taux de 18 ou de 27

MM. Lemarquis et [André] Bourgeois ont été réélus administrateurs.

¹²¹ Moïse Kornfeld entre le 1^{er} avril 1947 au service Entretien et travaux de la Régie des chemins de fer de l'Indochine (*Annuaire administratif de l'Indochine*, 1949). Propriétaire d'un fonds de commerce de vins, liqueurs à emporter, sis à Saint-Maur-des-Fossés (Seine), 131, avenue du Centenaire, il le cède en novembre 1951 (*La Loi*, 7 novembre 1951).

AU TONKIN

700 ouvriers des chemins de fer
du Yunnan font la grève
(*Le Populaire d'Indochine*, 15 juin 1939)

Samedi matin 10 juin, 700 ouvriers de la Compagnie française des chemins de fer du Yunnan à Gialâm adressèrent à leur chef, M. Lecuir, une demande en 7 points par l'intermédiaire de leurs délégués, tendant à obtenir :

1° l'augmentation de 10 % pour tout salaire journalier inférieur ou égal à 0 p.50, de 25 % pour tout salaire compris entre 0 p. 51 et 0 p. 80, de 20 % pour tout salaire compris entre 0 p. 81 et 1 p. ; enfin, de 15 % pour tout salaire supérieur à 1 p.

2° le droit à la participation aux bénéfices et aux indemnités de loyer pour tous les ouvriers du cadre primaire ayant eu 5 ans de service.

3° le droit aux indemnités pour cherté de vie pour tous les ouvriers du cadre supplémentaire, la suppression de la baisse de salaire lors de leur passage au cadre primaire.

4° le droit aux jours fériés payés qui ne devront pas d'ailleurs figurer parmi les 10 jours de congé réglementaires.

5° la suppression du stage non payé.

6° la construction d'un atelier pour l'équipe qui travaille les wagons.

7° la fourniture des boissons pendant toute l'année.

Comme M. Lecuir ne pouvait leur donner satisfaction immédiate, les ouvriers, ajusteurs, forgerons, fondeurs, chaudronniers, électriciens, selliers, ferblantiers... se mirent en état de grève. La Compagnie du Yunnan avait pourtant pris l'initiative dès vendredi d'augmenter les salaires de 7 à 10 %, mais pareille augmentation ne serait pas, d'après les grévistes, parallèle à celle du coût de la vie.

À la nouvelle de la grève, M. le résident de Bac-ninh, S E. le Tong doc, le tri-phu de Gia-lâm ainsi que les agents de la Sûreté se rendirent aussitôt sur les lieux. Les ateliers furent gardés par un détachement de la Garde indigène provinciale, qui n'eut pas cependant à intervenir car il n'y eut pas de manifestation. Dès midi, le tri-phu convoqua l'un des grévistes et lui conseilla d'inviter ses camarades à reprendre le travail. à 2 h. de l'après midi, M. Lecuir, en promettant aux délégués ouvriers de donner suite à leurs réclamations dans quinze jours, engagea les grévistes à retourner aux ateliers dès lundi.

Mais les ouvriers exigèrent des promesses formelles. En tout cas, ils ont demandé à l'inspecteur du travail d'intervenir en leur faveur. Nous ne savons pas si les négociations ont abouti.

[Grève]

(*L'Écho annamite*, 16 juin 1939)

Sept cents ouvriers spécialistes : forgerons, fondeurs, électriciens, ajusteurs, chaudronniers, ferblantiers, etc., employés aux ateliers de Gialâm des chemins de fer de la Compagnie de l'Indochine et du Yunnan, se sont mis en grève, pour réclamer des augmentations d'indemnités et de salaires, outre divers avantages matériels et pécuniaires que leur chef, M. l'ingénieur Lecuir, n'avait pas le droit de leur accorder immédiatement.

La résident et le tông-dôc de Bac-Ninh, ainsi que le triphu de Gialâm, se sont rendus sur les lieux, pour essayer de négocier avec les grévistes et les ramener au travail.

Mais ces démarches n'ont pas abouti, et les autorités ont dû faire appel à la milice, pour prévenir incidents et sabotages.

Les grévistes ont envoyé des délégués à Hanoï, avec mission de parlementer avec l'inspecteur général du Travail et les dirigeants locaux de la compagnie employeuse. On ignore encore le résultat de ces négociations.

Compagnie française des
Chemins de fer de l'Indochine & du Yunnan
Assemblée ordinaire du 23 mai 1939
(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 24 juin 1939)

L'assemblée est présidée par M. H. E. Boyer, président du conseil d'administration, qui appelle au bureau, en qualité de scrutateurs, les deux plus forts actionnaires présents, la Banque de l'Indochine, représentée par M. Borderieux, et le Crédit Lyonnais, représenté par la Compagnie du Chemin de Fer Franco-Éthiopien, en la personne de son directeur, M. Rousset.

M. Mermilliod remplit les fonctions de secrétaire

394 actionnaires, possédant 91.067 actions, sont présents ou représentés.

RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

[...] La marche de l'exploitation

L'exploitation s'est poursuivie en 1938 dans des conditions qui marquent, par rapport à l'exercice 1937, un accroissement important de l'activité et du rendement des divers services, qui se traduit par une augmentation notable du trafic et des recettes.

Au Tonkin, la situation économique a accusé de nouveaux progrès, les transports de voyageurs et de marchandises se sont développés ; il a été procédé à des ajustements de tarifs devenus nécessaires par suite des dévaluations successives de la piastre, cette mesure ayant été prise simultanément sur le réseau exploité par la colonie et sur notre réseau.

Au Yunnan, où, comme conséquence des événements, ont afflué de nombreux réfugiés chinois, des administrations et des entreprises, les mouvements de voyageurs et de marchandises ont sensiblement progressé par suite de l'accroissement de l'activité générale et des besoins de la province ; de plus, certaines marchandises, en provenance ou à destination de la province du Setchouan, empruntent la ligne du Yang-Tse-Kiang.

La saison des pluies a été assez clémente, aussi bien au Yunnan qu'au Tonkin : cependant, d'importants éboulements rocheux ont coupé la voie aux points kilométriques 108 + 700 et 406 + 500, interrompant la circulation des trains pendant un mois. Nous indiquons, l'an dernier, que la solution définitive à l'étude pour le passage du premier de ces points comportait l'exécution d'un tunnel de 450 mètres de longueur ; les travaux de ce tunnel sont en cours, et seront vraisemblablement achevés au milieu de l'année 1939.

Le trafic

Les recettes de l'exploitation se sont élevées à 97.078.480 fr, 10. soit une augmentation de 61,7 % sur 1937.

Les transports commerciaux en P.V. totalisent 378.626 tonnes transportées et 96 millions 339.673 tonnes-km., contre, en 1937, 309.203 tonnes transportées et 67.737.208 tonnes-km., ce qui marque une augmentation de 42 % du tonnage kilométrique.

Le trafic de transit dans le sens Haïphong-Yunnan, avec 51.670 tonnes, est en augmentation de 54,9 % sur 1937. Toutes les catégories de marchandises contribuent à cet accroissement.

Le trafic de transit du Yunnan vers Haïphong-Docks s'est élevé à 15.518 tonnes, soit une augmentation de 16 % sur 1937. L'étain ne contribue pas à cet accroissement, son tonnage s'étant maintenu, d'une année à l'autre, à 9.000 tonnes environ. L'augmentation est due principalement aux marchandises en provenance du Setchouen, comme l'huile de bois, les soies de porc.

Le trafic entre le Tonkin et le Yunnan a atteint, à la montée, 9.702 tonnes, contre 3.626 tonnes en 1937. C'est le ciment qui fait, presque à lui seul, toute la différence. À la descente, le tonnage a peu varié : 2.536 tonnes en 1938 au lieu de 2.056 en 1937.

Les marchandises importées au Tonkin par Haïphong-Docks et transportées sur notre réseau sont en progression de 25 % sur 1937, avec un tonnage de 30.962 tonnes, les principales augmentations portant sur les carburants, les tissus, la farine, le sucre.

Les exportations du Tonkin par la même voie se sont chiffrées par 38.774 tonnes, ce qui représente une augmentation de 17,5 % sur 1937, par suite, notamment, des tonnages plus élevés du minerai d'antimoine, du café, des huiles.

Le trafic local Tonkin proprement dit a été de 89.581 tonnes, soit une augmentation de 50 % sur 1937. Cette augmentation porte surtout sur l'alcool indigène, les animaux vivants, le ciment, les matériaux de construction, le maïs.

Le trafic local au Yunnan, avec un chiffre de 139.883 tonnes, reste au même niveau qu'en 1937. Il y a augmentation sur le riz, le soja, le sel, les bois de charpente, le charbon de terre, le coke, etc., mais des diminutions sont observées sur le charbon de bois, le lignite, le sucre.

Pour obtenir le tonnage total transporté en P. V., il convient d'ajouter aux chiffres que nous venons de citer celui des transports en service, effectués dans les conditions de l'article 44 du cahier des charges, soit 112.409 tonnes. On aboutit ainsi à un total de 491.035 tonnes, contre 423.122 tonnes en 1937, les tonnages kilométriques correspondants étant de 110.442.961 tonnes-km. en 1938 contre 78.862.896 en 1937.

Les voyageurs transportés ont été au nombre de 4.462.386 en accroissement de 300.642, soit 7,2 % sur 1937, les parcours-kilométriques avant été de 195.481.053 en 1938, contre 183.449.045 en 1937, soit une augmentation de 6,6 %.

Les autorails ont été de plus en plus fréquentés. Au Tonkin, en raison de l'affluence, ils ont dû, à maintes reprises, être doublés par des trains légers. La mise en service dans quelques mois, des trois automotrices avec remorques commandées l'an dernier permettra d'assurer dans de meilleures conditions les relations rapides Hanoï-Haïphong.

Au Yunnan, la nouvelle Micheline 37 places 1^{re} 3^e classes, effectuant chaque semaine un service aller et retour de Lao-kay à Yunnanfou, est vite devenue insuffisante. Dès le début de l'été 1938, la première Micheline de 15 places a été, après révision, remise en circulation, le service devenant ainsi bi-hebdomadaire. Pour assurer ce service bi-hebdomadaire dans de bonnes conditions, une Micheline de 43 places, avec remorque pour les bagages, a été commandée au début de 1939 et sera prochainement livrée.

Les recettes marchandises G.V., compris les colis postaux, ont atteint 5.115.693 francs, au lieu de 2.932.308 francs 70 en 1937.

Le parcours total des trains a été de 3 millions 014.359 km., en augmentation de 21 % sur 1937.

Dépenses d'entretien et d'exploitation

Les dépenses d'entretien et d'exploitation se sont élevées à 37.058.652 francs 10, non compris les intérêts des sommes immobilisées dans les approvisionnements ni les dépenses de travaux et fournitures complémentaires qui font l'objet d'un compte spécial. Ce chiffre est à rapprocher de celui de 29.041.342 francs de l'exercice 1937 ; l'augmentation en 1938 ressort ainsi à 27,6 %. Les besoins croissants du trafic P.V. nous ont amenés à passer de nouvelles commandes de matériel roulant. En plus des 20 wagons couverts de 20 tonnes, dont notre rapport de l'an dernier signalait la commande, nous avons, en 1938, passé marché pour 10 wagons tombereaux et 20

wagons plats de 20 tonnes, qui sont déjà livrés. Au début de cette année, nous avons commandé 100 wagons couverts, 30 wagons tombereaux et 20 wagons plats de 20 tonnes, sur lesquels 50 wagons sont en cours d'expédition, le reste devant suivre sous peu.

Les moyens de traction devenant également insuffisants, nous avons racheté, en décembre dernier, les 4 locomotives extralourdes que nous avions cédées en 1935 à la Compagnie du Chemin de Fer Franco-Éthiopien. Nous avons, de plus, acheté au début de 1939 trois locomotives d'occasion et nous prévoyons l'achat de quelques locomotives articulées type Garratt, d'une puissance double de celles de nos plus fortes machines actuellement en service.

L'augmentation de notre parc de matériel roulant et de traction était nécessaire, non seulement pour faire face aux besoins exceptionnels de la période actuelle, mais aussi pour répondre et contribuer à l'essor économique, que nous pensons durable, du Yunnan et de toute la Chine du Sud-Ouest.

Pour faire face aux charges de ces acquisitions de matériel, le prélèvement opéré sur les recettes au titre des travaux et fournitures complémentaires a été fixé, en accord avec la Colonie, à 29 millions de francs pour l'exercice 1938, au lieu de 3 millions de francs en 1937.

Organisation de services annexes

Au cours de l'année 1938, nous avons organisé, dans les conditions prévues par la convention du 6 décembre 1935, les services annexes du chemin de fer indiqués ci-après :

Au Tonkin : deux services automobiles assurent, l'un la correspondance entre la gare d'Haïphong et la plage de Doson*, et l'autre la correspondance entre la gare de Pho-Moï-Lao-kay et la station d'altitude de Chapa* ; ces services ont fait l'objet d'accords passés avec les autorités locales ; ils fonctionnent dans des conditions satisfaisantes.

Au Yunnan : un service horticole dont le but est d'améliorer et de développer les cultures maraîchère et fruitière du plateau yunnanais, en vue de contribuer à l'approvisionnement en légumes et fruits des centres urbains d'Indochine et des pays tropicaux voisins ; un hôtel-terminus à Yunnanfou.

Ces services ont fait l'objet d'accords passés avec les autorités provinciales ; les premiers résultats obtenus donnent satisfaction.

Remarques sur les comptes

Les comptes de l'exercice 1938 ont été présentés à la Colonie le 10 mars 1939 en conformité des règles prescrites par les conventions de 1935.

Le bilan au 31 décembre 1938 que nous vous soumettons est présenté sous la même forme que celui de l'an dernier.

Vos commissaires vous donneront, dans leur rapport, toutes explications utiles sur les variations des divers postes d'un exercice à l'autre.

Le Compte d'Exploitation comporte, comme l'an dernier, des dotations : au compte d'ordre des excédents, et insuffisances formulaires : 2.500.000 francs : et à la provision pour amortissement du capital : 700.000 fr.

Nous y avons inscrit également une somme de 2.380.000 francs au titre de la Provision pour risques divers du domaine privé, ce poste, qui sert notamment de fonds d'assurance contre l'incendie, n'ayant bénéficié d'aucune augmentation depuis plusieurs années malgré les dévaluations successives de la piastre. Un rajustement s'imposait pour tenir compte de la valeur actuelle des risques.

Nous avons prévu un crédit de 2.300.000 francs aux comptes Généraux de Construction et d'Exploitation qui ont subi, et sont éventuellement appelés à subir, certains prélèvements pour rectifications de comptes, dépenses non admises dans les comptes de partage, etc.

Nous avons enfin doté de 1.500.000 francs la Provision pour dépréciation éventuelle du portefeuille.

Répartition des bénéfices

Le solde créditeur du Compte d'exploitation, à porter au crédit du Compte Profits et Pertes, est ainsi de 8.807.522 12

En y ajoutant les intérêts et revenus divers du domaine privé.3.756.707,84

le total à répartir est de 12.564.229 96

En conformité de l'article 44 des statuts, nous vous proposons, messieurs, la répartition suivante :

5 % à la réserve légale, 628.212 francs ;

Intérêt à 5 %, ou premier dividende, soit 12 francs 50 par action, 1.925.000 francs ;

Nous proposons de porter au Fonds de réserve et de prévoyance prévu par l'article 44 des statuts une somme de 2.200.000 francs ;

Ensemble 4.753.212 9

Sur l'excédent de 6.811.017 96

il reste, après les prélèvements statutaires 7.029.916 16

En y ajoutant le report de l'exercice précédent 343.736 51

on obtient un total disponible de 7.373.652 67

sur lequel nous proposons de prélever 6.545.000 00

pour attribuer aux actions un dividende supplémentaire de 42 francs 50.

Le dividende total serait ainsi porté à 55 fr., laissant un report à nouveau de 828.652 67

Un acompte de 20 francs ayant été distribué le 7 octobre 1938. le solde de 35 francs sera mis en paiement le 1^{er} juin 1939 contre remise du coupon n° 4. Le montant net de ce coupon sera de :

26 francs 40 pour les actions au porteur ;

29 francs 35 ou 26 francs 52 pour les actions nominatives, suivant que l'impôt leur est applicable au taux de 18 % ou de 27 %.

Questions à l'ordre du jour

Les deux administrateurs soumis à réélection cette année sont MM. Lemarquis et [André] Bourgeois. Nous vous proposons de renouveler leur mandat pour six ans. [...]

Hommage au dévouement du personnel

Notre directeur général est en Extrême-Orient où il assure l'adaptation de nos services aux nouveaux besoins et complète les mesures déjà prises pour faire face au développement du trafic.

Notre personnel s'est montré à la hauteur de sa tâche et nous nous plaignons à rendre hommage au dévouement constant dont il a fait preuve, et aux efforts qu'il a su faire dans des circonstances parfois difficiles.

Nous annexons au présent rapport les comptes rendus sommaires des Caisses de prévoyance du personnel que subventionne la Compagnie.

BILAN AU 31 DÉCEMBRE 1938

ACTIF	
Caisses et banques	32.084.040 10
Portefeuille et placements	41.530.633 32

Domaine privé immobilier de la Compagnie	4.209.478 36
Approvisionnements	27.926.740 20
Comptes de premier établissement :	
Tonkin	11.585.132 33
Yunnan	166.754.990 09
Travaux complémentaires à la voie. Matériel fixe complémentaires. Lignes et appareils télégraphiques et téléphoniques :	
Tonkin	7.834.996 17
Yunnan	52.671.882 19
Communs aux deux sections	3.419.274 00
Outillage, mobilier et matériel roulant en augmentation d'Inventaire	39.539.998 52
Portefeuille et placement du compte spécial de travaux et fournitures complémentaires	3.498.788 20
Part des recettes d'exploitation versée à la colonie	126.636.339 78
Comptes d'ordre et débiteurs divers	7.412.366 03
	<u>525.614.659 29</u>
PASSIF	
Capital social	38.500.000 00
Obligations :	
Emprunt de 1901	76.006 000
Emprunt de 1909	10.499 762 00
Subventions de la colonie Tonkin	
Matériel roulant, armement et équipement de la ligne	9.110.358 23
Indemnité forfaitaire (sentence arbitrale 1908)	5.620.000 00
Yunnan	
En capital (article 5 de la convention de concession)	12.499.999 90
Contribution supplémentaire (sentence arbitrale 1908)	44.458.224 24
Somme à valoir pour travaux et fournitures	7.000.000 00
Avances pour travaux et fournitures complémentaires des exercices 1924 à 1933, entièrement amorties	23.922.488 77
Prélèvements sur les recettes d'exploitation pour travaux et fournitures complémentaires	69.659.781 17
Part des recettes d'exploitation revenant à la colonie	145.829.274 98
Comptes d'ordre et créditeurs divers	30 851.514 86.
Comptes généraux de construction et d'exploitation :	

Construction	4.059.268 45.
Exploitation	6.146.910 6&
Réserve légale	2.495.891 00
Domaine privé immobilier de la Compagnie, provision pour amortissements et compléments	5.229.742 84
Provision pour risques divers du domaine privé	3.500.000 00
Fonds de réserve et de prévoyance (article 44 des statuts)	12 000.000 00
Provision pour dépréciation éventuelle du portefeuille	5.317.475 70
Profits et pertes : Report à nouveau	343.736 51
Exercice 1938	12.564.229 96
	<u>525.614.659 29</u>

Compte d'exploitation

DÉBIT	
Dépenses d'entretien et d'exploitation	37.068.652 10
Intérêts des approvisionnements	671.850 00
Travaux et fournitures complémentaires	20.000.000 00
Frais généraux d'administration centrale	1.225.129 32
Abonnement au Timbre des actions et obligations	240.336 36
Service de l'emprunt de 1909	502.055 00
Part de de la [??? illisible] dans recettes de l'exercice 1938	19.192.935 20
Dotation de compte général d'exploitation	2.300.000 00
Provision pour risques divers du domaine privé	2.380.000 00
Provision pour dépréciation éventuelle du portefeuille	1.500.000 00
Dotation du compte d'ordre des excédents et insuffisances formulaires	2.500.000
Dotation de la provision pour amortissement du capital social	700.000 00
Solde créditeur à porter aux profits et pertes	8.807.522 12
TOTAL	<u>97.078.480 10</u>
CRÉDIT	
Recettes d'exploitation	97.078.480 10
	<u>97.078.480 10</u>

Compte de profits et pertes

DÉBIT	
Solde à répartir	12.564.229 96
	<u>12.564.229 96</u>
CRÉDIT	
Solde créditeur du compte d'exploitation 1938	8.807.522 12
Intérêts et revenus divers	3.756.707 84
	<u>12.564.229 96</u>

*
* *

DÉCLARATIONS de M. H.-E. BOYER
Président du conseil d'administration

Messieurs, personne ne demandant la parole, je tiens à vous mettre au courant des premiers résultats de l'exercice.

La progression des recettes s'est poursuivie pendant les quatre premiers mois de 1939.

Notre directeur général qui, comme il vous a été indiqué, se trouve en Extrême-Orient, nous a fait connaître que des mesures étaient en cours pour le renforcement des lignes, notamment par la création de nouveaux points de croisement, l'allongement ou la création de voies de garage, etc. Nous espérons, une fois ce programme réalisé et le matériel commandé mis en service, pouvoir assurer dans quelques mois un trafic sensiblement supérieur à celui des derniers mois en vue de satisfaire à toutes les demandes de transports qui nous seront adressées, et contribuer par là à l'évacuation rapide des marchandises débarquées ou entreposées à Haïphong.

En avril dernier, le Yunnan a subi plusieurs bombardements aériens, mais ceux-ci n'ont pas eu notre ligne ou nos installations comme objectif et n'y ont pas causé de dégâts.

Je crois devoir ajouter, Messieurs, que notre Compagnie, comme c'est son devoir, s'est scrupuleusement conformée aux instructions gouvernementales. **La Compagnie des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan ne transporte pas d'armement ni de munitions, et je tenais à l'affirmer d'une façon spéciale à la fin de cette séance. [...]**

Chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan
(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 15 juillet 1939)

Cette société avait demandé au Conseil d'État :

1° De condamner le gouvernement général de l'Indochine à lui verser une indemnité de 86.945 piastres à raison des dommages résultant des troubles survenus au Yunnan ;

2° De condamner le gouvernement général de l'Indochine à lui rembourser l'indemnité qu'elle avait payée à l'occasion du meurtre d'un de ses agents par des pirates chinois ;

3° De lui allouer une somme de 31.282 piastres représentant les droits de chancellerie.

Le Conseil d'État a rejeté ces requêtes mais a décidé qu'il serait procédé à une expertise, à l'effet de rechercher si les dommages allégués par la Compagnie comme

provenant de transports impayés, ont le caractère de dommages matériels et directs, résultant de troubles survenus au Yunnan pendant l'année 1927.

Naissance
(*L'Avenir du Tonkin*, 19 juillet 1939)
(*Chantecler*, 23 juillet 1939, p. 6)

Naissance le 17 juillet 1939, à 18 h. 55, à la clinique Saint-Paul, de Nicole Andrée Marie Marguerite, fille de M. Lucien Louis Henssieu, chef de dépôt à la Compagnie des Chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan, et de M^{me}, née Madeleine Henriette Marie Gabrielle Loisel, domiciliés à Tetsouen (Yunnan).

Nécrologie
(*L'Avenir du Tonkin*, 31 juillet 1939)

La nouvelle nous parvient de France du décès de M. Georges Adrien Hud, caissier central de la Compagnie des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan, survenu le 13 juin 1939, à l'âge du 37 ans, au domicile de ses parents, avenue des Monts-Clairs, à Colombes (Seine).

M. Georges Adrien Hud est un enfant de la colonie qui avait épousé la fille d'un receveur des Postes à Haïphong, M. Clion. Son père était ingénieur à la Compagnie des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan. C'étaient des gens bien sympathiques.

Après de nombreuses années de mariage, M. Georges Adrien Hud, il y a quelques mois, avait vu naître une petite fille, Denise Hud, de son union avec sa femme, née Clion.

À sa veuve, à sa fille, à ses parents, à sa famille si cruellement éprouvées, nous adressons nos bien vives condoléances.

Prochain mariage
(*Chantecler*, 5 octobre 1939, p. 8)
(*Chantecler*, 8 octobre 1939, p. 6)

à Paris 8^e de André Henri Alphonse Miniac, inspecteur de la Compagnie des ch. de fer du Yunnan, domicilié à Paris, 16, rue du Donai, et précédemment à Hanoï, bd Gambetta, avec M^{lle} Fernande Négrel, s.p., à Paris, 37, rue de Moscou.

Fiançailles
(*Chantecler*, 26 novembre 1939, p. 6)

Jacques Rouchard, ingénieur agronome, et Paule Malbert, fille de l'inspecteur de la Compagnie des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan.

Naissance

(*Chantecler*, 28 décembre 1939, p. 6)

le 23 décembre, à la clinique Saint-Paul, de Hanoï, de Jean-François-Michel, fils de M. Amédée Charles Étienne Descourt, ingénieur des Arts et métiers, chef de dépôt à la Compagnie des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan, et de M^{me}, née Denise Marie Colin, à Hanoï.

Compagnie française des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan

Rapport commercial 1938
(*L'Avenir du Tonkin*, 4 janvier 1940)

Courtoise comme à son habitude, la Compagnie française des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan nous fait tenir son « Rapport commercial 1938 ».

Il n'y a là que des chiffres, bien entendu, mais avec quelle précision et de quelle éloquence ne parlent-ils pas ? Et ils parlent « vrai » eux, au moins.

Les deux maîtres chapitres « Trafic », « Voyageurs et bagages » nous tiennent au courant de « l'état de santé » et de l'activité de la Compagnie pendant l'année 1938 et leur étude est pleine d'intérêt et de réconfort, car « tout va bien ».

En voulez-vous une preuve ? Le tonnage total des marchandises du commerce transportées en 1938 a été de 378.626 tonnes, supérieur à celui de l'année 1937 de 69.423 tonnes, soit une augmentation de 22,45 %.

Et puisque nous sommes à parler de la Compagnie du Yunnan, qu'il nous soit permis d'exprimer à M. l'ingénieur en chef Lécorché, directeur de l'exploitation, notre vive satisfaction de le voir de retour parmi nous.

AU PALAIS

Tribunal civil de 1^{re} instance
Audience correctionnelle indigène du mardi 4 janvier 1940.
(*L'Avenir du Tonkin*, 4 janvier 1940)

Le 23 novembre 1939, à l'atelier de la Compagnie des chemins de fer du Yunnan à Gia-Lam, l'ouvrier Mô van Xuat, qui badigeonnait le transformateur, fut touché par le courant et électrocuté.

Le cai Nguyen van Diên, qui avait donné l'ordre à la victime d'exécuter le travail sans ajouter des instructions pour éviter l'accident, est poursuivi pour homicide involontaire et la Compagnie du Yunnan attrait comme civilement responsable.

M. le procureur de la République demande une sanction de principe.

Nguyen-thi Chuyên, épouse de la victime, demande 100 piastres de dommages-intérêts.

Le Tribunal, après avoir entendu la plaidoirie de M^e Peyrou pour la défense, condamne Nguyen van Diên à un mois de prison avec sursis et à 100 p. de dommages-intérêts à la partie civile, et déclare la Compagnie des chemins de Fer de l'Indochine et du Yunnan civilement responsable de la peine pécuniaire.

L'Exposition de San Francisco

L'Heureux retour
(*L'Avenir du Tonkin*, 11 janvier 1940)

Nous avons revu avec plaisir ces jours derniers une de nos charmantes concitoyennes, mademoiselle Madeleine Carmagnolas, retour de San Francisco où elle avait été attachée au commissariat de l'Exposition.

M^{lle} Carmagnolas nous a dit le plus grand bien de la participation française à cette manifestation grandiose.

C'est à dessein que nous intitulos ce petit entrefilet « Heureux retour » puisque M^{lle} Carmagnolas vient de se marier avec M. Maurice Joseph Holstein, le sympathique chef de bureau administratif à la Direction des Chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan ¹²², chevalier de la Légion d'honneur, croix de guerre.

Au jeune ménage, tous nos vœux de bonheur.

CHEMINS DE FER DE L'INDOCHINE ET DU YUNNAN
(*La Journée industrielle*, 26 janvier 1940)
(*Le Temps*, 28 janvier 1940)

Le conseil d'administration de cette société a décidé de convoquer pour le 5 mars prochain une assemblée générale extraordinaire en vue de lui demander de porter le capital de 38.500.000 francs à 57.750.000 francs, par incorporation de réserves et distribution d'actions gratuites à raison d'une action nouvelle pour deux anciennes.

SUR LA LIGNE DU YUNNAN
Un avion japonais lâche des bombes sur un train
(*L'Avenir du Tonkin*, 3 février 1940)

Le jeudi 2 février, vers 14 heures 40, un train allant de Yunnanfou à Lao-kay à été survolé par un avion japonais qui a lâché quelques bombes, causant plusieurs morts parmi les voyageurs européens et annamites.

MM. Bodin, directeur général de la Compagnie des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan, et Lécorché, directeur général de l'exploitation, ont quitté Hanoi, hier après-midi, se rendant sur les lieux.

LE BOMBARDEMENT DE LA VOIE FERRÉE DD YUNNAN
(*L'Avenir du Tonkin*, 4 février 1940)

Le 1^{er} février 1940, dans l'après-midi, des avions japonais ont bombardé la voie ferrée du Yunnan au km 83 en territoire chinois au moment où un train se dirigeant vers Yunnanfou avait franchi le pont en dentelle et s'était engagé dans le tunnel.

De nombreuses bombes et torpilles ont été jetées par les aviateurs.

D'après les renseignements parvenus à ce jour, le nombre des victimes serait élevé. Le chiffre des morts dépasserait une soixantaine dont 5 Français. Celui des blessés serait supérieur à une centaine. Les secours ont été immédiatement organisés. Le dégagement de toutes les victimes n'est pas terminé.

¹²² Erreur : Holstein appartenait aux Chemins de fer de l'État.

Les Français tués sont : M. [Georges] Alfred, agent de la Compagnie des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan, sa femme et son fils.

M^{me} Daviet, femme d'un autre agent de la Compagnie, et sa petite fille. Les corps seront transportés à Hanoï où les obsèques auront lieu à une date qui n'a pas encore été fixée.

Dès qu'il a appris la nouvelle de ce bombardement, Monsieur le général d'armée Catroux a saisi l'ambassadeur de France à Tokio (Communiqué officiel du Gouvernement général).

M. Alfred était un vieux Tonkinois : il meurt à l'âge de 62 ans : il laisse huit orphelins, dont deux en bas âge.

Entré à la Compagnie du Yunnan en 1906, il y fit toute sa carrière, puis, l'heure de la retraite ayant sonné, il s'occupa de diverses entreprises, dirigea le cinéma de la rue des Éventails [le Cinéma tonkinois, puis le Cinéma Pathé], puis se rendit acquéreur de l'Hôtel des Caps à Cua-Tung*.

Il y a quelques temps, il avait repris du service à la Compagnie pour aller travailler sur la ligne du Yunnan.

Madame Alfred était âgée de 32 ans, la petite Jacqueline Marie Daviet âgée de 3 ans et 1 mois est la cinquième victime.

M^{me} Daviet, née Jeanne Marit Lebedel, était née à Haïphong en 1911, et mariée à M. Daviet, chef de distinct à la Compagnie du Yunnan, en 1935.

La petite Jacqueline Marie Daviet, âgée de 3 ans et 1 mois, est la cinquième victime.

Les corps sont arrivés, en gare d'Hanoï, ce matin 4 février à 6 heures 35 par le train venant de Lao-Kay.

Les obsèques auront lieu demain lundi à 16 heures.

Nous nous inclinons bien bas devant ces cinq cercueils et prions les familles, la Compagnie des Chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan, les amis d'agréer nos bien sincères condoléances.

AVIS DE DÉCÈS
(*L'Avenir du Tonkin*, 5 février 1940)

Monsieur Raymond Daviet,
Madame A. Lebedel,
Madame et monsieur L. R. Lebedel,
Monsieur L. A. Lebedel, et sa fille,
Madame René Lebedel, et son fils,
Les familles Daviet, Delaunay, M. Méchard et Soulonmiac,
ont l'extrême douleur de vous faire part des décès de :

madame Jeanine Daviet,
née Lebedel, âgée de 28 ans
et de mademoiselle Jacqueline Daviet,
âgée de 3 ans,

leurs épouse et fille, et petite-fille, sœur et nièce, tante et cousine. parentes et alliées, survenus le 1^{er} février 1940 au kilomètre 83 au Yunnan, au cours du bombardement du chemin de fer.

Ils vous prient de bien vouloir assister à leurs obsèques qui auront lieu aujourd'hui lundi 5 février à 16 heures.

Réunion à la chapelle ardente dressée à la gare de Hanoï.

Le présent avis tient lieu de faire-part.

AVIS DE DÉCÈS

La Compagnie des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan a la douleur de faire part du décès, survenu le 1^{er} février, au cours du bombardement du chemin de fer au kilomètre 83 au Yunnan de :

Monsieur ALFRED Georges,
surveillant de travaux en service
à Pouo-Tou-Tsing

Madame ALFRED Marie-Louise, son épouse,
Monsieur ALFRED Jean, Louis, Henri, leur fils,
Madame Daviet, Jeanne, épouse de monsieur Daviet Raymond, chef de district en service à Yunnanfou,

Mademoiselle Daviet Jacqueline, leur fille,
Les obsèques auront lieu le lundi 5 février.

La levée des corps aura lieu à la gare de Hanoï à 16 heures.

Un service religieux sera dit à la cathédrale.

Le présent avis tient lieu de faire-part.

Compagnie des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan.

Les grands deuils

L'hommage à nos morts

Dès 8 heures, dimanche matin, une chapelle ardente dressée dans une des salles de la gare, reçut trois cercueils que le train de nuit venant de Laokay avait ramené à Hanoï.

Les cercueils renfermaient les corps de M^{me} Alfred, de M. Alfred fils, de M^{me} Daviet et de sa fillette (celle-ci dans le même cercueil que sa mère).

Quant au corps de M. Alfred, il n'a pas été retrouvé.

À la double diligence attentive de la Compagnie des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan et de M. Belot, entrepreneur des pompes funèbres, les corps de quatre des victimes du bombardement aérien de la ligne Hanoï-Yunnanfou purent recevoir l'hommage ultime et attristé de la population dans un cadre mortuaire impressionnant. Sur le registre les signatures se succédèrent, sans interruption, la journée durant, cependant que la famille, les amis assuraient l'ultime veillée.

Madame la générale Catroux, douloureusement émue, en présence des huit orphelins qui viennent brusquement de perdre leurs chers parents, s'inquiéta tout aussitôt du sort de ces petits.

L'affliction est grande et unanime à Hanoï.

La ville fera, cet après-midi, conduite noble et digne au champ de repos des infortunées victimes du kilomètre 821, confiante en la prompte et juste réparation qui interviendra, à la mémoire de ceux et celles qui ne sont plus, pour ceux et celles qui restent dans la désolation.

La levée des corps aura lieu, rappelons-le, à 16 heures à la gare.

Après un service religieux à la cathédrale à 16 h 30, les cercueils des victimes seront conduits au dépositaire du cimetière où ils arriveront vers 17 h. 30.

LE BOMBARDEMENT DU CHEMIN DE FER DU YUNNAN

27 AVIONS JAPONAIS

ont survolé le point kilométrique et lâché des bombes sur un train de voyageurs
(*L'Avenir du Tonkin*, 6 février 1940)

- L'Ambassadeur de France à Tokio a protesté contre cette agression. Les négociations avec le Gaimusho se poursuivent normalement.
- La France a toujours eu d'amicales relations avec le Japon. Elle désire les continuer. Mais elle compte que Tokio imposera aux éléments militaires le respect des voyageurs innocents, des traités internationaux, de l'intégrité de ses possessions et de l'œuvre civilisatrice, admirée du monde entier, qu'elle a réalisée.

Paris, 4 février (Arip). — Les nouveaux bombardements du chemin de fer du Yunnan ont été appris avec une surprise indignée.

La ligne a été survolée le 2 février par 27 avions japonais qui ont lâché des bombes sur le pont kilomètre 63, au moment où un train de voyageurs le traversait.

Il y a eu de nombreuses victimes, dont des Européens,

Des incidents du même genre ont fait l'objet de tractations entre l'ambassadeur de France à Tokio et « le Gaimusho » qui semblait ignorer l'activité de l'aviation japonaise que Tokio accusait d'indiscipline envers le pouvoir central.

La thèse française était que la ligne du Yunnan présente un caractère international, à tel point que l'ambassadeur des États-Unis à Tokio a été chargé de protester, car la ligne transporte des quantités importantes de marchandises américaines.

On craint que Tokio ne soit impuissant à faire respecter ses ordres par les autorités locales.

Washington, 4 février (Arip). — Selon les milieux informés, les ambassadeurs des États-Unis à Tokio et à Paris ont attiré de l'attention des gouvernements japonais et français sur l'intérêt que le gouvernement américain porte au chemin de fer de Haïphong au Yunnan, qu'il considère comme une ligne normale de transports commerciaux.

Le gouvernement américain considère que certaines activités qui se sont déroulées autour du chemin de fer causent du détriment aux intérêts américains. Des représentations ont été faites avant le bombardement japonais de cette semaine.

Le gouvernement américain s'appuyait sur le fait que des marchandises à destination ou provenant des États-Unis sont transportées sur cette voie et que les citoyens américains l'empruntent fréquemment.

Par ailleurs, les retards dans les transports de marchandises américaines ont également été signalés.

Paris, 3 février (Arip). — Dans les milieux autorisés, l'on déclare que les informations publiées par l'« Asahi Shimboum » le 1^{er} février, comme provenant de Nanking, et parlant d'un prétendu accord secret entre le gouvernement de Tchongking et la France, sont dénuées de tout fondement.

Paris, 4 février (Arip). — Dans les milieux autorisés français, l'on est extrêmement surpris qu'une certaine agence officieuse japonaise ait jugé opportun de publier dans une de ses émissions radiodiffusées de dimanche une « information » déjà publiée par un journal de Tokio et immédiatement démentie par les autorités compétentes françaises, « information » selon laquelle un prétendu accord aurait été conclu entre les gouvernements français et celui de Chungking pour ravitailler celui-ci en armes et en munitions par le chemin de fer de l'Indochine et du Yunnan.

En déclarant, une fois de plus, que cette information, que l'on qualifie « de déclaration mensongère », est dénuée de tout fondement, les milieux autorisés se demandent si sa publication répétée ne représente pas un essai de justification des

bombardements meurtriers effectués par l'aviation militaire japonaise le 1^{er} février sur un train qui circulait sur le chemin de fer du Yunnan.

On rappelle que ce bombardement fait actuellement l'objet de représentations officielles du gouvernement français au Japon.

On rappelle aussi qu'avant ce bombardement, le gouvernement américain avait appelé l'attention du gouvernement japonais sur les dommages causés aux droits et aux intérêts américains, par toute attaque contre cette voie de communication internationale.

Commentant le bombardement du chemin de fer du Yunnan, « Paris Soir » écrit : « La ligne ne sert pas au trafic de matériel de guerre pour la Chine. La France a donné au Japon des assurances formelles sur ce point et Tokio sait qu'elles sont strictement observées.

« Rien ne peut justifier les attaques des aviateurs japonais.

« Après la reprise du blocus de la concession de Tientsin, le bombardement du chemin de fer du Yunnan apparaît à beaucoup comme une action calculée par certains éléments militaires pour contrecarrer la politique conciliante du nouveau cabinet.

À Paris, on dément catégoriquement que du matériel de guerre soit transporté d'Indochine dans l'intérieur de la Chine par le chemin de fer du Yunnan

Paris, janvier.— Les milieux officiels français démentent catégoriquement l'allégation de la presse nippone selon laquelle « d'importantes quantités d'armes et de matériel de guerre ont été et sont transportées d'Indochine dans l'intérieur de la Chine par l'intermédiaire du chemin de fer du Yunnan ».

Certains journaux nippons sont allés jusqu'à dire que le gouvernement japonais avait des preuves suffisantes de ce fait, d'ailleurs démenti, par la suite, par le Gaimusho. On voit, dans ces informations sensationnelles de la presse nippone, le désir de certains milieux japonais de tenter de justifier par la nécessité militaire la destruction de la dernière grand voie ouverte au trafic international et conduisant dans l'Intérieur de la Chine.

Une première liste des victimes du bombardement du 1^{er} février 1940 :

Morts :

M. Alfred, M^{me} Alfred et leur fils,
M^{me} Daviet et sa petite fille,
Nguyen-van-Phuc, chef de train,
Hoang dinh-Tuy, chef d'équipe,
Dao-van-Phong, chef ouvrier,
Nguyen-van-Di, coolie peintre,
Ngo-kim-Dang, charpentier tôlier.
Hoang van-Sat, coolie peintre,
Nguyen-van-Nuoi, coolie peintre,
Nguyen-van-Ninh, coolie peintre,
Nguyen-van-Tu, coolie peintre.

Disparus

Pham-khanh-Tung, chef de train.
Lê-khanh-Dam, chef de train,
Nguyen-van-Yêm, boy-voiture.

L'identification des autres victimes se poursuit. Leurs noms seront communiqués à mesure qu'ils seront connus.

LA CAPITALE DE L'INDOCHINE EN DEUIL

Les émouvantes et solennelles obsèques des victimes du bombardement du kilomètre
83

.....

Discours prononcé par M. Bodin,
directeur général de la Compagnie des Chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan

Monsieur le gouverneur général,
Mon Général,
Mes chers camarades,

Réunis autour de ces cercueils, l'émotion nous étreint devant la douleur des familles si éprouvées et devant l'ampleur de la catastrophe qui a fait tant de victimes innocentes fauchées par les engins de mort.

80 morts, 120 blessés dont 8 gravement atteints, tel est le bilan de la catastrophe de jeudi dernier 1^{er} février. Parmi les morts, 16 agents et ouvriers de la Compagnie qui ont succombé en accomplissant leur tâche, dont un chef de district français, M. Georges Alfred. Le corps de ce dernier n'a pas encore été retrouvé dans l'amoncellement des débris de terre, de pierres, de bois et de ferrailles.

Devant nous, trois cercueils contenant les restes de quatre victimes françaises : le premier, ceux de madame Daviet et de sa fille âgée de trois ans, épouse et enfant d'un de nos vaillants et estimés chefs de district ; le second renferme les restes de madame Alfred, le troisième ceux de M. Alfred fils, jeune homme de 20 ans qui allait être appelé sous les drapeaux et qui a trouvé la mort auprès de ses parents.

Que s'est-il donc passé le 1^{er} février ?

Sur le pont dit « en dentelles » du km. 83, le train régulier, bondé de paisibles voyageurs, passe à 14 heures 45. Le site est sauvage, sur les flancs de la montagne des entonnoirs béants rappellent les précédents raids d'avions. Une équipe de nos excellents ouvriers annamites est occupée à panser les blessures du grand pont mutilé. Celui-ci, affaibli, ne peut porter les locomotives : deux machines, qui resteront au sud du pont, poussent la rame des voitures à voyageurs, laquelle est reprise par deux autres machines à l'extrémité nord. Au moment où, l'attelage effectué, le train démarre et pénètre dans le tunnel qui fait suite au pont, on perçoit un vrombissement assourdissant, et 27 avions se dirigeant vers le nord survolent le convoi. Quelqu'un dit naïvement : « Ils passent sans lancer de bombes parce qu'ils ont aperçu le train de voyageurs et la fumée des locomotives », propos qui nous fut rapporté par un agent français survivant.

Mais les avions décrivent un cercle, retournent en arrière pour revenir, suivant leur première direction, et les bombes éclatent de toutes parts. Les deux locomotives de tête vont atteindre la sortie Nord du tunnel où elles sont arrêtées par un éboulement de blocs et de terre, conséquence de l'éclatement d'une bombe au-dessus ; les dernières voitures du convoi restent encore sur le pont ; leurs occupants les quittent en hâte pour chercher un abri sous le tunnel. À ce moment, une bombe écrase une voiture et provoque une avalanche de rochers qui bloque la tête Sud du tunnel, broyant et ensevelissant les voyageurs qui se sont réfugiés là. La déflagration produite à l'intérieur du tunnel a des effets terrifiants : les boiseries des voitures sont déchiquetées,

pulvérisées ; les voyageurs sont tués ou blessés par les débris, et tous horriblement brûlés à la face par les gaz de la déflagration. De nombreux ouvriers annamites, occupés aux travaux du pont, sont tués ou blessés.

À la gare de Potchai. à un kilomètre au sud, un train de voyageurs se dirigeant vers Laokay a été retenu pendant le bombardement. Un détachement de 52 marins britanniques voyageant par ce train, aidé par les agents de la Compagnie, donne l'exemple à tous : il faut d'abord dégager en partie la tête Sud du tunnel pour pouvoir pénétrer à l'intérieur ; les marins britanniques transportent les blessés sur leurs épaules, deux médecins britanniques leur prodiguent leurs soins, des secours arrivent de Laokay: un train ramène dans la nuit, à Laokay, 106 blessés qui sont répartis entre l'hôpital civil et l'hôpital militaire de Coc-Lem.

Je me fais un devoir d'adresser ici l'hommage de notre profonde gratitude aux officiers, médecins et marins britanniques qui, avec un dévouement remarquable, se sont dépensés sans compter pour dégager, porter et donner les premiers soins aux blessés. Quel réconfort, devant une violence sans mesure, que ce geste humain de nos amis !

Nous devons aussi une grande reconnaissance au médecin capitaine Bécune, médecin-chef des hôpitaux de Coc-Leu, qui, avec ses aides, a fait face à une tâche difficile, et qui, par sa science et son activité, a soulagé déjà bien des blessés.

Les autorités civiles et militaires de Laokay nous ont donné l'aide la plus bienveillante et la plus efficace et nous leur en adressons nos vifs remerciements.

Enfin, je ne saurais passer sous silence le dévouement profond avec lequel le R.P. de Neuville a dirigé les recherches des corps et toute l'aide éclairée qu'il nous a apportée.

*
* * *

Deux familles françaises sont en deuil.

Les recherches continuent en vue de trouver le corps du chef de district Georges Alfred. C'est sa femme et son fils que nous conduisons aujourd'hui à leur dernière demeure.

Né à Paris en 1877, Georges Alfred entra à la Compagnie le 1^{er} mai 1906, à l'époque héroïque de la construction. Surveillant de travaux, il mena la rude vie des pionniers du rail, jusqu'en mars 1912, époque à laquelle il pensa s'installer au Yunnan. Réintégré en 1915 comme chef de district, il quitta la Compagnie en 1924, laissant le souvenir d'un agent dévoué et d'un travailleur infatigable.

C'est pourquoi la Compagnie avait été heureuse d'accepter ses services en 1938 pour les importants travaux du tunnel du Km. 102, et de le conserver, à leur achèvement, pour lui confier de nouveau un poste de chef de district.

Fixé à la Colonie, Georges Alfred y avait fondé un foyer qu'il entourait d'une sollicitude attentive. Onze enfants vivants faisant la fierté de cet honnête et modeste Français, dans la petite maison que, grâce à son labeur persévérant, il avait pu bâtir sur la plage de Cua-Tung.

Hélas, la mère de famille et un fils de 20 ans ont péri dans la catastrophe, et notre cœur se serre douloureusement à la pensée des jeunes orphelins qui restent.

Puisse le témoignage de la part que nous prenons à leur immense chagrin être un réconfort à leur détresse.

Qui ne sentirait sa pitié s'émouvoir devant cet autre cercueil, qui réunit les restes d'une jeune femme et de son enfant, une petite fille de trois ans ! Madame Daviet a été broyée tenant sa fille dans ses bras; c'est ainsi qu'elles reposent là toutes les deux.

Mon cher Daviet, les mots sont impuissants à panser votre double blessure ; nous apprécions votre courage et vos sérieuses qualités et vous pouvez être assuré que vos

chefs, vos amis, vos collègues prennent, du fond du cœur, leur part de la grande douleur qui vous étreint, vous et votre famille.

Familles éprouvées, nous pleurons avec vous. Il n'est point de consolation par les mois. Elle viendra de plus haut, et de votre courage uni au souvenir de vos chers disparus.

Adieu, morts innocents ; nous garderons pieusement en nos cœurs le souvenir des circonstances douloureuses, brutales et injustes de votre martyre.

Et nous, mes chers collaborateurs français, annamites, chinois, tous unis dans la douleur que nous ressentons devant le malheur qui accable les nôtres, nous allons continuer notre tâche paisible qui est notre fierté, et dont l'accomplissement journalier démontre à chacun de nous l'inanité des sophismes et des contre-vérités d'une propagande audacieuse et insensée qui tend à représenter la voie ferrée dont nous avons la charge comme une œuvre de guerre, alors qu'elle est essentiellement une œuvre de paix.

LE CONFLIT SINO-JAPONAIS

Le chemin de fer du Yunnan et les intérêts américains
(*Le Temps*, 6 février 1940)

On télégraphie de Washington :

Le département d'État déclare que l'ambassadeur des États-Unis à Tokio n'a pas fait de démarches de protestation auprès du gouvernement japonais au sujet du bombardement de la ligne de chemin de fer Haïphong-Yunnan. Il précise que l'ambassadeur des États-Unis a fait des représentations avant les bombardements, attirant l'attention du gouvernement japonais sur l'importance que représente cette voie ferrée pour les intérêts américains.

Le représentant américain avait souligné que c'était la seule ligne ferroviaire pénétrant en Chine et que le commerce principal des exportations chinoises à destination des États-Unis se faisait par elle.

APRÈS LE BOMBARDEMENT DU CHEMIN DE FER DU YUNNAN

Une note officieuse
(*Le Temps*, 6 février 1940)

Les milieux français autorisés se montrent extrêmement surpris du fait qu'une agence officieuse japonaise ait cru devoir reprendre à son compte, dans une de ses émissions du matin, une « information » publiée la veille par un journal de Tokio, et déjà démentie entre-temps par les autorités françaises compétentes, « information » d'après laquelle un prétendu accord secret relatif à la fourniture d'armes et de munitions par la voie de l'Indochine française au gouvernement de Tchoung King aurait été conclu par ce dernier et les autorités françaises d'Indochine.

Ces mêmes milieux, en déclarant une fois de plus sans aucun fondement cette nouvelle, qu'ils qualifient de « fabrication mensongère », en arrivent à se demander si sa publication répétée ne correspond pas à un essai de « justification après coup » des bombardements meurtriers effectués le 2 février par l'aviation militaire japonaise sur un train circulant sur le chemin de fer international du Yunnan.

On sait que ces bombardements sont l'objet de représentations officielles du gouvernement français au gouvernement japonais.

On sait également qu'avant même que les derniers bombardements n'aient eu lieu, le gouvernement des États-Unis avait attiré l'attention du gouvernement japonais sur l'atteinte aux droits et aux intérêts américains en Chine que constituerait toute attaque dirigée contre ce chemin de fer international.

BULLETIN DU JOUR

L'INCIDENT DU CHEMIN DE FER DU YUNNAN

(*Le Temps*, 7 février 1940, p. 1, col. 1)

L'incident du bombardement par l'aviation japonaise de la ligne du chemin de fer du Yunnan fait actuellement l'objet de conversations diplomatiques entre le ministère des affaires étrangères nippon et l'ambassadeur de France à Tokio. L'affaire est sérieuse, mais il faut se garder de l'aggraver par des interprétations tendancieuses que certains éléments, qui cherchent à entraîner le Japon dans la pratique d'une politique hostile aux puissances occidentales, ne manquent jamais d'exploiter dans un pays où l'opinion publique est particulièrement sensible aux campagnes d'excitation. La France a des droits à faire valoir, et on peut être assuré qu'elle saura les défendre par son action diplomatique dans les conditions que réclame sa dignité de grande puissance. D'autre part, jusqu'à preuve du contraire, on ne doit pas mettre en doute la bonne foi du gouvernement nippon. Il existe donc des perspectives pour un règlement honnête, loyal et durable.

Le trafic sur le chemin de fer du Yunnan, lequel est une entreprise française d'intérêt international, a fait à maintes reprises, depuis le début du conflit sino-japonais, l'objet de controverses passionnées. Des informations, régulièrement démenties, ont prétendu que par cette voie se faisait en partie le ravitaillement en armes et en munitions des armées de Tchiang Kaï Chek. Ces jours derniers encore, une agence officielle japonaise a cru pouvoir parler d'un accord secret relatif à la fourniture d'armes et de munitions, par la voie de l'Indochine française, au gouvernement de Tchoung-King. Du côté français on a catégoriquement démenti cette allégation, et il est curieux à noter que le bombardement de la ligne du Yunnan, effectué le 2 février dernier, par l'aviation japonaise, à environ 85 kilomètres en territoire chinois, a suivi d'assez près les informations tendancieuses publiées par la presse nipponne.

Toujours est-il que le bombardement massif du 2 février a fait de nombreuses victimes, puisque aux dernières nouvelles, on compte 101 tués, parmi lesquels 5 Français, 16 agents indigènes et 80 voyageurs de race jaune, et 124 blessés.

La première impression était que les autorités militaires locales nippones pouvaient avoir agi de leur propre autorité, sans accord préalable avec le haut commandement et avec le gouvernement de Tokio. Ce ne serait pas la première fois que le fait se produirait depuis le début de l'action japonaise en Chine, et l'on a vu parfois, notamment en Mandchourie et à Tien-Tsin, le commandement local nippon faire preuve d'un grand esprit d'initiative et d'indépendance. Pourtant, dans le cas du bombardement du chemin de fer du Yunnan, une telle version ne saurait être retenue après les déclarations faites à la presse par le porte-parole du ministère des affaires étrangères, selon lesquelles le gouvernement impérial se solidarise entièrement avec le commandement local qui a pris l'initiative de ce bombardement. Le fonctionnaire du Gaïmucho a même exposé, on le sait, que de telles initiatives sont prises uniquement dans l'intérêt militaire et pour parer efficacement aux nécessités de la situation sur le terrain.

Ces déclarations du porte-parole du ministère des affaires étrangères ne sauraient en aucun cas être considérées comme impliquant une explication satisfaisante de l'incident lui-même, et, au surplus, elles ne sauraient suppléer, en ce qui concerne l'action diplomatique en cours, à une réponse nette et précise du gouvernement de Tokio à la démarche de protestation de l'ambassadeur de France. Dès le 4 février, ce dernier, se conformant aux instructions du gouvernement de la République, a protesté énergiquement contre le bombardement du chemin de fer du Yunnan. Hier, M. Arsène Henry a eu un nouvel entretien avec M. Tani, vice-ministre des affaires étrangères, lequel, d'après l'agence officielle « Domeï », aurait reconnu la réalité des raids d'avions accomplis, mais en précisant que ceux-ci répondaient effectivement à une nécessité d'ordre stratégique.

Il aurait ajouté que le gouvernement japonais était disposé à régler cette affaire à l'amiable, après étude des résultats que fournirait l'enquête approfondie à laquelle il est procédé actuellement. Les conversations franco-nippones engagées à ce sujet se déroulent donc dans une atmosphère normale. En tout cas la thèse du porte-parole du ministère des affaires étrangères nippon, selon laquelle le gouvernement de Tokio n'aurait pas d'engagements à prendre pour l'avenir en ce qui concerne des bombardements effectués pour des raisons uniquement militaires, ne saurait justifier des actes comme celui de l'attaque par la voie des airs d'un train sur une voie internationale, attaque faisant de nombreuses victimes parmi les voyageurs civils et les agents de cette ligne française.

On est en droit de considérer que des faits comme le bombardement du chemin de fer du Yunnan sont difficiles à concilier avec la politique exposée tout récemment encore devant la Diète par le ministre des affaires étrangères nippon, M. Arita. Expliquant que la doctrine du gouvernement de Tokio vise à stabiliser la situation en Asie orientale en déployant tous les efforts en vue de rétablir la paix selon la justice internationale, M. Arita a souligné que la politique du Japon en Chine ne tend nullement à l'élimination des droits et des intérêts légitimes des autres puissances, mais, au contraire, à solliciter l'active collaboration de celles-ci dans la construction d'un ordre nouveau, et que son gouvernement met en œuvre tous les moyens possibles pour protéger les droits et les intérêts des tierces puissances. Il faut souhaiter qu'un prompt règlement de l'incident du chemin de fer du Yunnan confirme pleinement cette doctrine.

LE BOMBARDEMENT DU CHEMIN DE FER DU YUNNAN (*Le Temps*, 7 février 1940, p. 1, col. 4)

Ainsi que nous l'avons publié dans notre deuxième édition du 6 février, d'après des renseignements parvenus à Paris, le bombardement du chemin de fer du Yunnan, effectué dans les circonstances qui ont été relatées, par des avions japonais, a causé la mort de cinq Français (2 hommes, 2 femmes et 1 enfant), de 16 agents indigènes, et de 80 voyageurs de race jaune ; 124 personnes ont été blessées. À la suite de ce bombardement, une protestation énergique a été faite auprès du gouvernement japonais par M. Arsène Henry, ambassadeur de France à Tokio, renouvelant ses protestations antérieures sur l'action militaire entreprise par le Japon contre le chemin de fer du Yunnan.

On télégraphie de Tokio :

Le porte-parole du ministère des affaires étrangères, questionné au sujet du nouveau bombardement du chemin de fer français du Yunnan, a déclaré que le gouvernement

de Tokio est entièrement solidaire du commandement local qui a décidé le bombardement.

Le gouvernement, a-t-il dit, n'a été informé des derniers bombardements que par les dépêches de presse, mais il n'est nullement surpris de cette nouvelle. De pareils bombardements sont décidés suivant les nécessités militaires du moment, et ils continueront tant que ces nécessités subsisteront.

Il ne peut donc pas s'agir, a-t-il ajouté, d'un acte d'indiscipline du commandant local.

Interrogé sur la question de savoir si le gouvernement japonais avait l'intention d'envoyer des instructions au commandement local pour faire cesser les bombardements, le porte-parole a déclaré : « Je crois qu'il n'y a rien d'arrêté à ce sujet. Le gouvernement français a fait des démarches à la fois à Tokio et à Paris, mais nous avons fait clairement comprendre qu'il s'agit de bombardements effectués pour des raisons uniquement militaires. Une pareille action est toute naturelle. Nous n'avons rien à promettre et rien à dire pour l'arrêter. »

Le porte-parole du ministère des affaires étrangères a exprimé des regrets que le bombardement, effectué pour des nécessités militaires, ait malheureusement fait des victimes civiles.

Un télégramme ultérieur de Tokio dit :

On croit savoir que l'ambassadeur de France, M. Charles Arsène-Henry, au cours d'un entretien avec le vice-ministre des affaires étrangères, M. Tani, a fait des représentations au gouvernement japonais au sujet des récents bombardements aériens effectués par l'aviation militaire japonaise contre le chemin de fer du Yunnan.

Répondant à l'ambassadeur, le vice-ministre aurait reconnu le fait que ces raids ont été effectués, en précisant qu'ils correspondaient à une nécessité d'ordre stratégique et en ajoutant que le gouvernement japonais était disposé à régler cette affaire à l'amiable, après étude des résultats que doit fournir une enquête approfondie.

Nécrologie
(*L'Avenir du Tonkin*, 12 février 1940)

Nous apprenons avec regret les décès suivants :

.....
— Le 7 février 3h., à la clinique Saint Paul d'Hélène Odette, âgée de 20 mois, fille de M. Jean Louis Cassat, agent de la Compagnie des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan, et de M^{me}, née Dac thi Nhung, à Hanoï.

Les obsèques ont eu lieu le 10 février à 8 heures.

Une cérémonie bouddhique à la pagode Quang-Su
(*L'Écho annamite*, 12 février 1940)
(*L'Avenir du Tonkin*, 13 février 1940)

Hanoï, 12 fév. — Une cérémonie bouddhique a été célébrée aujourd'hui à la pagode Quang-Su, siège de l'Association bouddhique, à la mémoire des victimes du bombardement du 1^{er} février de la ligne du chemin de fer du Yunnan.

Le général d'armée Catroux, gouverneur général de l'Indochine, accompagné de madame Catroux, s'est rendu à 16 heures à la pagode où il a été accueilli par M. Édouard Delsalle, résident-maire d'Hanoï, et par M. Ng.-Nang-Quoc, président de l'Association bouddhique.

Au cours de la cérémonie, à laquelle assistaient toutes les autorités, M. Bodin, directeur de la Compagnie française des chemins de fer de l'Indochine au Yunnan, a rendu un hommage ému à la collaboration apportée par les Annamites à cette œuvre de la paix française et a adressé aux malheureuses victimes un dernier adieu.

CHINE
(*L'Économiste européen*, 16 février 1940)

Le bombardement du chemin de fer du Yunnan. — Un bombardement du chemin de fer du Yunnan, effectué par des avions japonais, a causé la mort de cinq Français, d'agents indigènes, et de quatre-vingts voyageurs de race jaune. Cent vingt-quatre personnes ont été blessées.

À la suite de ce bombardement, une protestation énergique a été faite auprès du gouvernement japonais par M. Arsène Henry, ambassadeur de France à Tokio, renouvelant ses protestations antérieures sur l'action militaire entreprise par le Japon contre le chemin de fer du Yunnan.

À LA FRATERNITÉ DE GUERRE FRANCO-INDOCHINOISE
Des remarquables résultats
(*Le Nouvelliste d'Indochine*, 18 février 1940)

.....
Il a été décidé de remettre aux enfants Alfred, orphelins de parents tués lors du bombardement du Yunnan, un secours immédiat. La fraternité avait reçu un télégramme émouvant de proposition d'adoption l'un des orphelins. Ce secours a été remis à madame Bodin du Comité de fraternité pour le porter aux enfants orphelins.

Une nouvelle protestation du gouvernement français
(*L'Écho annamite*, 21 février 1940)

Tokio, 21 fév. — D'après l'agence Domei, M. Arsène Henry, ambassadeur de France, a remis au ministre des Affaires étrangères du Japon une nouvelle protestation du gouvernement français au sujet du bombardement du chemin de fer du Yunnan.

LES RELATIONS DES ÉTATS-UNIS AVEC LE JAPON
AU LENDEMAIN DU BOMBARDEMENT DE LA LIGNE DU YUNNAN
(*L'Avenir du Tonkin*, 21 février 1940)

Washington, 19 février (Arip). — M. Hull, dans une déclaration à la presse, a dit qu'il n'avait pas encore reçu la réponse du Japon aux représentations américaines au sujet du bombardement du Chemin de fer du Yunnan.

D'autre part, les journalistes remarquent que les déclarations faites par le porte-parole du Foreign Office japonais et selon lesquelles le Japon attendrait maintenant un geste de conciliation des États-Unis, n'ont trouvé aucun écho dans les déclarations de M. Hull à la presse.

Le secrétaire d'État s'est contenté de dire que la situation demeurerait inchangée.

Chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan
(*L'Information financière, économique et politique*, 24 février 1940)

Une demande d'interpellation a été déposée à la Chambre, par [M. de Beaumont](#) sur la politique que le gouvernement entend suivre en Extrême-Orient à la lumière des récents événements, et notamment sur la ligne de conduite à tenir au regard des menaces que représentent pour l'Indochine les bombardements systématiques de la ligne du chemin de fer du Yunnan.

Le bombardement de la ligne de chemin de fer du Yunnan par les avions japonais
LA RÉPONSE DE TOKIO
(*L'Avenir du Tonkin*, 25 février 1940)

Paris, 23 février (Arip). — Répondant à des correspondants de presse qui demandaient si le gouvernement japonais avait répondu à la protestation de l'ambassadeur de France à Tokio sur le bombardement de la ligne du Yunnan, l'on déclare dans les milieux autorisés que la réponse japonaise est arrivée hier.

Elle témoigne d'un esprit conciliant. Elle paraît indiquer un réel effort pour régler l'incident du 1^{er} février.

Une nouvelle protestation
contre le bombardement
de la ligne du Yunnan
(*L'Avenir du Tonkin*, 29 février 1940)

Tokio, 27-7-40 (Arip). — L'« Agence Donei » annonce que M. Henry, ambassadeur de France, a vu M. Tani, vice-ministre des Affaires étrangères, cet après-midi.

L'entretien a porté sur la nouvelle protestation transmise à propos du bombardement de la ligne de chemin de fer du Yunnan.

LE CONFLIT SINO-JAPONAIS

Accord de principe au sujet du bombardement du chemin de fer du Yunnan
(*Le Temps*, 29 février 1940)

On télégraphie de Tokio :

Le porte-parole du ministère des affaires étrangères a déclaré que, dans leurs conversations du 27 février, M. Tani, vice-ministre des affaires étrangères, et M. Arsène Henry, ambassadeur de France, sont arrivés à un accord de principe. Le Japon payera « l'argent de consolation » pour les cinq Français qui ont été victimes de l'attaque aérienne du 2 février contre le chemin de fer du Yunnan. Les modalités de paiement seront fixées ultérieurement.

Le Japon ne peut donner l'assurance qu'il s'abstiendra de bombarder le chemin de fer, car cela dépend des nécessités militaires.

Le porte-parole a refusé de révéler si la France a promis ou non de ne pas transporter de marchandises de guerre par le chemin de fer du Yunnan et il s'est également refusé à confirmer les informations japonaises selon lesquelles M. Arsène Henry aurait exprimé sa satisfaction de principe de la réponse donnée par le gouvernement japonais et reçue le 20 février, à la suite de la protestation française du 5 février.

CHEMINS DE FER DE L'INDOCHINE ET DU YUNNAN (*L'Information financière, économique et politique*, 7 mars 1940)

Une assemblée extraordinaire, réunie le 5 mars a, sur la proposition du conseil, décidé d'augmenter le capital social de 19 250.000 francs pour le porter à 57 millions 750 000 francs par l'incorporation d'une partie du fonds de réserve et de prévoyance, des comptes généraux de construction et d'exploitation, du compte d'ordre des excédents ou insuffisances fiduciaires et de la totalité de la provision pour amortissement du capital.

Il sera créé, en représentation des sommes incorporées au capital, 77 000 actions nouvelles d'un nominal de 250 francs chacune, entièrement libérées, qui seront attribuées aux actionnaires, à raison d'une nouvelle pour deux anciennes. Ces actions nouvelles, créées jouissance du 1^{er} janvier 1910, auront les mêmes droits que les actions anciennes et leur seront assimilées on tous points.

Il sera attribué aux actionnaires une allocation compensatrice de l'impôt cédulaire qu'ils auront à supporter d'un montant brut de 30 francs par action ancienne, les sommes nécessaires à ce versement étant prélevées sur les bénéfices de l'exercice 1939.

Rajustement des relations franco-japonaises (*Le Temps*, 10 mars 1940)

Tokio, 9 mars.

Selon l'agence Domei, des négociations pour rajuster les relations franco-japonaises commenceront simultanément à Tokio et à Paris dans quelques jours.

Ces négociations visent à établir un nouveau traité de commerce pour remplacer celui qui expire le 15 mars. Elles s'étendront également au problème du chemin de fer du Yunnan tel qu'il se pose après la protestation française qui a suivi les bombardements de ce chemin de fer par l'aviation japonaise.

Lorsque ces deux questions auront reçu une solution, de plus amples problèmes seront abordés dans un esprit amical, ajoute l'agence Domei, qui remarque qu'une certaine période s'écoulera nécessairement avant qu'un traité de commerce lie la France et le Japon.

Mais le commerce entre les deux pays est réduit par suite des restrictions imposées par l'état de guerre et les deux gouvernements ont exprimé leur désir de revoir le traité de commerce en tenant compte de la situation actuelle. Les milieux officiels admettent que les négociations peuvent être compliquées par suite de la situation embrouillée en Extrême-Orient, mais ils soulignent le désir du gouvernement japonais d'améliorer ses relations avec la France.



Coll. Serge Volper

COMPAGNIE FRANÇAISE
DES

CHEMINS DE FER DE L'INDOCHINE ET DU YUNNAN
Société anonyme

dont les statuts ont été établis suivant acte reçu par M^e Grange, notaire à Paris, le 30 juillet 1901, et
modifiés par décision des assemblées
générales extraordinaires des 6 août 1908, 22 juin 1925, 15 octobre 1926, 29 juin 1937 et 5 mars
1940.

Capital social : cinquante-sept millions sept cent cinquante mille fr.
divisé en 231.000 actions de 250 fr. chacune

Droit de timbre acquitté par abonnement

Avis d'autorisation inséré au *Journal officiel*
du 21 mars 1940

Siège social à Paris
R.C. Seine : 103.670

ACTION DE DEUX CENTS CINQUANTE FRANCS
AU PORTEUR

Le président du conseil d'administration : H.-E. Boyer
Un administrateur ou un délégué du conseil d'administration : Besson ?
Impr. Chaix, rue Bergère, 20, Paris.

Messe de requiem
(*L'Avenir du Tonkin*, 18 mai 1940)

Une messe de requiem pour le repos de l'âme de M. Tranchant Florent, chef de district à la Compagnie du Yunnan, sera dite en l'église cathédrale de Hanoï le lundi 20 mai à 7 heures.

Nous êtes priés d'y assister. De la part de M^{me} Tranchant, de ses enfants et de la famille.

CHEMINS DE FER DE L'INDOCHINE ET DU YUNNAN
(*Le Temps*, 4 juin 1940)

Le conseil proposera aux actionnaires la répartition d'un dividende de 60 francs, contre 55 l'an dernier.

Heureuse naissance
(*L'Avenir du Tonkin*, 22 juin 1940)

De Haïphong nous parvient la nouvelle de l'heureuse naissance — survenue le 18 juin, 37, avenue Clemenceau, de Edmond, Alain, fils de M. Barat, de la Compagnie des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan, et de Madame.

Nous adressons aux parents, très sympathiquement connus, nos sincères félicitations et nos meilleurs souhaits de bienvenue au bébé.

Dîner en l'honneur de la mission japonaise
(*L'Écho annamite*, 3 juillet 1940)

Hanoï, 2 juillet. — En présence de M. Bodin, directeur général de la Compagnie des ch. de fer de l'Indochine et du Yunnan...

Hanoï
État-civil
Naissances
(*L'Avenir du Tonkin*, 14 juillet 1940)

Nous apprenons avec plaisir les naissances survenues à l'hôpital de Lanessan :
— Le 11 juillet 1940, à 23 h. 30, de Jean-Marie André, fils de M. Mattéi Dominique, sous-inspecteur de la Compagnie des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan, et de M^{me}, née Alata Élise, à Gia-Lam.

.....

Nécrologie
(*L'Avenir du Tonkin*, 16 juillet 1940)

Nous apprenons le décès, survenu aujourd'hui 15 juillet, à 2 h , en son domicile n° 11 route de Dinh-dông, de Roland Gaston Parez (4 mois), fils de M. Parez, de la Compagnie du Yunnan.

L'enterrement aura lieu aujourd'hui à 19 h.

Nous adressons nos bien vives condoléances aux parents du jeune disparu.

Hanoï
État-civil
Naissances
(*L'Avenir du Tonkin*, 22 juillet 1940)

Nous apprenons avec plaisir la naissance survenue le 20 juillet 1940 à 1 heures 30 à la clinique Saint-Paul de Christian Jacques Yves Robert, fils de M. Jean André Léon Ninin, sous-inspecteur de la Compagnie des Chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan, et de M^{me}, née Germaine Marie Louise Burus, domiciliées à Gia lăm (Bac-Ninh).

Nos félicitations aux parents et nos vœux aux bébé.

Hanoï
État-civil
Naissances
(*L'Avenir du Tonkin*, 27 août 1940)

Nous apprenons avec plaisir la naissance, survenue le 25 août 1940 à 1 h. 05, à la clinique Saint-Paul, de Gisèle Nicole Olga, fille de M. Sauveur Marius Russo, agent de la Compagnie des Chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan, et de M^{me}, née Germaine Caron dit de Maurevaire, dame téléphoniste, à Hanoï.

Nos félicitations aux parents et nos vœux au bébé.

État-civil
Prochain mariage
(*L'Avenir du Tonkin*, 13 septembre 1940)

Nous apprenons le prochain mariage qui aura lieu à Hanoï, de M. Jérôme Lebond, adjoint contremaître ajusteur aux ateliers des Chemins de fer de la Compagnie du Yunnan, a Gia-Lâm, avec M^{lle} Nguyễn-thi-Chung, domicilié à Hanoï.

Nos souhaits de bonheur aux futurs époux.

Gouvernement général
Les audiences du [Gouverneur général](#)
(*L'Avenir du Tonkin*, 14 septembre 1940)

Hanoï, 13 Septembre (Arip). — L'Amiral Decoux a reçu le 13 septembre ... M. Bodin, Directeur Général de la Compagnie française des Chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan...

Le chemin de fer du Yunnan,
gigantesque réalisation due au génie français, est sous la menace chinoise

APRÈS LA DESTRUCTION DU PONT DE LAOKAY
(*L'Avenir du Tonkin*, 15 septembre 1940)

Kunming. 12 septembre (Arip). — Après avoir fait sauter le pont international de Laokay-Hokéou, les autorités chinoises se disposent à procéder en territoire yunnanais à des destructions systématiques sur le chemin de fer.

Dans l'attente, sans doute, de renseignements précis, on avait tout d'abord voulu, en Indochine, attribuer la destruction du pont au manque de sang-froid d'un subordonné.

En réalité, les indications fournies par les correspondants de presse étrangers au Yunnan, puis les déclarations formelles faites à Chungking même, et largement diffusées par la Radio officielle de cette ville, montrent qu'il s'agit d'un acte commis délibérément sur l'ordre du maréchal Tchiang-kai-Shek.

Les milieux français sont extrêmement surpris de cet acte que rien ne paraissait motiver, et qui, sans raison, porte une grave atteinte aux intérêts français au Yunnan.

Cette province elle-même se trouve sérieusement touchée dans ses moyens de communication avec l'extérieur.

Le chemin de fer était en outre couramment utilisé par les diplomates et les hommes d'affaires étrangers se rendant à Chungking ou en revenant, et on estime généralement que l'initiative du gouvernement de Chungking peut-être motivée par des raisons politiques tout à fait étrangères au prétexte allégué, pourrait avoir dans divers domaines des conséquences assez étendues. — (Arip).

[Destruction systématique]
(*L'Écho annamite*, 17 septembre 1940)

Un incident grave a eu lieu à la frontière chinoise, sur la ligne de chemin de fer du Yunnan, où des Chinois ont, en territoire français, détruit le pont de Hokéou, près de Lao Kay. On a cru d'abord que cet acte était dû à l'initiative malheureuse d'un subordonné.

Mais le fait que, de l'autre côté de la frontière, les Chinois se préparent à une destruction systématique de la voie et des ouvrages d'art prouve qu'il s'agissait d'un acte accompli délibérément.

Les audiences du Gouverneur général
(*L'Avenir du Tonkin*, 17 septembre 1940)

Hanoï, 16 septembre (Arip.). — L'amiral Decoux a reçu le 16 septembre M. Bodin, directeur général de la Compagnie française des Chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan, M. Patoux, de la même Compagnie...

Hanoï
Réception du Gouverneur général
(*L'Avenir du Tonkin*, 20 septembre 1940)

le Directeur Général de la Compagnie française des Chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan, et Madame Bodin

Hanoï
AVIS DE DÉCÈS
(*L'Avenir du Tonkin*, 23 septembre 1940)

Mesdemoiselles Rérat ;
André Rérat. de Valence (Drôme) ;
Madame et monsieur E. Janet, sous-inspecteur de la Garde Indigène, et leurs enfants ;
Madame et Monsieur G. Vermot, inspecteur traction à la Compagnie du Yunnan, et leurs enfants ;
ont la douleur de vous faire part de la perte cruelle qu'ils viennent d'éprouver en la personne de

Madame Veuve A. F. RÉRAT,
leur mère et grand-mère, décédée à Hanoï à l'âge de 75 ans.
Les obsèques auront lieu le 25 septembre à 17 heures.
Réunion au cimetière.

Hanoï
Accident d'auto
(*L'Avenir du Tonkin*, 24 septembre 1940)

Le 22 septembre, vers 11 h. 45, une collision a eu lieu au carrefour Dong-Khanh et Carreau entre l'auto T 8780, appartenant à M. Walder, de la Compagnie des chemins de fer du Yunnan, pilotée par son propriétaire, circulant sur le boulevard Dong-Khanh en direction de la route de Hué, et l'auto T 8649, du gouvernement général, circulant sur le boulevard Carreau en direction du boulevard Bobillot.

M^{me} Walder, qui avait pris place dans sa voiture, a été blessée et le jeune Le Tran Thuoc, 19 ans, qui se trouvait sur le trottoir a été contusionné.

Dégâts matériels assez importants aux deux voitures.

La vie judiciaire
Les procès civils
(*L'Avenir du Tonkin*, 13 octobre 1940)

Le tribunal civil de 1^{re} instance, en son audience du samedi 12 octobre 1940, sous la présidence de M. le premier président de cour honoraire Morché, avec au siège du ministère public M. le procureur de la République Nadaillat et à celui de greffier M. Wolff, a prononcé ses jugements dans les affaires suivantes :

Cabanel contre Cie du Yunnan. — Le tribunal homologue l'accord intervenu entre les parties le 28 mai 1940, condamne la Compagnie des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan à payer à M. Cabanel, inspecteur de la Compagnie, une rente viagère de 350 francs par an, en réparation du préjudice causé à ce dernier par un accident de travail, condamne la Compagnie du Yunnan aux dépens, dont distraction au profit de M^e Tavernier.

.....

GOUVERNEMENT GÉNÉRAL
(*L'Avenir du Tonkin*, 19 novembre 1940)

Déjeuner au Gouvernement général

Hanoï, 18 novembre (Arip). — Le vice-amiral d'escadre Decoux, gouverneur général de l'Indochine, et M^{me} Jean Decoux ont donné le 18 novembre un déjeuner auquel ils avaient convié le général Sumita, chef de la mission japonaise ; M. Shibusawa, de la Mission économique japonaise ; le capitaine de vaisseau Chudo, le consul général Minoda, le colonel Koike, et, d'autre part, le général de corps d'armée Martin, commandant supérieur des troupes du groupe de l'Indochine, et Madame Martin ; M. Pierre Delsalle, secrétaire général du Gouvernement général, et Madame Delsalle ; M. Bodin, directeur général de la Compagnie française des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan, et Madame Bodin ; M. Garreau, conseiller de la Légation de France en Thaïlande ; et le capitaine de frégate Jouan, chef du cabinet militaire au gouvernement général.

LES GRANDES ASSEMBLÉES
La Commission mixte du Grand Conseil
(*L'Avenir du Tonkin*, 23 décembre 1940)

Sont désignés comme membres de la commission mixte du Grand Conseil des intérêts économiques et financiers de l'Indochine, les notabilités dont les noms suivent :

Notabilités du Nord.
Membres suppléants français
Clerget, ingénieur en chef des Chemins de fer à Hanoï.

CHRONIQUE DE HAIPHONG
Fiançailles
(*L'Avenir du Tonkin*, 3 janvier 1941)

Nous apprenons qu'auront lieu à Haïphong les fiançailles de M^{lle} Renée Nam Smh, la charmante fille de feu M. Nam Smh* et de M^{me} Nam Sinh, fondatrice de l'École de jeunes filles annamites, avec M. Paul Illig, chef de district à la Compagnie du Yunnan, réserviste mobilisé.

Nos félicitations et nos meilleurs vœux aux futurs époux, nos compliments sincères à madame Nam-Sinh.

Saïgon
Naissance
(*L'Avenir du Tonkin*, 24 janvier 1941)

Nous apprenons avec plaisir la naissance de Jean-Philippe Joël Lucien, fils de M^{me} et M. Torrès, employé aux Chemins de fer du Yunnan (Tonkin), mobilisé comme sous-lieutenant.

COCHINCHINE
Saïgon
(*L'Avenir du Tonkin*, 25 janvier 1941)

Naissances
On nous annonce les naissances de Jean François Jacques, fils de M^{me} et M. Riez, médecin de la Marine nationale, et de Jean Philippe, fils de M^{me} et M. Torrès, employé des Chemins de fer du Yunnan, mobilisé comme sous lieutenant de l'artillerie coloniale.

LE VERNISSAGE DE L'EXPOSITION ROBERT LOUIS BATE ¹²³
(*L'Avenir du Tonkin*, 18 mars 1941)

Louons, comme ils le méritent, cette jeunesse pleine d'entrain qui nous donna tout récemment des représentations théâtrales ou des exhibitions sportives ; ces conférenciers qui, chaque lundi, au musée Louis Finot, chaque jeudi à l'Université nous communiquent leur érudition en des conférences très suivies, donc très goûtées, ces artistes enfin qui nous convient à venir étudier leurs œuvres, laissant notre jugement s'exercer librement à leur endroit, jugement des plus favorables qu'ils en soient assurés.

Ce sont là les seules distractions, les seuls délasséments qui sont de mise à l'heure actuelle.

Hier, le peintre-sculpteur Robert Louis Bate, prix de Rome, ancien pensionnaire de la Casa Vélasquez, prix d'Indochine, nous invitait à l'exposition de ses œuvres dont le vernissage était placé sous la présidence de M. Émile Grandjean, résident supérieur au Tonkin, dont l'inlassable activité se déploie dans tous les domaines, et qui s'affirme un animateur de premier ordre comme il en faut souhaiter de rencontrer partout aujourd'hui.

La Compagnie des Chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan, dont les dirigeants s'intéressent à toutes les manifestations, avait mis quelques-unes des vastes salles de l'imposant immeuble du boulevard Gambetta à la disposition de notre hôte et visiteurs et visiteuses — fort nombreux se trouvèrent de ce fait tout à l'aise pour regarder l'ensemble, étudier le détail et... admirer sans réserve. De ce prestigieux artiste, *L'Avenir du Tonkin* a dit naguère ce qu'il pensait : « Son art est le plus fidèle miroir de la ville chinoise sans thème linéaire, la couleur est par elle-même une poésie. Chez M. Bâte, de ses accords graves ou légers, émane une suggestion tacite, une musique muette, vocation éminente de paysagiste, c'est le plus yunnanais des peintres du Yunnan ».

Mais à cette appréciation de chez nous, il convient de joindre le jugement autorisé de M. Victor Goloubew, le distingué savant de l'E.F.E.O., qui présente ainsi l'exposition de M. R. Bate

¹²³ Robert-Louis Bate (Bordeaux, 1898-Dalat, 1948) : enlevé, torturé et tué par le Viet-minh.

R. Bate se classe parmi les artistes de formation très complète, dont la puissante personnalité s'exprime dans les matières et les techniques les plus diverses. On connaît de lui des statues, des bustes et des monuments, d'un faire vigoureux et synthétique, des peintres à l'huile, des aquarelles, des gouaches, des dessins à la plume, fins et nerveux comme des pointes sèches, des crayons et de slavis d'une séduisante délicatesse. Varié dans ses moyens d'expression, M. Bate l'est également dans le choix de ses sujets. De plus, il a beaucoup voyagé. Grand Prix de Rome, pensionnaire de la Villa Velasquez, Prix d'Indochine, il a fait de longs séjours en Italie, en Espagne, en Afrique, en Asie, aux Antilles et en Guyane.

La présente exposition se compose d'aquarelles et de dessins à l'encre de Chine, rapportés, les uns d'Angkor, les autres du Yunnan. Les deux séries s'opposent et se complètent. Celle d'Angkor est exécutée, tout entière, dans une gamme argentée où se fondent, comme sur un miroir patiné par le temps, des teintes et des nuances discrètes. L'éclairage que préfère et que recherche le peintre, est celui des jours sans soleil, fréquents au Cambodge à l'approche de la saison pluvieuse, lorsque le ciel, voilé de nuages immobiles, répand sur la forêt et les ruines tapissées d'herbes et de lichens, un éclairage de camaïeu, de tendre et nostalgique grisaille. Parfois l'artiste renonce à la couleur et se contente d'un souple tracé, fait sur une feuille de papier mince et soyeuse, tracé où il n'y a ni reprises, ni repentirs, et qui exprime en une succession de traits incisifs la « linéaire » essentielle du monument. Parfois, au contraire, il ne procède que par touches de couleur, en évitant les ombres portées et les effets de modelé trop appuyés que donne la lumière frisante. Et toujours son œil est attiré par la lutte silencieuse que la végétation tropicale livre aux pierres d'Angkor, abandonnées à sa lente, mais irrésistible étreinte ! L'une des aquarelles exposées nous montre le Pràsàt Ta Som dont la tour en forme de tiare disparaît sous un ruissellement de lianes grises et jaunes, pareilles à des serpents de cire. Sur une autre feuille, on reconnaît les galeries penchées du Ta Prohm, disloquées par les figuiers et les lianes, et où la lumière qui filtre du haut, à travers les arbres, se colore du reflet des mousses vert émeraude.

Dans les aquarelles exécutées en Chine, l'artiste se montre comme un peintre de lumière passionné, un magicien de la couleur. Ses harmonies de teintes vives et chaudes ont quelque chose de cette sérénité, toute méditerranéenne, qui est l'âme même du Yunnan, de ce Yunnan merveilleux où le voyageur français retrouve, à presque 2.000 mètres d'altitude, comme un reflet nostalgique de notre limpide et radieuse Provence !

De même qu'Alexandre Jacovleff, avec qui il a tant d'affinité, M. Bate a été séduit par le pittoresque grouillant des grandes villes chinoises. On peut voir à son exposition deux magistrales études à l'aquarelle gouachée qui nous montrent dans l'ouverture béante d'une porte peinturlurée de rouge, une rue de Yunnanfou, aux échoppes et boutiques vieillottes, et où se meut une foule de personnages bleu indigo et vert réséda, tel un flot agité de corps humains. Elles nous offrent, ces deux peintures, comme la quintessence de cette Chine du temps jadis, aujourd'hui en train de disparaître, mais qui restera longtemps encore la terre promise des peintres. Fascinantes par leur dynamisme intense, elles agissent sur nos sens comme une rumeur confuse et assourdissante, que domine de temps à autre la clameur cadencée du gong !

Il y a un contraste saisissant entre ces compositions vibrantes de couleurs, avec tout ce qu'il y a en elles d'à la fois cérébral et de puissamment décoratif, et les aquarelles lavées de teintes légères et diffuses, où M. Bate a évoqué en peintre musicien et poète le silence éternel et la solitude d'Angkor !

Victor Goloubew.

Car ce n'est pas seulement au Yunnan que nous guide aujourd'hui le prix d'Indochine, c'est aussi dans le Haut-Tonkin, puis à Angkor et l'admiration est égale parce qu'avec un égal talent, le peintre place sous nos yeux émerveillés — dans une impressionnante réalité — les travaux les plus audacieux du rail comme les ponts sur

arbalétrier avant d'arriver à quelques-unes de ces rues si pittoresques, si animées de Yunnanfou, au majestueux Si Chau au Tonkin au rapide impressionnait de Cho Bo, au poste militaire à Ban hat, — que nous tenons pour une de ses œuvres maîtresses. Puis c'est Kep avec sa plage renommée

Nous ne pouvons faire la « critique » des 80 toiles ou dessins de M. Bate dont les plus belles font partie de la collection de M. Bodin et de celle de M. Lécorché mais toute retiennent l'attention, à un degré variable selon que les préférences se portent sur le Yunnan, la Haute-Région le Cambodge.

Six affiches complètent ce magnifique ensemble ; sous le signe du talent, on ne saurait trouver de meilleure propagande touristique.

L'exposition R. L. Bate, qu'on pourra visiter jusqu'au 22 mars 1941 de 10 h. à 12 h. et de 16 à 20 h. connaîtra, à n'en point douter, un succès mérité. Elle vient à son heure ; et partant, elle n'en a que plus de mérite.

Elle nous dégage du terre-à-terre, elle nous élève vers ce qui est grand, vers ce qui est beau, vers ce qui est noble.

Elle constitue son apport à l'œuvre de redressement national à laquelle si généreusement s'est attelé le Maréchal Pétain. L'Empire — et ici l'Empire indochinois — vibre à l'unisson de la Mère Patrie.

Que M. R. L. Bâte soit, tout à la fois, remercié et félicité.

Souignons en terminant, l'accueil de haute courtoisie de M. le directeur général Bodin et de M. le directeur de l'exploitation Lécorché faisant les honneurs de leur maison.

Compagnie des Chemins de fer du Yunnan
contre Émile et Joseph Furtochs
(*L'Avenir du Tonkin*, 30 mars 1941)

Les prévenus ont été condamnés le 18 mars 1941, chacun à 8 mois de prison pour vol de dynamite.

La Cour condamne Émile et Joseph Furtochs à payer solidairement à la Compagnie française des Chemins de fer et du Yunnan, représentée par M^e Peyrou, de l'étude de M^{es} Larre et Duringer, la somme de 369 piastres de dommages-intérêts et les dépens,

LA VIE JUDICIAIRE
Les procès commerciaux
(*L'Avenir du Tonkin*, 13 avril 1941)

Le Tribunal mixte de commerce, en son audience du samedi 12 avril 1941, sous la présidence de M. le premier président de Cour honoraire Morché, assisté de MM. Long et Rochat, juges consulaires, avec au siège de greffier M. Hoang co Thuy, a prononcé jugement dans les affaires suivantes :

.....

André Thomas contre Cie des Chemins de fer du Yunnan

M. André Thomas assigne la Compagnie des Chemins de fer du Yunnan en paiement de dommages intérêts pour réparation du préjudice à lui causé par un accident d'auto-rail survenu le 7 octobre 1940, et demande un versement de 5.000 piastres à titre provisionnel.

Avant faire droit, le Tribunal ordonne une contre-expertise pour examiner l'état de M. Thomas et déterminer le préjudice causé à ce dernier, commet M. le Dr Huard à cet effet, alloue au demandeur une indemnité provisionnelle de 500 piastres, réserve les dépens.

GOUVERNEMENT GÉNÉRAL
Les audiences
(*L'Avenir du Tonkin*, 26 avril 1941)

Hanoï, 25 avril (Arip). — L'amiral Decoux a reçu le 25 avril M. Bodin, directeur général de la Compagnie française des Chemins de fer de l'Indochine et de Yunnan, accompagné de M. Patoux, directeur de l'Exploitation au Yunnan...

Hanoï
Naissance
(*L'Avenir du Tonkin*, 11 juin 1941)

Nous apprenons avec plaisir la naissance, survenue le 9 juin 1941, à 3 h. 10, à la clinique Saint-Paul, de Monique Antonia Marie, fille de M. Henri Prosper Gallais, chef de dépôt à la Cie des Chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan, et de M^{me}, née Marie Joséphine Eugénie Huellou, à Yenbay.

Nous adressons nos sincères félicitations aux parents et nos meilleurs vœux au bébé.

MORT DE L'INGÉNIEUR
LOUIS VERGÉ
(*Le Journal des débats*, 26 novembre 1941)

Un grand ingénieur, qui a porté haut et loin le renom de la technique française, vient de s'éteindre à Foix (Ariège), à l'âge de 88 ans. On doit surtout à Louis Vergé la construction des grands ports de Bahia, de Rio de Janeiro (Brésil) et de Callao (Chili), celle aussi des quais de l'Escaut et de l'écluse du Nord à Anvers, sans compter les études techniques pour le port de Tanger et le chemin de fer du Yunnan.

À l'occasion de la construction du premier lot du canal de Jonage à Lyon qu'il a dirigée de 1894 à 1899, Louis Vergé avait imaginé un verrou de sûreté pour les sacs de déblais qui a été imposé depuis dans tous les travaux importants de terrassement.

À tous ceux qui l'ont connu, en France, aux colonies comme à l'étranger, ce technicien éminent laisse le souvenir d'un homme extrêmement modeste, sincère et droit. Sa modestie était telle qu'il n'a jamais consenti à solliciter ni à recevoir la moindre récompense honorifique

CHEMINS DE FER DE L'INDOCHINE ET DU YUNNAN
(*Le Journal*, 30 novembre 1941)

Le conseil proposera à l'assemblée convoquée pour le 23 décembre, la distribution d'un acompte de 12 fr. 50 par action.

Les audiences du gouverneur général
(*Le Nouvelliste d'Indochine*, 7 décembre 1941)

Hanoï, 6 décembre. — L'amiral Decoux a reçu le 6 décembre ... M. Bodin, directeur général de la Compagnie française des chemins de fer de Yunnan, et M. Patoux, directeur de l'exploitation au Yunnan de la même compagnie. (Arip)

Les audiences du gouverneur général
(*Le Nouvelliste d'Indochine*, 22 février 1942)

Hanoï, 20 février. — L'amiral Decoux a reçu le 20 février ... M. Bodin, directeur général de la Compagnie française des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan. (Arip)

CHEMINS DE FER DE L'INDOCHINE ET DU YUNNAN
(*Le Temps*, 9 mai 1942)

Les comptes de l'exercice 1940 se sont soldés par un bénéfice net de 10.641.956 francs contre 15 millions 697.679 en 1939. Le dividende annoncé, de 25 francs (contre 60 francs précédemment), s'applique à un capital porté de 38 millions à 57.750.000 francs par distribution d'actions gratuites.

CHEMINS DE FER DE L'INDOCHINE ET DU YUNNAN
(*Le Temps*, 27 juin 1942)

Les comptes de 1941 font apparaître un solde créditeur de 4.759.119 francs contre 10.641.956 pour l'exercice précédent.

Le conseil d'administration proposera à l'assemblée générale du 7 juillet de voter la distribution d'un dividende de 20 francs par action contre 25 francs l'an passé.

Le Gouverneur général à Dalat
(*L'Écho annamite*, 24 août 1942)

Dalat, 21 août. — ... le Vice-Amiral d'Escadre, Gouverneur Général de l'Indochine... a reçu M. Bodin, directeur général de la Compagnie des Chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan... OFI.

Les audiences du Gouverneur Général
(*La Volonté indochinoise*, 24 août 1942)

Dalat, 22 août. — L'Amiral Decoux a reçu le 22 Août M. Fontaine, Ingénieur en Chef du service de construction des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan

Les audiences du gouverneur général
(*Le Nouvelliste d'Indochine*, 18 octobre 1942)

Hanoï, 17 octobre. – L'amiral Decoux ... s'est entretenu également avec M. Bodin, directeur général de la Compagnie française des chemins de fer de Indochine et du Yunnan. (OFi)

Sous la présidence de l'Amiral Decoux

Le Conseil de l'économie indochinoise
tient sa première réunion
(*L'Écho annamite*, 18 novembre 1942)

M. Bodin, délégué permanent du groupement professionnel des transports

HÔTEL AU YUNNAN

En 1943, un rapport diplomatique ¹²⁴ analyse ainsi les positions commerciales françaises en Chine :

Hôtel du Lac : à la fin 1938 est ouvert un hôtel provisoire, par la Compagnie du chemin de fer, pour répondre à un mouvement accru de voyageurs entre Hanoï et le Yunnan. Il a été soutenu pendant deux ans par une association entre la New Fronder Bank et la Compagnie de chemin de fer ; elle a été dissoute en 1941, la Banque reprenant l'immeuble et les aménagements.

COMPAGNIE FRANÇAISE DES CHEMINS DE FER DE L'INDOCHINE ET DU YUNNAN
Société anonyme constituée le 10 août 1901
(*Bulletin économique de l'Indochine*, 1943, fascicule 1)

Objet : l'exploitation du chemin de fer chinois de Lao-kay à Yunnanfou et l'exploitation du chemin de fer tonkinois de Haïphong à Lao-kay.

Participations : Société indochinoise de charbonnages et de mines métalliques ; Société anonyme de constructions mécaniques [Haïphong]. ; Société de transports automobiles indochinois [Hanoï].

Siège social : Paris, 89, rue de Miromesnil.

Capital social : 57.750.000 fr., divisé en 231.000 actions de 250 fr.

À l'origine, 12.500.000 fr. en 25.000 actions de 500 fr.

Porté en 1908 à 17.500.000 par création de 10.000 actions de 500 fr. émises au pair.

¹²⁴ Coiffard, 20 août 1943. Affaires étrangères, 1360, folio 18. Cité par Jacques Valette, *Indochine 1940-1945*, SEDES, 1993, p. 20.

En 1929 à 19.250.000 fr. par création de 3.500 actions B, émises à 1.000 fr.

En 1937 à 38.500.000 fr. par création de 77.000 actions de 250 fr. par prélèvement sur les fonds de réserve et division des 38.500 actions anciennes de 500 fr. en 77.000 actions de 250 fr.

En 1940 à 57.750.000 par création de 77.000 actions de 250 fr. par prélèvement sur les réserves.

Emprunts par obligations : 1°) Emprunt de 89 millions de francs divisé en 178.000 obligations privilégiées de 500 fr., 3 %, émises à 438 fr. 50 en 1901, remboursables au pair avant 1976 par tirages au sort semestriels (mars et septembre). Coupons semestriels 1^{er} avril et 1^{er} octobre. Au service de l'intérêt et de l'amortissement, la société a affecté par privilège la garantie d'intérêt de 3 millions allouée par la colonie, et dont le versement est garanti par le gouvernement français.

2°) Emprunt de 13.027.000 francs en 26.054 obligations de 500 fr., 3 % émises en 1909 à 403 fr, amortissables avant 1958. Coupons 1^{er} mai, 1^{er} novembre.

Conseil d'administration : MM. H. E. BOYER, président ; Ch. BARBIÈRE, P. BAUDOUIN [Banque de l'Indochine], A[ndré] BOURGEOIS, M[aurice] DEVIES, E[douard] DUTEY-HARISPE, J[acques] FOULD, P[ierre] GETTEN [fils de Maxime], J[oseph] NAUD, P. WEISS, H. ARDANT [patron de la Société générale (1941-1946)].

Commissaire du gouvernement : M. G[aston] LABBÉ ¹²⁵.

Répartition des bénéfices : 5 % à la réserve légale, 5 % d'intérêt aux actions, somme à définir pour le fonds de prévoyance, sur le surplus : 10 % au conseil, 90 % aux actions.

Année sociale : close le 31 décembre.

Assemblée générale : mai ou juin — 1 voix par action.

Inscription à la cote : actions : marché officiel à terme.

Obligations : marché officiel au comptant.

Exercices	Bénéfice net	Dividende brut		Cours des actions	
		total	par action	plus haut	plus bas
	milliers de fr.	milliers de fr	fr.	fr.	fr.
1937	11.418	4.620	30	585	440
1938	12.564	8.470	55	570	386
1939	15.698	9.240	60	1.020	510
1940	10.642	5.775	25	—	—

Vers 1950 : Siffray, dir. adjoint de la Compagnie des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan, délégué de la Croix-Rouge française au Tonkin (successeur du Pr. Huard).

CHEMINS DE FER DE L'INDOCHINE ET DU YUNNAN

¹²⁵ Gaston Labbé : ingénieur en chef de 1^{re} classe du cadre général des Travaux publics des Colonies, longtemps affecté au contrôle du Chemin de fer franco-éthiopien Djibouti-Addis-Abeba. Vice-président sous Vichy du comité d'organisation et du groupement professionnel des transports coloniaux (*Le Journal officiel de l'État français*, 12 janvier 1943).

(*Le Journal*, 31 mai 1943)

À l'assemblée ordinaire du 22 juin sera proposée la distribution d'un dividende de 20 fr. brut par action.

Récompenses

24 mai 1943

(*Bulletin administratif du Tonkin*, 1943, p. 638)

La croix de chevalier du Dragon d'Annam est décernée à titre exceptionnel aux personnes dont les noms suivent qui se sont particulièrement distinguées par leur courage, leur sang-froid et leur dévouement au cours des attaques aériennes qui ont eu lieu dans la province de Laokay les 16, 19, 21 et 22 mars 1943 :

MM. Robert, médecin-chef de l'Assistance médicale à Laokay ;

Patrizi, inspecteur du Trafic et mouvement de la Compagnie française des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan à Phô-moi ;

Boye [Albert Boyé], chef de district de la Compagnie française des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan à Phô-moi.

Les audiences du Gouverneur Général
(*La Volonté indochinoise*, 12 août 1943)

Dalat, 11 août. — L'Amiral Decoux a reçu mercredi Son Excellence l'Ambassadeur Yoshizawa, Envoyé Extraordinaire du Japon en Indochine.

Au cours de la journée, il s'est entretenu également avec M. Bodin, Directeur Général de la Compagnie Française des Chemins de Fer de l'Indochine et du Yunnan,

...

FIANÇAILLES

(*La Volonté indochinoise*, 28 décembre 1943)

Nous sommes ... heureux d'annoncer les fiançailles de mademoiselle Reine Forcioli, la charmante fille de madame et M. Forcioli, contrôleur de Tractions C. F. I. R. N. C.¹²⁶, avec M. Georges Clergeau, sous-inspecteur à la Compagnie du Yunnan.

La Volonté Indochinoise adresse aux heureux parents ses sincères félicitations et aux futurs époux ses meilleurs vœux de bonheur.

¹²⁶ Chemins de fer de l'Indochine (réseaux non concédés).



Coll. Serge Volper

COMPAGNIE FRANÇAISE
DES
CHEMINS DE FER DE L'INDOCHINE ET DU YUNNAN
Société anonyme

dont les statuts ont été établis suivant acte reçu par M^e Grange, notaire à Paris, le 30 juillet 1901, et
modifiés par décision des assemblées
générales extraordinaires des 6 août 1908, 22 juin 1925, 15 octobre 1926 et 29 juin 1937.

Capital social : 38.500.000 fr.
divisé en 154.000 actions de 250 fr. chacune
R.C. Seine : 103.670

Capital porté de 38.500.000 à 57.750.000 fr.
par incorporation de réserves
et divisé en 23.000 actions de 250 fr.
Décision de l'assemblée générale
extraordinaire du 5 mars 1940.

Droit de timbre acquitté par abonnement

Avis d'autorisation inséré au *Journal officiel*
du 23 juillet 1937

CERTIFICAT NOMINATIF D' ACTIONS
Monsieur BOURGOIN Jules, Élisée
demeurant à Mergéy (Aube)
est inscrit sur les registres de la Compagnie pour dix-huit
actions nominatives de 250 francs, entièrement libérées, jouissance 1^{er} juillet 1944.
Paris, le 8 mars 1946.

Un administrateur : A. Bodin
Un administrateur ou un délégué du conseil d'administration : Minost ?
Impr. Chaix, rue Bergère, 20, Paris. Encres Lorilleux

Annuaire Desfossés, 1945, p. 497 :
H.-E. Boyer, pdt ; P. Getten, v.-pdt ; H. Ardant, Ch. Barbière, P. Baudouin, A[ndré].
Bourgeois, M. Devies, E. Dutey-Harispé, J. Fould, J. Naud, P. Weiss.
ComM. cptes : Coutelle, Lefevre-Pontalis et Pannetier ; Cottenet, suppléant.



[Coll. Olivier Galand](#)
Hanoi. — Gare (Éd. P-C, Paris. Cliché Agence des colonies).



[Coll. Olivier Galand](#)
Hanoi. — La gare et les quais (Cliché des Éd. P-C, Paris).



Coll. Olivier Galand

Lettre adressée par la Compagnie à M. Eugène Humbert,
13, rue Notre-Dame, Meaux (30 nov. 1945)

CHINE

(*L'Économiste européen*, 24 mars 1946)

L'accord qui vient d'être conclu entre la France et le gouvernement de Tchoung-King transfère à la Chine la propriété de la portion du chemin de fer du Yunnan allant de la frontière sino-indochinoise jusqu'à son terminus de Yunnanfou. L'État français avancerait les fonds nécessaires à l'indemnisation de la Compagnie et en serait remboursé en fonction du recouvrement des réparations japonaises. Nos autorités élaboreront prochainement un plan tendant à l'amélioration des communications entre l'Indochine et la Chine du Sud.

Annuaire Desfossés, 1948, p. 530 :

P. Getten, pdt ; E. Minost et A. Bodin, v.-pdt ; A[uguste] Avon, A[ndré] Bourgeois, M. Devies, E. Dutey-Harispé, J. Fould, J. Naud, J. Laurent [Banque de l'Indochine], E[rnest] Goüin [Batignolles].

ComM. cptes : Pannetier, Cottenet, Coutelle.

DANS LA LÉGION D'HONNEUR
Ministère de la France d'outre-mer
(*Journal officiel de la République française*, 12 mars 1948)

Chevalier

Preclaire (Victor-Edmond-Edouard), ingénieur en chef à la Compagnie française des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan ; 44 ans 7 mois 22 jours de services, dont 7 ans 7 mois 22 jours de majoration pour services hors d'Europe.

LÉGION D'HONNEUR
Ministère de la France d'outre-mer
(*Journal officiel de la République française*, 2 juillet 1948)

Au grade de chevalier (à titre posthume).

Farinacci (Jean-Julien), sous-inspecteur contractuel de 1^{re} classe du trafic et mouvement de la Compagnie française des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan. Mort pour la France. A été cité à l'ordre de la Nation.

Ces nouvelles intéressent tout le Sud-Est asiatique

INDOCHINE
(*Climats*, 17 juin 1949)

NORD-VIET-NAM

Attentats. — Le 23 mai, vers 8 heures, le train Hanoï-Haïphong a sauté sur une grosse bombe d'avion piège, à 7 kilomètres environ de la gare de Gia-lam. Huit wagons se sont renversés mais on ne signale pas de victimes.

Les auteurs de l'attentat seraient deux Vietminh dont l'un a réussi à s'enfuir et l'autre a été tué par l'escorte militaire du train. Il s'agirait d'un employé de la Compagnie des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan licencié quelques jours auparavant.

La veille, entre l'ancienne gare de Dong-Xa et le poste militaire de Mau-Luong, à une trentaine de kilomètres de Hanoï, le train Hanoï-Haïphong avait sauté sur une mine.

La locomotive fut endommagée mais on n'a pas signalé de victime.

AEC 1951-1039 — Cie française des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan (C.I.Y.)

89, rue de Miromesnil, PARIS (8^e).

Capital. — Société anon., fondée le 10 août 1901 devant expirer le 5 juillet 1976, actuellement au capital de 231 millions de fr. en 77.000 act. de 3 000 fr. libérées.

Dividendes. — 1947 : 20 fr. ; 1948 : 30 fr. ; 1949 : 73 fr. brut.

Objet. — Exploitation de la ligne de Haïphong à Yunnanfou.

Conseil. — MM. Pierre Getten [fils de Maxime ; repr. Rothschild], présid. ; Antonin Bodin et Émile Minost [Bq Indoch.], vice-présid. ; Auguste Avon [BUP], André Bourgeois [Rothschild], Maurice Devies [BNC/BNCI], Édouard Dutey-Harispé [CIC], Philippe Dupéron [Bq franco-chinoise], Jacques Fould, E. Gouin [Batignolles], Joseph Naud [Comptoir Naud], admin. — M. A. Bodin, direct. gén.

REGROUPEMENT D' ACTIONS

(*L'Information financière, économique et politique*, 7 novembre 1950)

Compagnie française des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan. — Dès le 4 décembre, échange des 231.000 actions de 250 francs en titres de 1.000 francs.

DANS LA LÉGION D'HONNEUR

Ministère des États associés

(*Journal officiel de la République française*, 5 mars 1952)

Au grade de chevalier.

Mermilliod (René-Eugène), secrétaire général de la Compagnie française des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan ; 40 ans 10 mois et 12 jours de services, dont 4 ans de majoration pour mobilisation.

SOCIÉTÉ INDOCHINOISE DE CHARBONNAGES ET DE MINES METALLIQUES

(*L'Information financière, économique et politique*, 24 octobre 1952)

Le conseil se trouve ainsi composé : ... la Compagnie française des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan...

DOMMAGES DE GUERRE

DÉCISION n° 8-40 du 8 janvier 1933 portant désignation des services d'études habilités à intervenir pour le compte des sinistrés dans la reconstitution des biens endommagés par faits de guerre.

(*Bulletin officiel du haut-commissariat de France en Indochine*, 22 janvier 1953)

Noms des sociétés	Adresses	Noms et compétences des chefs des bureaux d'études
Compagnie française des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan et sa filiale la Société des tramways automobiles indochinois	82, boulevard Gambetta, Hanoï	M. Preclaire est agréé comme chef du service d'études jusqu'en octobre 1951 (régularisation d'un agrément provisoire) ; M. Beraud, son remplaçant, est agréé à compter du 1 ^{er} novembre 1951, avec les spécialités C1-C2. et Équipement d'entreprises industrielles, notamment automobiles et chemin de fer.

Chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan

(*L'Information financière, économique et politique*, 2 juillet 1953)

Le président a indiqué à l'assemblée ordinaire du 30 juin que le nombre de kilomètres parcourus au cours du premier semestre de 1953 atteint environ 89 millions, en augmentation de 21 % sur celui du semestre correspondant de 1952.

Il a ajouté que le conseil d'administration de la société avait sollicité l'autorisation d'augmenter ses tarifs en vue d'atténuer les effets de la dévaluation de la piastre, mesure qui a provoqué un accroissement du montant des dépenses.

En réponse à un actionnaire, le président a déclaré, d'autre part, que la valeur réelle du portefeuille s'élevait au 31 décembre dernier à 878 millions.

L'assemblée a approuvé les comptes de l'exercice 1952, soldés par un bénéfice net de 69.573.027 francs.

Le dividende a été fixé, comme prévu, à 525 fr. par action de 3.000 fr. payable, à partir du 6 juillet, à raisons de 1 action Banque de l'Indochine pour 18 actions de la Compagnie ; la mise en paiement du coupon n° 3 comprendra une distribution supplémentaire égale à la fraction de taxe de 5 % sur les actions distribuées qui lui est imputable et qui sera retenue sur son montant, de manière qu'il n'existe aucune soule en espèces.

Le rapport dit notamment : « Le haut commissaire de France en Indochine a interjeté appel devant le Conseil d'État contre la sentence arbitrale rendue le 31 mars 1952 sur les comptes d'exploitation et sur les dommages de la période 1945-1948. Cette instance, de même que celle concernant l'appel de la première sentence arbitrale, suit son cours et notre Compagnie, ayant dans l'une et l'autre produit ses mémoires en défense, attend les réponses de l'administration.

Nous avons été amenés par ailleurs à introduire un recours devant le Conseil d'État contre les décisions de rejet des ministres des Finances et des États associés relatives à l'indemnité due à notre Compagnie pour son éviction de la ligne du Yunnan le 1^{er} août 1943 et du fait du rachat anticipé de cette ligne par la Chine aux termes de l'accord franco-chinois du 28 février 1946.

Nous avons, d'autre part, introduit une instance devant le tribunal administratif mixte franco-vietnamien en vue d'obtenir la résiliation officielle, dans le Nord-Vietnam, de notre convention de concession de 1901, laquelle, comme vous le savez, se trouve pratiquement remplacée, depuis le 1^{er} janvier 1949, par une convention temporaire instituant une exploitation en régie contrôlée. »

Annuaire Desfossés, 1953, p. 364 :

Chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan

Conseil : MM. P. Getten, pdt ; E. Minost, A. Bodin, v.-pds ; A. Avon, A. Bourgeois, P. Dupéron, E. Dutey-Harispé, J. Naud, E. Goüin, M. Pasteau.

Commissaire du gouvernement : M. P. Jacquinet. Suppléant . : M. Reydellet.

Commissaires aux comptes : MM. Pannetier, Cottenet, Goutelle. Suppléant : M. Rochat.

Chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan
(*L'Information financière, économique et politique*, 29 mai 1954)

Le conseil a décidé de proposer à l'assemblée convoquée pour le 22 juin la distribution d'un dividende de 550 francs qui sera mis en paiement sous forme d'action de la Société des Métaux et Alliages Blancs et de la Compagnie générale industrielle pour France et l'Étrangers (taxe de 5 % la charge de la Société).

Chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan
(*L'Information financière, économique et politique*, 24 juin 1954)

Dans son rapport à l'assemblée ordinaire du 22 juin, le conseil indique qu'en mai 1953, le gouvernement vietnamien a demandé le transfert de la concession à l'État du Vietnam. Après l'établissement d'un projet de convention de transfert et les premiers pourparlers engagés entre les autorités françaises et vietnamiennes intéressées, il a été reconnu que la question ne pourrait être mise au point qu'après les négociations en cours entre la France et le Vietnam.

Les dépenses normales d'entretien et d'exploitation ont marqué l'an dernier une diminution de 25 % en francs et une augmentation de 25 % en piastres sur 1952. Le chiffre des voyageurs-kilométriques, avec 27.677.560 unités, est en augmentation de 27 % et celui des tonnages-kilométriques, avec 77.810.120, en augmentation de 24 % sur 1952.

L'amélioration de la sécurité au long des lignes Hanoï-Haïphong et Hanoï-Vandien s'est maintenue pendant le premier trimestre de 1953. Les attentats et sabotages ont repris ensuite, à raison d'un ou deux par mois, provoquant parfois d'importants dégâts, mais sont restés sans influence sur l'allure du trafic. L'année 1954 a débuté d'une manière analogue, mais à partir du 12 mars, la ligne a été l'objet d'attaques renouvelées presque chaque nuit, visant à détruire la voie ou le matériel roulant, et qui ont nécessité des mesures exceptionnelles en vue d'assurer, dans la limite du possible, la circulation des trains.

L'assemblée a approuvé les comptes de l'exercice 1953, soldés par un bénéfice net de 50.383.814 fr. Comme prévu, le dividende est fixé à 550 fr. net par action.

Cette répartition sera payable à partir du 29 juin, par la remise de une action « Métaux et Alliages Blancs » (évaluée à 14.280 fr.) pour 34 coupons numéro 4 et un lot de une action « Jaz » (évaluée à 5.250 fr.) et une action « Cie Générale Industrielle pour la France et l'Étranger » (évaluée à 11.000 fr.) pour 125 coupons numéro 5

Compagnie financière de recherches pétrolières
(COFIREP*)

(L'Information financière, économique et politique, 19 janvier 1955)

L'assemblée constitutive de la société s'est tenue le 17 janvier, 21, rue Lafitte. Elle a nommé le premier conseil d'administration de la Société,

.....

Cie française des Chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan.

.....

COMPAGNIE FRANÇAISE DES CHEMINS DE FER DE L'INDOCHINE ET DU YUNNAN
(L'Information financière, économique et politique, 15 juin 1955)

Le solde répartissable de l'exercice 1954 ressort à 92.863.303 francs contre 50.383.814 francs. Il sera proposé à l'assemblée du 28 juin un dividende net de 550 francs.

La compagnie ayant dénoncé en juillet dernier la convention temporaire de 1948 sous le régime de laquelle elle exploitait, les comptes d'exploitation ont été arrêtés au 31 janvier 1953. Le trafic a complètement cessé le 9 mai dernier. La période qui s'est étendue de l'Accord de Genève à cette dernière date sera comprise dans les résultats de 1955 qui apparaîtra ainsi comme un exercice de liquidation.

Au bilan, la valeur des terrains et constructions s'est réduite à l'immeuble du siège de Paris ; les immobilisations reviennent ainsi de 246.088.122 francs à 9.952.524 francs.

Dans son rapport, le conseil précise que la quasi-totalité des autres immeubles a été acquise par le domaine public. Les fonds provenant de ces réalisations ont été transférés au Maroc et investis dans la construction d'un cargo pour le compte de la filiale marocaine de la compagnie, la Société industrielle et agricole de Khalouta. Ce cargo, qui sera lancé prochainement sur un chantier hollandais, sera donné en gérance à une compagnie de navigation.

Chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan
(*L'Information financière, économique et politique*, 30 juin 1955)

Le rapport présenté à l'assemblée ordinaire du 28 juin indique qu'en conformité avec les accords de Genève sur le « cessez-le-feu » en Indochine, un régime d'exploitation très simplifié a été adopté d'accord entre l'autorité française et la compagnie jusqu'à l'évacuation d'Haïphong. Le trafic assuré par la compagnie, limité depuis le 31 octobre à la section Haïphong-Pham-Xa (30 kilomètres), a cessé complètement le 9 mai dernier.

L'assemblée a approuvé les comptes de l'exercice 1954 et voté le dividende net de 550 francs payable à partir du 5 juillet-

COMPAGNIE FRANÇAISE DES CHEMINS DE FER DE L'INDOCHINE ET DU YUNNAN
(*L'Information financière, économique et politique*, 9 août 1955)

Le cargo « Cap-Guir » vient d'être lancé en Hollande pour le compte de la Société industrielle et agricole de Khalouta. filiale marocaine de la Compagnie.

Les fonds investis dans la construction de ce cargo proviennent, rappelons-le, de la réalisation de biens du domaine privé de la Compagnie. Le navire sera donné en gérance à une compagnie de navigation.

Cie française des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan
[Desfossés 1956-364]

Getten (Pierre)[fils de Maxime, père de Jacques = tous repr. Rothschild], 128 (UEIF depuis 1951), 332 (Ch. de fer du Nord), 364 (pdt Ch. de fer de l'Indochine et du Yunnan), 366 (Djibouti-Addis-Ababa), 393 (CIWLT), 465 (HPLM), [488], 491 (EMGP), 515 (Sté d'investissement du Nord), 571 (Belge des mines, minerais et métaux), 644 (Peñarroya-Maroc), 655 (Peñarroya), 863 (Forges et aciéries du Nord et de l'Est), 1168 (Cockerill), 1169 (Providence), 1407 (UCLAF), 1723 (Omnium nord-africain).

Bodin (Antonin)[1876-1957][X-1896], 75 (Générale d'ass.-RD), 364 (v.-pdt Ch. fer Indochine et du Yunnan), 366 (Ch. fer Djibouti-Addis-Ababa), 491 (EMGP), 955 (adm.-dir. Chantiers et ateliers réunis d'Indochine).

Minost (Émile), 113 (pdt Bq Indoch.), 221 (Sudameris), 238 (Créd. fonc. Ouest-afric.), 239 (v.-pdt Créd. fonc. Indoch.), 244 (dg Crédit foncier égyptien), 294 (Crédit hypo. Indoch.), 364 (v.-pdt Ch. de fer de l'Indochine et du Yunnan), 366 (Djibouti-Addis-Ababa), 474 (Suez), 555 (Charbonn. du Tonkin), 1813 (pdt SIPH), 1990 (Say).

Avon (Auguste)[1898-1979][employé, puis adg de la Banque belge pour l'étranger, filiale de l'Union parisienne et de la Société générale de Belgique], 364 (Ch. de fer Indoch.+ Yunnan), 1478 (SCREG), 1550 (Marbres frs), 1773 (Cotonfran).

Bourgeois (André)[1885-1980][Ép. Jacqueline de Jourdan-Savonnières. Insp. finances][Rothschild][AdM. Ch. de fer du Nord (1930), Nord-Lumière...], 332 (Ch. fer Nord), 364 (Ch. fer Indoch.-Yunnan),

460 (v.-pdt SAGA), 462 (Bateaux à vapeur du Nord), 515 (S.I. Nord), 571 (Belge des mines, minerais et métaux), 620 (Géomines), 653 (collège commissaires Vieille Montagne), 715 (Antar-Pétroles Atl).

Dupéron (Ph.)^{[00]oxo}[Créd. hypothécaire Indoch.], 106 (Bq Syrie + Liban), 216 (dg 1953-67 Bq ottomane), 227 (Bq fr.-ch.), 296 (Cogisa), 364 (Ch. fer Indoch.-Yunnan), 1739 (LUCIA), 1793 (Indoch. forest. allum.), 2239 (Indoch. films+ciné.).

Dutey-Harispe (Édouard)(ép. Gomel)^{[x]oo}, 170 (CIC), 331 (Sté d'invest. de l'Est), 364 (Cie des ch. de fer de l'Indochine et du Yunnan)[+ av. guerre Ch. de fer métrop. de Paris + Louvroil-Montbard-Aulnoye].

Flers de la Motte-Ango (marquis François de)[1902-1986][Fils de Robert de Flers, dramaturge, et de Geneviève Sardou, fille du dramaturge. Petit-fils de Raoul de Flers, sous-préfet, puis administrateur de la Compagnie générale transatlantique et de la Banque transatlantique. Marié à Yvonne de la Quérantonais, nièce de M^{mes} Octave Homberg et René Thion de la Chaume], 44 (Paternelle-Vie)[l'ancien patron, Laurent du Buit, ayant épousé Geneviève de Flers, sœur du dramaturge], 64 (La Paternelle IARD), 113 (v.-pdg Bq Indoch.), 163 (pdt Comptoir Lyon-Alemand), 221 (Sudaméris), 237 (CFAT), 305 (SOFFO), 364 (Ch. fer Indochine et du Yunnan), 664 (Soc. Le Nickel), 1484 (Salins du Midi), 1804 (Caout. Phuoc-Hoa), 1805 (Caoutchoucs de l'Indochine), 1807 (pdt Hts plateaux indoch.), 1808 (Kompong-Thom), 1813 (SIPH).

Goüin (Ernest)(fils de Jules), 364 (CF Indoch.-Yunnan), 993 (Batignolles-Châtillon), 1601 (pdg Sté construc. Batignolles)

Pasteau (Michel)[1904-2003][Au ch. fer Djibouti-Addis-Abeba, puis Rothschild], 332 (Ch. fer Nord), 364 (Ch. fer Indochine-Yunnan), 460 (pdt SAGA), 462 (Bateaux à vapeur du Nord), 515 (Sté invest. Nord), 1170 (ACEC), 1740 (UNICOMER).

Poirirer (A.)[Ass. La Paternelle], 364 (Ch. fer Indochine-Yunnan), 1740 (Unicomer).

Thépaut (A.), 44 (Paternelle-Vie), 64 (Paternelle-Incendie), 73 (Concorde-Risques divers), 334 (Ch.fer Midi), 364 (Ch. fer Indochine-Yunnan).

Mermilliod (R.), 364 (secr. gén. Ch. fer Indoch.-Yunnan).

Commissaires du gouvernement :

MM. P. Jacquinet, J. Reydellet, suppléant.

Commissaires aux comptes :

Cottenet, 364 (comM. cptes. Ch. fer Indochine-Yunnan).

Payer, 364 (comM. cptes. Ch. fer Indochine-Yunnan), 1053 (comM. cptes Schwartz-Hautmont, 1110 (comM. cptes suppl. Taximètres), 1483 (comM. cptes suppl. Salins du Cap-Vert), 1510 (comM. cptes Procédés Pictet).

CAPITAL SOCIAL : 495 millions de fr., divisé en 99.000 actions de 5.000 fr. À l'origine, 12.500.000 fr., porté à 17.500.000 fr. en 1908. représenté par des actions ordinaires et privilégiées : en 1924, la actions ordinaires et privilégiées ont été assimilées. En juin 1929, le capital a été porté à 19 millions 250.000 fr. par l'émission de 3.500 actions B à vote plural. En juin 1937, le capital de 19.250.000 fr. (35.000 actions A et 3.500 actions B) a été porté à 38.500.000 fr. par incorporation de 19.250.000 fr, prélevés sur les réserves et qui ont été réparties gratuitement aux actionnaires, à raison de 2 actions nouvelles de 250 fr. pour 1 action ancienne de 500 fr. Le nominal des actions anciennes a été fixé à 250 fr. et les actions B ont été assimilées. Une assemblée extraordinaire, tenue le 5 mars 1940, a porté le capital à 57.750.000 fr. par incorporation de réserves et distribution gratuite de 1 action nouvelle pour 2 anciennes, jouissance janvier 1940. À cette occasion, a été versée une allocation compensatrice de l'impôt d'un montant brut de 30 fr. par action ancienne. Porté en 1949 à 231 millions par élévation du nominal à 1.000 fr., puis titres regroupés. À partir du 4 décembre 1950 (1 nouv. pour 3 anc.). Porté en 1956 à 495 millions : 1° par élévation du nominal à 5.000 fr. ; 2° par création de 22.000 actions de 5.000 fr., réparties gratuitement (2 pour 7).

en milliers de fr.	Bénéfice nets	Divid. et tantièmes
1949	19.038	19.383
1950	29.043	24.123
1951	39.366	36.368
1952	54.573	40.425
1953	50.384	45.981

1954	92.863	52.274
------	--------	--------

BILANS AU 31 DECEMBRE (En 1.000 francs)

	1950	1951	1952	1953	1954
ACTIF					
Immobilisations (nettes)	1.864.609	2.285.801	2.884.858	2.940.400	3.123.306
Autres valeurs immobilisées	9.472	10.532	10.678	65.709	154.865
Réalisable :					
Valeurs d'exploitation	204.730	202.140	226.081	130.747	63.967
Débiteurs	1.013.877	1.294.827	1.048.751	938.229	809.503
Titres de placement	341.760	368.745	670.743	936.943	1.209.904
Disponible	176.119	330.456	122.607	45.526	124.761
	<u>3.611.567</u>	<u>4.492.501</u>	<u>4.923.718</u>	<u>5.066.654</u>	<u>5.486.306</u>
PASSIF					
Capital	231.000	231.000	231.000	231.000	231.000
Réserves	350.341	552.705	761.147	781.260	1.195.151
Fonds de renouvellement et provisions	795.420	463.803	482.323	481.867	389.628
Dette à long terme	86.506	86.506	86.506	86.506	86.505
Dette à court terme	591.895	1.022.437	700.552	831.929	468.499
Subventions et avances	1.524.362	2.096.664	2.517.617	2.603.708	3.022.600
Bénéfices	29.043	39.366	54.573	30.384	92.863
	<u>3.611.567</u>	<u>4.492.501</u>	<u>4.923.718</u>	<u>5.066.654</u>	<u>5.486.306</u>

Compagnie française des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan
(*L'Information financière, économique et politique*, 26 avril 1956)

À l'issue de l'assemblée ordinaire du 24 avril, le président a notamment déclaré que la société poursuit la reconversion de son activité dans le secteur du transport.

Dans cet esprit, la société a commandé des wagons d'un type nouveau de 60 tonnes à 3 essieux, qui seront livrés en fin d'année ; 10 wagons à grande capacité pour le transport des carburants ; 25 wagons pour le transport de ciment. La compagnie a également à l'étude une commande de wagons à toit coulissant.

Le rapport du conseil signale que l'exploitation au Nord-Vietnam a pris fin le 9 mai 1955. Depuis lors, avec le concours de son directeur de l'Exploitation et d'agents de ses Services administratifs d'Indochine, la compagnie a poursuivi et achevé la liquidation des comptes de l'exploitation. Certaines dépenses relatives à cette liquidation peuvent

cependant intervenir encore et une réserve a été constituée en vue d'y faire face de manière que les résultats des exercices futurs ne puissent en être influencés.

L'assemblée a approuvé les comptes de l'exercice 1955 et fixé, comme prévu, le dividende brut à 641 francs par action, payable à partir du 2 mai.

REGROUPEMENT ET COTATION D'OBLIGATIONS
(L'Information financière, économique et politique, 18 septembre 1956)

Cie Française des Chemins de Fer de l'Indochine et du Yunnan (vingt obligations 3 % 1901 de 500 fr. contre une obligation de 10.000 fr.).



Coll. Olivier Galand

COMPAGNIE FRANÇAISE DES CHEMINS DE FER DE L'INDOCHINE ET DU YUNNAN
SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL SOCIAL DE 495 MILLIONS DE FRANCS
Statuts établis suivant acte reçu par M^e GRANGE, notaire à PARIS, le 30 juillet 1901

Constitution : 10 août 1901 — Expiration : 5 juillet 1976

SIÈGE SOCIAL : 89, rue de Miromesnil, PARIS (8^e)

R. C. Seine 55 B 11.372

XXXXXXXXXXXXXX

ÉMISSION DE 178.000 OBLIGATIONS PRIVILÉGIÉES 3 % DE 500 FRANCS
auxquelles est affectée intégralement la [garantie d'intérêt de 3.000.000 de francs
allouée par la Colonie d'Indochine](#) et dont le versement est garanti par le
Gouvernement de la République française (lois des 25 décembre 1898 et 5 juillet 1901).

CAPITAL REGROUPE EN 1956 — 44.730.000 FRANCS

Divisé en obligations de 10.000 francs nominal

et en coupures d'appoint de 500 francs nominal

INTÉRÊT ANNUEL : 15 fr., payable à PARIS

en une seule fois le 1^{er} avril de chaque année à partir du 1^{er} avril 1957

Tirages au sort annuels à Paris en juillet à partir de 1957

La compagnie s'est réservée la faculté d'accélérer depuis l'année 1912
l'amortissement ou de rembourser la totalité par anticipation.

OBLIGATION DE 500 FRANCS AU PORTEUR

N° 010.438

COUPURE D'APPOINT

VINGT coupures d'appoint sont échangées contre UNE obligation de 10.000 francs nominal

Le paiement annuel des coupons à l'échéance du 1^{er} avril et le remboursement le 1^{er} octobre des obligations sorties au tirage auront lieu à PARIS (sous déduction des impôts en vigueur) aux caisses de la BANQUE DE L'INDOCHINE, de la BANQUE DE PARIS ET DES PAYS-BAS, du COMPTOIR NATIONAL D'ESCOMPTE DE PARIS, du CRÉDIT LYONNAIS, de la SOCIÉTÉ GÉNÉRALE pour favoriser le développement du commerce et de l'industrie en France, de CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL, de la BANQUE NATIONALE POUR LE COMMERCE ET L'INDUSTRIE.

Un administrateur ou un délégué du conseil d'administration, ?

Le président de la Compagnie française des Chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan, Pierre Getten

PARIS, le 1^{er} octobre 1956.

Impr. E. Desfossés Néogravure, Paris

Compagnie française des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan
(*L'Information financière, économique et politique*, 28 mars 1957)

À l'assemblée ordinaire du 26 mars, le président a déclaré que sur les 25 wagons à houille en construction, 22 ont déjà été livrés à ce jour et les wagons-citernes seront achevés dans le courant du mois d'avril. Le président a ensuite donné un aperçu des principales participations de la Compagnie.

Le rapport du conseil présenté à l'assemblée signale que le parc de matériel roulant de la Compagnie comprend 70 wagons à coke et houille à deux essieux, 18 wagons-

citernes à produits pétroliers, 25 wagons à air pulsé pour transport de pulvérulents. En effet, toute exploitation ferroviaire ayant cessé depuis mai 1955. l'activité de la Compagnie a porté, durant l'exercice 1956, sur la gestion de son portefeuille et sur la constitution d'un parc de matériel roulant destiné à être mis à la disposition de la S.N.C.F. pour être utilisé par divers usagers du chemin de fer, et à la fin de l'année écoulée la Compagnie a pris une participation de 30 % dans la Société des Établissements Gary de Faviès, entreprise spécialisée dans les transports de masses lourdes indivisibles.

L'assemblée a approuvé les comptes de 1956 et voté un dividende de 500 fr. net qui sera mis en paiement à partir du 2 avril.



Coll. Olivier Galand

COMPAGNIE FRANÇAISE DES CHEMINS DE FER DE L'INDOCHINE ET DU YUNNAN
Certification nominatif d'inscription d'obligations de 10.000 fr.
Madame BRÉCHOT Adolphe, Henri, née HENRY-GRÉARD Valérie, Renée, Marthe ¹²⁷,
demeurant à Paris, 30, rue Guynemer.

¹²⁷ Valérie Henry-Gréard (1888-1976) : sœur cadette d'Octave d'Henry-Gréard, directeur général des réseaux fusionnés du P.-O. et de la Compagnie du Midi (1934-1938), puis administrateur de sociétés. Voir [encadré](#). Mariée à Adolphe Bréchet, chirurgien des hôpitaux de Paris.

Pierre Getten, Paris, 13 juin 1957

Portefeuille de la Société d'investissement du Nord
(*L'Information financière, économique et politique*, 25 janvier 1958)

5066 actions Chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan de 5.000 francs.

Compagnie française des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan
(*L'Information financière, économique et politique*, 27 mars 1958)

Le rapport du conseil à l'assemblée du 25 mars indique qu'au cours de l'exercice 1957, la compagnie a pris des participations de 20 % dans des sociétés spécialisées dans les transports de masses lourdes indivisibles (Société de Transports Spéciaux Bourgey-Montreuil et Société Nouvelle de Transports Spéciaux).

Le parc de matériel roulant se composait, à la fin de l'exercice, de 70 wagons à coke et à houille à deux essieux et 25 à trois essieux, 25 wagons à air pulsé pour transport de pulvérulents et 23 wagons-citernes pour produits pétroliers.

Vingt wagons à pulvérulents, commandés en septembre, doivent être livrés de mai à août. Vingt wagons à houille d'un type spécial, devant être loués à l'E.D.F., ont été commandés en février, ainsi que 7 wagons spéciaux.

L'assemblée a approuvé les comptes de 1957 se soldant par un bénéfice net de 47.179.599 fr. et fixé, comme prévu, le dividende net à 550 fr. par action, payable à compter du 2 avril.

Compagnie française des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan
(*L'Information financière, économique et politique*, 30 janvier 1959)

Il sera proposé à l'assemblée ordinaire du 17 mars de maintenir le dividende à 550 francs net.

BANQUE DE L'INDOCHINE
(*L'Information financière, économique et politique*, 19 juin 1959)

Participations d'une valeur de moins de 10 MF à la suite d'amortissements
Chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan.

Compagnie française des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan
(*L'Information financière, économique et politique*, 8 octobre 1959)

La Compagnie vient de recevoir les indemnités qui lui avaient été attribuées par des sentences arbitrales rendues en 1951 et 1952 et qu'un arrêt du Conseil d'État a rendu définitives. La plus grande part se réfère à la réparation des dommages qu'elle a subis lors de son éviction du Yunnan en 1943, de sorte que sa répartition entre les

actionnaires pourra bénéficier des dispositions de la loi du 22 février 1957. Le montant net revenant à chaque actionnaire, qui ne peut être encore fixé exactement, sera supérieur à 800 fr.

Suite :

1967 : absorption du portefeuille par la Paternelle et du parc de wagons par la Compagnie du Midi.

Coll. Olivier Galand
COMPAGNIE DU MIDI

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 24.390.000 FRANCS
DIVISÉ EN 108.400 ACTIONS DE 225 FRANCS CHACUNE
SIÈGE SOCIAL : 89, RUE DE MIROMESNIL - PARIS (8^e)
R. C. SEINE 57 B 9392
STATUTS DÉPOSÉS CHEZ MAITRE PHILJPPOT, NOTAIRE À PARIS

BON DE DROIT À REPARTITION AU PORTEUR
(SANS VALEUR NOMINALE)

N° 54010

Représentant la CENT SEIZE MILLE NEUF CENTIÈME partie des rentrées à provenir éventuellement de la réalisation ou du recouvrement des actifs situés en Extrême-Orient ayant appartenu à la

COMPAGNIE FRANÇAISE DES CHEMINS DE FER DE L'INDOCHINE ET DU YUNNAN

avant la scission-fusion avec la COMPAGNIE du MIDI et LA PATERNELLE S.A., et/ou des indemnités de toute natures afférentes auxdits actifs, déduction faite toutefois de tous impôts éventuels ainsi que de tous frais, charges et dépenses afférents directement ou indirectement à la gestion, à la réalisation et à la distribution de ces mêmes actifs, déduction faite encore des intérêts calculés au taux légal en matière commerciale de toutes sommes que la COMPAGNIE du MIDI et LA PATERNELLE S.A. auraient avancées sur ces frais, charges et dépenses et déduction faite enfin de tout passif qui existe ou viendrait à se révéler par la suite et qui serait afférent directement ou indirectement aux biens ci-dessus désignés, (le tout ainsi qu'il est précisé dans la convention de scission-fusion conclue le 23 mai 1967 entre la COMPAGNIE du MIDI, LA PATERNELLE S.A. et la COMPAGNIE FRANÇAISE des CHEMINS de FER de l'INDOCHINE et du YUNNAN, approuvée par décisions des Assemblées Générales Extraordinaires des Actionnaires de la COMPAGNIE du MIDI des 16 juin et 7 juillet 1967, des Actionnaires de LA PATERNELLE S.A., des 9 juin et 4 juillet 1967 et des Actionnaires de la COMPAGNIE FRANÇAISE des CHEMINS de FER de l'INDOCHINE et du YUNNAN du 29 juin 1967).

Tout propriétaire est de plein droit et obligatoirement membre de l'Association des Propriétaires des Bons de Droit à Répartition de la COMPAGNIE du MIDI créés lors de la dissolution de la COMPAGNIE FRANÇAISE des CHEMINS de FER de l'INDOCHINE et du YUNNAN.

COMPAGNIE DU MIDI

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 24.390.000 FRANCS
DIVISÉ EN 108.400 ACTIONS DE 225 FRANCS CHACUNE
SIÈGE SOCIAL : 89, RUE DE MIROMESNIL - PARIS (8^e)
R. C. SEINE 57 B 9392
STATUTS DÉPOSÉS CHEZ MAITRE PHILIPPOT, NOTAIRE À PARIS

BON DE DROIT À RÉPARTITION AU PORTEUR

(SANS VALEUR NOMINALE)

N° 054.010



Représentant la CENT SEIZE MILLE NEUF CENTIÈME partie des rentrées à provenir éventuellement de la réalisation ou du recouvrement des actifs situés en Extrême-Orient ayant appartenu à la

COMPAGNIE FRANÇAISE DES CHEMINS DE FER DE L'INDOCHINE ET DU YUNNAN

avant la scission-fusion avec la COMPAGNIE du MIDI et LA PATERNELLE S.A., et/ou des indemnités de toutes natures afférentes auxdits actifs, déduction faite toutefois de tous impôts éventuels ainsi que de tous frais, charges et dépenses afférents directement ou indirectement à la gestion, à la réalisation et à la distribution de ces mêmes actifs, déduction faite encore des intérêts calculés au taux légal en matière commerciale de toutes sommes que la COMPAGNIE du MIDI et LA PATERNELLE S.A. auraient avancées sur ces frais, charges et dépenses et déduction faite enfin de tout passif qui existe ou viendrait à se révéler par la suite et qui serait afférent directement ou indirectement aux biens ci-dessus désignés, (le tout ainsi qu'il est précisé dans la convention de scission-fusion conclue le 23 mai 1967 entre la COMPAGNIE du MIDI, LA PATERNELLE S.A. et la COMPAGNIE FRANÇAISE des CHEMINS de FER de l'INDOCHINE et du YUNNAN, approuvée par décisions des Assemblées Générales Extraordinaires des Actionnaires de la COMPAGNIE du MIDI des 16 juin et 7 juillet 1967, des Actionnaires de LA PATERNELLE S.A., des 9 juin et 4 juillet 1967 et des Actionnaires de la COMPAGNIE FRANÇAISE des CHEMINS de FER de l'INDOCHINE et du YUNNAN du 29 juin 1967).

Tout propriétaire est de plein droit et obligatoirement membre de l'Association des Propriétaires des Bons de Droit à Répartition de la COMPAGNIE du MIDI créés lors de la dissolution de la COMPAGNIE FRANÇAISE des CHEMINS de FER de l'INDOCHINE et du YUNNAN.

Statuts, convention de scission-fusion et procès-verbaux des Assemblées susvisées déposés chez M^e CHAMPETIER de RIBES, Notaire à Paris.

Le Président du Conseil d'Administration
de la COMPAGNIE du MIDI

Un Administrateur
de l'Association

Par délégation
du Comité de l'Association

Moreau-Néret

Philippot

[Signature]

Extrait de la convention de scission-fusion conclue entre la COMPAGNIE du MIDI, LA PATERNELLE S.A., et la COMPAGNIE FRANÇAISE des CHEMINS de FER de l'INDOCHINE et du YUNNAN et approuvée par les Assemblées Générales Extraordinaires des Actionnaires de la COMPAGNIE du MIDI des 16 juin et 7 juillet 1967, des Actionnaires de LA PATERNELLE S.A. des 9 juin et 4 juillet 1967 et des Actionnaires de la COMPAGNIE FRANÇAISE des CHEMINS de FER de l'INDOCHINE et du YUNNAN du 29 juin 1967.

L'apport-scission fait à la COMPAGNIE du MIDI comprendra les droits à toutes indemnités éventuelles de dommages de guerre et d'éviction que l'Etat Français ou, le cas échéant, les Etats Chinois et Nord-Vietnamien pourraient être appelés à verser à la COMPAGNIE FRANÇAISE des CHEMINS de FER de l'INDOCHINE et du YUNNAN à la suite des procédures qu'elle a engagées à cet égard pour les sinistres et spoliations dont elle a fait l'objet en Extrême-Orient; mais ils n'y figureront que pour mémoire, leur obtention étant incertaine et leur quantum à fortiori indéterminé,

et en représentation de cet apport, il sera attribué à la COMPAGNIE FRANÇAISE des CHEMINS de FER de l'INDOCHINE et du YUNNAN des bons de droit à répartition, sans valeur nominale, à créer par la COMPAGNIE du MIDI, et qui seront remis aux actionnaires de la COMPAGNIE FRANÇAISE des CHEMINS de FER de l'INDOCHINE et du YUNNAN à raison de un bon pour une action, lesquels bons donnant droit chacun à 1/116.900^e des rentrées éventuelles provenant de ces indemnités, déduction faite de tous impôts éventuels et de tous frais afférents à ces procédures et distributions.

Le Contentieux relatif à ces Indemnités sera suivi par la COMPAGNIE du MIDI. Faute de pouvoir être imputés sur lesdites indemnités, ces frais seront supportés par la COMPAGNIE du MIDI et LA PATERNELLE S.A., proportionnellement aux apports nets qui leur auront été faits.

Les bons dont il s'agit seront nominatifs ou au porteur, au choix des propriétaires; ceux-ci feront partie de plein droit de l'Association qui sera créée par la COMPAGNIE du MIDI, dès la réalisation de la scission et dont les statuts seront conformes au texte annexé aux présentes conventions.

Statuts, convention de scission-fusion et procès-verbaux des Assemblées susvisées déposés chez M^e CHAMPETIER de RIBES, Notaire à Paris.

Le Président du Conseil d'Administration de la COMPAGNIE du MIDI : Moreau-Néret
Un Administrateur de l'Association
Par délégation du Conseil de l'Association

Extrait de la convention de scission-fusion conclue entre la COMPAGNIE du MIDI, LA PATERNELLE S.A. et la COMPAGNIE FRANÇAISE des CHEMINS de FER de l'INDOCHINE et du YUNNAN et approuvée par les Assemblées Générales Extraordinaires des Actionnaires de la COMPAGNIE du MIDI des 16 juin et 7 juillet 1967 des Actionnaires de LA PATERNELLE S.A. des 9 juin et 4 juillet 1967 et des Actionnaires de la COMPAGNIE FRANÇAISE des CHEMINS de FER de l'INDOCHINE et du YUNNAN du 29 juin 1967.

.....

L'apport-scission fait à la COMPAGNIE du MIDI comprendra les droits à toutes indemnités éventuelles de dommages de guerre et d'éviction que l'État Français ou, le cas échéant, les États Chinois et Nord-Vietnamien pourraient être appelés à verser à la COMPAGNIE FRANÇAISE des CHEMINS de FER de l'INDOCHINE et du YUNNAN à la suite des procédures qu'elle a engagées à cet égard pour les sinistres et spoliations dont elle a fait l'objet en Extrême-Orient, mais ils n'y figureront que pour mémoire, leur obtention étant incertaine et leur quantum à fortiori [*sic*] indéterminé, et en représentation de cet apport, il sera attribué à la COMPAGNIE FRANÇAISE des CHEMINS de FER de l'INDOCHINE et du YUNNAN des bons de droit à répartition, sans valeur nominale, à créer par la COMPAGNIE du MIDI, et qui seront remis aux actionnaires de la COMPAGNIE FRANÇAISE des CHEMINS de FER de l'INDOCHINE et du YUNNAN à raison de un bon pour une action, lesquels bons donnant droit chacun à 1/116.900^e des rentrées éventuelles provenant de ces indemnités, déduction faite de tous impôts éventuels et de tous frais afférents à ces procédures et distributions.

Le Contentieux relatif à ces indemnités sera suivi par la COMPAGNIE du MIDI. Faute de pouvoir être imputés sur lesdites indemnités, ces frais seront supportés par la COMPAGNIE du MIDI et LA PATERNELLE S.A., proportionnellement aux apports nets qui leur auront été faits.

Les bons dont il s'agit seront nominatifs ou au porteur, au choix des propriétaires; ceux-ci feront partie de plein droit de l'Association qui sera créée par la COMPAGNIE du MIDI, dès la réalisation de la scission et dont les statuts seront conformes au texte annexé aux présentes conventions.

Imprimerie spéciale de banque, Paris

VESTIGES AU YUNNAN



百家号/小余9999视觉



乳龙社区
www.clzg.com



Photos envoyées par Shaoying Zhang,
professeur agrégé de l'Université de sciences politiques et de droit de Shanghai (20 février 2020)

Vietnam-Chine : feu vert à une ligne ferroviaire stratégique de 8 milliards de dollars
(latribune.fr, 19/02/25)
(résumé)

Malgré des relations régulièrement ternies par leurs différends territoriaux en mer de Chine méridionale, Pékin et Hanoï entretiennent globalement de bonnes relations. Ainsi, le Parlement vietnamien a validé à la quasi-unanimité la construction d'une voie ferrée de 390 km, reliant Haiphong à Lao Cai, à la frontière chinoise, via Hanoï. Elle desservira de grands sites manufacturiers vietnamiens, où sont implantés Samsung, Foxconn, Pegatron et d'autres géants mondiaux de l'électronique, pour beaucoup dépendants de l'arrivage régulier de composants en provenance de Chine.

La Chine va financer une partie du projet à travers des prêts dans le cadre de son programme Les Nouvelles routes de la soie. Le coût total de la construction est estimé à plus de huit milliards de dollars.

Les infrastructures de transport vieillissantes, de piètre qualité et sous-dimensionnées face à une demande croissante, sont considérées comme un frein majeur à la croissance vietnamienne.

Le gouvernement vietnamien prévoit de lancer l'étude de faisabilité de la ligne Haiphong-Lao Cai en 2025, pour une mise en service attendue d'ici 2030. Mais les projets de cette envergure prennent souvent du retard dans le pays. Les trains, destinés au transport de passagers et de marchandises, circuleront à 160 km/h, contre 50 km/h sur la ligne actuelle, ont précisé les autorités.

À noter qu'une autre ligne vers la Chine, qui n'a pas encore été approuvée par le Parlement, doit à terme relier Hanoï à la province de Lang Son, frontalière de la région chinoise du Guangxi. Elle traverserait une autre vaste zone industrielle vietnamienne accueillant de nombreuses usines étrangères.

Le Vietnam prévoit également de construire une ligne de train à grande vitesse reliant Hanoï à Ho Chi Minh-Ville, la capitale économique du sud, pour un coût évalué à 67 milliards de dollars. Ce projet vise à réduire le temps de trajet entre les deux métropoles de 30 heures à environ cinq heures.

Fin 2023, Hanoï et Pékin ont signé plus d'une trentaine d'accords.
