

LE CHEMIN DE FER DE PHU-LANG-THUONG À LANG-SON (1889-1894)

LA COMMISSION DE DÉLIMITATION

III
(*Le Temps*, 8 avril 1886)

Dong-Dang.

.....
8 février. — Un ingénieur vient d'étudier rapidement le tracé d'un chemin de fer jusqu'à Lang-Son. Il conclut que la construction n'est point difficile, mais que la voie ferrée devra passer par Pho-Vi. Il s'agit bien en ce pays de chemins de fer ruineux, qui ne pourront de longtemps rien rapporter ! De bonnes routes, auxquelles travaillent du reste avec ardeur les officiers du génie, et des services de ravitaillement bien organisés, voilà ce qu'il faut. Si jamais on fait une voie ferrée, c'est vers le Yunnan et non vers le Quang-Si et le Quang-Tong qu'on doit d'abord la diriger.

ARRÊTÉ
(*L'Avenir du Tonkin*, 25 février 1888)

Le gouverneur général de l'Indo-Chine,
Sur la proposition du résident général en Annam et au Tonkin,
Arrête :

Article premier. — Le personnel chargé d'étudier l'établissement d'une voie ferrée entre Phu-lang-thuong et Lang-son est placé sous la direction de M. Fauquier ¹, ingénieur des travaux publics, et formé en sections et en brigades dont la composition est fixée comme suit :

1^{re} section.

1^{re} brigade. — M. Borreil ², voyer-architecte, chef de section chargé des alignements, ayant sous ses ordres un surveillant français, un cai et huit coolies.

M. Martin, maître mineur, sera adjoint à cette brigade pour le chaînage, le paquetage et la planimétrie succincte de la ligne et aura avec lui un cai marqueur avec 4 coolies, et un cai poseur avec 1 coolie.

¹ Pierre Fauquier (1853-1903) : notamment connu pour une étude sévère de l'exploitation chinoise des charbonnages de Nong-son. Voir [encadré](#).

² Jacques Borreil : né le 4 novembre 1848 à Ille-sur-Têt. Marié le 13 janvier 1876, à Serdinya (Pyrénées-Orientales), avec Marie-Anne-Françoise Berjoan. Alors géomètre civil. Entré dans l'administration indochinoise le 20 novembre 1886, il accède au grade d'ingénieur en chef. On le retrouve sur la construction du chemin de fer du Yunnan, puis sur le Vinh-Botrach, section du transindochinois. Rentré en France au printemps 1906, il y décède vers 1908. Chevalier de la Légion d'honneur (*JORF*, 31 décembre 1898).

2^e brigade. — M. Servanton, conducteur, chargé du profil en long, ayant sous ses ordres un cai et 5 coolies.

3^e brigade. — M. Ducros, conducteur, chargé des profils en travers, ayant sous ses ordres un cai et 5 coolies.

2^e section.

1^{re} brigade. — M. Bourguet, conducteur, chef de section chargé des alignements, ayant sous ses ordres un surveillant français, un cai maçon et huit coolies.

M. Dalverny, maître mineur, sera adjoint à cette brigade pour le chaînage, le paquetage et la planimétrie succincte de la ligne. Il aura avec lui un cai marqueur et 4 coolies ; un cai poseur et 1 coolie.

2^e brigade. — M. Babonneau, chargé du profil en travers, ayant avec lui un cai et 5 coolies.

3^e brigade. — M. Gellet, géomètre, chargé des profils en travers, aura un cai et 5 coolies.

3^e section.

M. Salmin, voyer-architecte, chef des sondages.

Seront attachés à la mission :

1^o M. Desport, comme chef de comptabilité avec M. Gaillaud pour auxiliaire.

2^o M. Thiên, interprète.

Art. 2. — Les salaires journaliers des surveillants et agents indigènes sont fixés comme suit :

Surveillants français 12 francs.

Cai indigène 1 fr. 50 à 2 fr. 00.

Coolie — id. franc

Art. 3. — Un crédit de 9.000 fr. est ouvert sur le budget de l'exercice 1888 pour les dits travaux d'étude et sera appliqué savoir : 6.000 francs pour paiement des surveillants, des cai et coolies indigènes, 3.000 fr. pour achat de bambous, flammes et instruments, maçonnerie et travaux imprévus.

Art. 4. — Cette somme sera mise à titre d'avance à la disposition de M. Fauquier qui justifiera de son emploi dans la forme ordinaire et reversera, s'il y a lieu, en fin de travaux, la partie restant disponible.

Art. 5. — Les agents des travaux publics employés auxdits travaux d'étude jouiront, à l'exception des surveillants et du personnel indigène, des indemnités de déplacement réglementaires.

Art. 6. — Le secrétaire général du Gouvernement est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Hanoï, le 17 février 1887.

CONSTANS.

Par le gouverneur général :
Le secrétaire général du gouvernement.
A. KLOBUKOWSKI.

TONKIN

(*Le Journal des débats*, 24 juillet 1888)

L'ingénieur du Protectorat, M. Fauquier, a remis son rapport, sur un chemin de fer de Phu-lang-tuong à Langson. Il établit que la route, malgré les 100.000 fr. et plus que l'on consacre chaque année à son entretien, est toujours dans le pire état. Il propose de

construire un chemin de fer de un mètre de large rail, patin et traverses d'arrêt longueur 105 kilomètres dépense, 7.350.000 fr. Avec une largeur de 0 m.70, la dépense ne serait que de 4.200.000 fr.

LETTRES DU TONKIN
(*Le Journal des débats*, 17 décembre 1888)

Hanoï, le 8 novembre.

.....
Voici quelques chiffres qui donneront une idée exacte des dépenses qu'entraîne l'occupation de Langson. Le nombre des convois envoyés d'Hanoï à cette destination, de juillet à octobre 1887, a été de 35 et le nombre de tonnes transportées d'environ 1.100, sans compter les vivres et le fourrage que consomment en route les hommes et les animaux employés au transport. La durée de chaque convoi a varié, aller et retour compris, de quinze à vingt-cinq jours, suivant l'état des routes. La tonne de marchandise transportée revient, dans ces conditions, à 1.000 fr. soit 1.100.000 fr. pour le ravitaillement de Langson pendant l'année entière.

On comprend, en présence de ces chiffres, l'intérêt que présentait la construction du chemin de fer projeté de Phu-Lang-Thuong à Langson. Le devis préparé par M. Fauquier, chef intérimaire du service des travaux publics, évalue à 80.000 fr. par kilomètre l'établissement de cette voie ferrée. La distance à parcourir étant d'environ 100 kilomètres, la dépense de construction atteindrait 8 millions. Si ces chiffres sont exacts, on voit que l'intérêt du capital engagé et les dépenses annuelles d'exploitation représenteraient une somme inférieure à celle que coûte actuellement le ravitaillement.

Le chemin de fer, en mettant Langson à quelques heures d'Hanoi, permettrait, en outre, de supprimer les postes intermédiaires, de diminuer les approvisionnements, d'exercer en un mot, avec un effectif et un matériel militaire réduits, une surveillance beaucoup plus active que celle qui existe aujourd'hui sur tout le pays que traverserait la ligne. Il est à souhaiter toutefois que l'administration du protectorat ne se lance pas dans cette entreprise avant d'avoir complété les études qui ont été faites, un peu superficiellement peut-être, jusqu'à ce jour : il faudrait, en tous les cas, se contenter d'une voie très économique, d'un chemin de fer Decauville, de 60 centimètres par exemple, car il n'y a pas à compter sur un trafic sérieux avec la Chine par la route de Langson, qui aboutit sur la frontière à un massif montagneux à peu près infranchissable.

1889 : [Georges Soupe](#) adjudicataire
du chemin de fer à voie étroite Phu-lang-Thuong–Lang-son

Indo-Chine
(*La République française*, 14 septembre 1889)

Hier a eu lieu l'adjudication des travaux pour l'établissement d'une voie ferrée entre Phu-Lang-Thuong et Lang-son (Tonkin). C'est M. Georges Soupe, de Paris, qui a été déclaré adjudicataire. La ligne que l'on va construire aura une voie de 60 centimètres, qui suivra le parcours de l'ancienne route mandarine

Tonkin
(*La République française*, 9 octobre 1889)

L'adjudication du chemin de fer de Lang-son a eu lieu, il y a quelque temps, selon les conditions établies par l'administration des colonies. Le concessionnaire, M. Georges Soupe, espère terminer les travaux en dix mois à partir du débarquement, à Haïphong, du matériel ; il est donc probable que Langson sera desservi par une voie ferrée en octobre 1890, mais comme les premiers tronçons de la ligne seront mis en exploitation dès qu'ils seront achevés, le ravitaillement à la frontière du Kouang-Si sera très simplifié dans un avenir prochain.

L'INDO-CHINE

FÂCHEUX ÉTAT DE NOTRE COLONIE ET GASPILLAGE DES CRÉDITS

Conversation avec M. Ternisien, ancien député de Cochinchine
(*L'Éclair*, 27 janvier 1890, p. 2, col. 6)

Le chemin de fer de Lang-Son

— Que pensez-vous, lui demandons-nous tout d'abord, du chemin de fer de Lang-Son dont on a tant parlé ?

— À mon avis, la construction de ce chemin de fer s'imposait, pour deux raisons : d'abord pour assurer notre commerce avec les provinces du Sud de la Chine, et ensuite pour ravitailler facilement les troupes que nous serons obligés de conserver sur nos frontières du Tonkin ; mais si je reconnais comme une œuvre de toute nécessité la construction de ce chemin de fer, par contre je ne saurais trop énergiquement critiquer la façon de procéder de l'administration métropolitaine pour arriver à l'exécution de ce travail.

Tout d'abord, je n'admets pas, lorsqu'il s'agit de travaux de cette nature, la mise en adjudication ; à mon avis, il est bien préférable de faire appel à tous les concours, ce qui permet, jusqu'à la dernière minute, de choisir entre les concurrents qui se présentent.

Si cette dernière manière de procéder avait été employée, nous n'aurions pas à regretter, aujourd'hui, de voir une maison anglaise, la maison Jardine Matheson, chargée de la construction d'une ligne qui aurait dû être réservée à des Français et exécutée avec des capitaux français.

Il est nécessaire de vous fournir, sur ces opérations, quelques explications édifiantes.

Français et Anglais

Il y a environ six mois, le sous-secrétariat des colonies reconnaissait la nécessité de construire le chemin de fer de Langson, mais, comme il n'avait pas les fonds nécessaires, il fit appel à des adjudicataires et leur proposa d'exécuter les travaux en régie, et sous la condition que le prix de ces travaux, leur serait remboursé par annuités. Un industriel, M. Soupe, fit les conditions les plus favorables et obtint l'adjudication, mais, comme il n'avait pas les fonds nécessaires pour mener à bien l'opération, il dut chercher le concours de banquiers.

N'ayant pu rencontrer en France l'appui d'aucune de nos maisons de banque, il se décida à passer la détroit et à négocier l'affaire avec la maison Jardine-Matheson.

Les conditions auxquelles l'affaire a été prise ne permettent pas, à mon avis, de réaliser des bénéfices, à moins toutefois de majorer de beaucoup les prix des bordereaux, ce à quoi les employés chargés de la surveillance des travaux ne se

prêteront pas. Si, malgré ces conditions défavorables, nos bons voisins les Anglais ont engagé des capitaux dans cette entreprise, c'est uniquement dans un but politique.

Vous savez qu'ils tentent en ce moment, sur les frontières du sud-ouest de la Chine, la construction d'une voie ferrée partant de Birmanie ou de Siam ; c'était donc pour eux une bonne fortune de pouvoir mettre la main sur une affaire destinée à faire concurrence à la leur.

Nous ne connaissons malheureusement pas assez l'esprit anglais, en France. Avec notre caractère confiant, nous nous laissons trop souvent prendre à leurs protestations d'amitié. Leur conduite actuelle à l'égard du Portugal, entre autres exemples, devrait cependant nous faire ouvrir les yeux.

En ce qui concerne cette affaire de chemin de fer, je conclus en disant : Nous avons dépensé douze cents millions au Tonkin. **Nous y avons perdu de quinze à dix-sept mille hommes**, et les premiers travaux stratégiques, aussi bien que commerciaux, que nous y entreprenons, sont, de fait, donnés à des étrangers.

Si vous voulez désormais éviter d'aussi fâcheux résultats, il sera nécessaire d'exiger de ceux qui solliciteront la concession des travaux : d'abord qu'ils soient assurés d'avoir les fonds nécessaires à leur complète exécution ; ensuite, que ces fonds proviennent exclusivement d'une source française.

.....

Charles VÉZIN, sous-traitant

(*L'Avenir du Tonkin*, 13 mai 1891)

On dit que M. Vésine Larue ingénieur du Chemin «le fer de Lang-son, doit rentrer prochainement en France.

INAUGURATION
DU PREMIER TRONÇON DU CHEMIN DE FER
DE
PHU-LANG-THUONG À LANG-SON
(*L'Avenir du Tonkin*, 13 mai 1891)

Dimanche dernier à eu lieu l'inauguration de la première section du chemin de fer de Phu-Lang-Thuong à Lang-son, terminée jusqu'à Kep.

Bien piteuse cérémonie que cette inauguration, rien, pas une branche, pas un drapeau ; rien de ce qui donne à ces fêtes un air de joie. M. le résident supérieur est arrivé le matin à 6 heures à bord du *Tuyen-Quan*. il était accompagné de M^{me} Brière, de MM. de la Noë et Delavelle. La vieille, beaucoup de personnes venues d'Hanoï et d'Haïphong ; les résidents des provinces voisines et leurs mandarins donnaient cependant un air assez animé à la ville.

À son arrivée, M. le résident supérieur est reçu par M. de Vésine-Larue ³, ingénieur en chef du chemin de fer, et par toutes les personnes venues pour la cérémonie. Vers 7

³ Henri de Vésine-Larue : ingénieur ECP, chargé de diverses missions officielles (côte occidentale de Sumatra, Tonkin, Obock).

heures 1/2, M. le résident supérieur débarque et l'on se dirige vers la gare où le train attend. On s'installe comme l'on peut, le *Carnot* siffle et le train s'ébranle. À peine à un kilomètre, un bruit de vitres brisées se fait entendre et le train s'arrête. On croit à un accident ; le contrôleur se précipite et nous apprenons qu'il n'y a rien de grave, mais que plusieurs passagers s'étant enfermés dans un *coupé étuve* avaient été obligés de défoncer les carreaux hermétiquement fermés pour ne pas étouffer. Le train repart et s'arrête de nouveau : nouvelle inquiétude des invités qui se précipitent aux portières ; mais le contrôleur reparaît et nous rassure. Cette fois encore, une portière avait été ouverte par des voyageurs asphyxiés dans un comportement de 2^e classe bien rembourré.

Remarquons en passant que dimanche, il faisait presque froid ! un violent orage. avait assombri le ciel et rafraîchi la température. Enfin, le train reprend sa marche et nous dépose à Kep, devant une baraque en bois, la gare. La pluie du matin a détrempe les terres et c'est toute une affaire pour se rendre au village qui se trouve à 1 kilomètre de là. M. Brière, accompagné de M. de Vésine, suit la ligne pendant quelques instants, on lui montre l'ancien tracé, l'emplacement de la gare nouvelle.

Après une visite au poste militaire qui a été presque détruit par l'orage du matin. M. le Résident supérieur se rend à la poste et à la maison des travaux publics, mesure en bois couverte avec des herbes et installée sur un petit mamelon.

C'est là que nous recevons avec la plus grande amabilité MM. Babonneau, Thimonnier, Voinier et Perrin, agents des travaux publics. Après quelques instants de repos, nous retournons à la gare. Le soleil nous inonde d'une chaleur lourde au milieu de ces mamelons encore humides de l'orage du matin, et les uns à cheval, les autres à pied regagnons le train qui est allé *mouiller* 1 kilomètre en avant et crottés jusqu'à mi-jambes, nous reprenons le train résidentiel. Cette fois, personne n'expose sa vie en s'enfermant dans les wagons rembourrés, et tous, grands et petits, se contentent des banquettes de bois des wagon ouverts. Le *Carnot* part et nous ramène à Phu-lang-Thuong. À midi, la fête continue et les invités se retrouvent à l'hôtel Piganiol ⁴ devant un déjeuner très bien servi, bien que M. Piganiol n'ait été prévenu que quelques heures seulement avant le retour des voyageurs.

À ce déjeuner assistaient : madame Brière, madame de Vésine-Larue, M. le résident supérieur ; M. Salnave ⁵, directeur du service des travaux publics ; M. de Vésine-Larue, ingénieur en chef du chemin de fer ; M. Coqui, directeur des douanes ; M. Meyer, directeur de l'entreprise ; M. Van Wick, directeur de la Banque de l'Indo-Chine ; M. Thureau, résident du Luc-nam ; M. Morel, résident de Hai-Duong ; M. Aumoitte ⁶, résident de Lang-son ; les mandarins de ces provinces ; M. de la Noë, chef du cabinet de M. le résident supérieur ; M. Delavelle, M. de Cuers, directeur du *Courrier d'Haïphong* ; M. [Henri] Knosp, correspondant de *l'Indépendance tonkinoise* ; M. Chesnay, directeur de *l'Avenir du Tonkin* ; M. Mézières, avocat ; M. Boudineau, chancelier ; M. Le Roy ⁷, de la maison Le Roy-Cahors ; M. Vézin, entrepreneur des travaux ; M. Brien, inspecteur des Postes et des Télégraphes ; M. Laurent, contrôleur du chemin de fer.

Le repas a été très gai. Au dessert, M. Thureau a bu à la santé de mesdames Brière et de Vésine.

Après le déjeuner, les invités ont visité la gare et les ateliers, et M. Brière a repris le *Tuyen-Quan* pour rentrer à Hanoi.

⁴ Hôtel racheté début 1891 par Auguste Piganiol (Saint-Sanlin, Aveyron 1858-Dap-cau, 1922) à MM. Lafeuille et Ménard. Revendu en 1892 à M. E. Kuenemann.

⁵ Victor Sallenave (et non *Salnave*) : né à Rivehaute (Basses-Pyrénées) le 21 février 1859. Marié le 3 octobre 1895, à Bac-ninh, avec M^{lle} Jeanne Sarran. Ingénieur des Arts et manufactures (E.C.P.).

⁶ Achille Aumoitte (Paris, 27 mars 1848-Hanoi, 29 août 1896) : mort à l'hôpital Lanessan.

⁷ Eugène Le Roy : entrepreneur et fabricant de ponts en fer à Dap-cau.

En somme, très piètre inauguration et, chose qui ne s'est jamais vue, la locomotive est partie sans un bouquet, sans un drapeau. À cette cérémonie, on a pu remarquer, une fois de plus, le peu d'entente entre les services civils et militaires car pas un officier n'a paru à la fête, sauf au poste de Kep où M. le capitaine Brunet à fait les honneurs de son fortin.

ENTREPRISE
DU
CHEMIN DE FER
de
PHU-LANG-THUONG À LANG-SON
(*L'Avenir du Tonkin*, 16 mai 1891)

Toutes les procurations antérieures, données par monsieur G. Soupe ayant été révoquées, M. Meyer reste seul au Tonkin, pourvu de sa signature et des pouvoirs nécessaires pour assurer la marche des travaux.

MARQUIS C. de l'ENFERNA ⁸.

1891 (juin) : Jean-Louis de LANESSAN, gouverneur général

VÉZIN ENLEVÉ PAR LUU-KY

AFFAIRES COLONIALES
Tonkin
(*Le Temps*, 3 juillet 1892)

M. Jamais, sous-secrétaire d'État des colonies, a reçu le télégramme suivant, daté de Hanoï, le 1^{er} juillet :

M. Vézin, sous-entrepreneur des travaux du chemin de fer de Lang-Son, a été enlevé, près du kilomètre 45, entre Singanh et Bac-lê (premier territoire militaire), par vingt Chinois paraissant être des ouvriers du chemin de fer mécontents par suite de difficultés dans le paiement de leur solde.

M. Vézin venait de renvoyer l'escorte de vingt-cinq soldats mise à sa disposition par l'autorité militaire.

Des recherches ont été immédiatement prescrites et des mesures sont prises pour empêcher l'arrêt des travaux.

⁸ Albert Antoine *Jules*, marquis de l'Enferna (et non *Inferna*)(Sedan, 1842-Saint-Martin par Étrépagne, Eure, 1925) : capitaine d'état-major, administrateur délégué de la Société générale d'études industrielles et commerciales pour la Chine et l'Indo-Chine (Soupe & Raveau), administrateur de la Cie impériale des chemins de fer éthiopiens (opposant minoritaire à sa soumission au groupe anglais Ochs), de la Cie de l'Afrique orientale à Djibouti, de la Compagnie coloniale et des mines d'or de Suberbieville à Madagascar et de la Société d'études des colonies françaises (recherches aurifères en Côte-d'Ivoire).

INDO-CHINE
Le précédent des frères Roque
(*Le Journal des débats*, 5 juillet 1892)

On peut espérer que M. Vézin, l'entrepreneur du chemin de fer de Lang-Son, sera traité de la même façon que les frères Roque. On sait qu'au mois de janvier 1890, les frères Roque ont été enlevés par une bande, alors qu'ils allaient visiter une grande exploitation agricole qu'ils possédaient dans le voisinage de Đông-Triêu.

.....

AFFAIRES COLONIALES
Tonkin
(*Le Temps*, 12 juillet 1892)

L'attaque du convoi de ravitaillement allant à Lang-Son a causé une certaine émotion. Il ne faudrait pas en exagérer la signification. Les opérations militaires très actives menées, depuis une dizaine de mois, dans les massifs montagneux qui s'étendent au nord du Delta ont bien délogé les bandes de pirates qui occupaient le Đông-Triêu et le Yen-Thé, mais elles ne les ont pas détruites. Ils battent aujourd'hui la campagne, principalement dans la ligne qui va de Phu-Lang-Thuong à Lang-Son et qui se trouve précisément entre les deux régions où nos troupes ont opéré au commencement de cette année.

On sait qu'il y a deux mois, le 11 mai, elles ont précisément pillé, à deux kilomètres de Bac-lê, un convoi de ravitaillement, enlevant 23 buffles et 300 caisses de farine. Le 1^{er} juillet, une dépêche signalait l'enlèvement, aux environs du même point, de M. Vézin, sous-entrepreneur du chemin de fer.

Si, dans ces conditions, le convoi dirigé sur Lang-Son est tombé, le 9 juillet, dans une embuscade chinoise, c'est, vraisemblablement, que des précautions suffisantes n'avaient pas été prises.

La route Mandarine, que suivent les convois, est difficile dans la région de Bac-lê.

.....

LA SITUATION AU TONKIN
(*Le Matin*, 16 août 1892)

Lettre de Hanoï, 8 juillet :

.....

La captivité de M. Vézin

M. Vézin, sous-traitant de l'entreprise Soupe and C^o, chargée de la construction du petit Decauville, qui doit relier Phu-Lang-Tuong à Langson, avait fait venir de Long Tchéou un grand nombre de Chinois pour l'exécution de ses terrassements. Il régnait sur les chantiers un fort mécontentement à propos de la paie ; on en avait averti Vézin, ainsi que des menaces qui avaient été formulées contre lui. Aussi, lui avait-on donné une escorte de vingt-cinq tirailleurs.

Parti du chantier de Sui-Ganh avec son escorte, Vézin, arrivé à la tranchée de Brahic, invita le chef de chantier à passer de l'autre côté du Sui-Nimh et s'y rendit lui-même par le pont, en abandonnant son escorte. Arrivé de l'autre côté, une vingtaine de Chinois, armés de Winchesters, se précipitèrent sur lui, le déshabillèrent et l'habillèrent en

Chinois. Le chef de chantier se sauva sous la menace des coups de fusil, et le boy de Vézin put dételer le cheval et s'enfuir ; il reprit ensuite la voiture. C'était bien à Vézin seul qu'on en voulait, et des renseignements ultérieurs ont démontré que le coup avait été fait par des ouvriers mécontents des dernières payes.

Prisonnier et content

D'ailleurs, Vézin a confirmé cette assertion par la lettre suivante qu'il a adressée à son chef de chantier :

« Envoyez-moi de quoi manger, et surtout de quoi boire, je meurs de soif. Je ne crois pas en avoir pour longtemps. Je suis bien traité ; ce sont en partie nos coolies.

2 juillet 1892.

VÉZIN »

Il demande tout particulièrement que l'autorité ne s'occupe pas de lui, qu'on le laisse traiter seul sa mise en liberté; outre des provisions, il demande qu'on lui envoie quatre paires de souliers, *pas trop usées*, pour en faire cadeau au chef de la bande, et termine sa dernière lettre en disant : « Je pense être avec vous dans deux ou trois jours. Continuez les travaux, rassurez les amis. »

On prétend que le coup aurait été fait par des coolies de l'entreprise, d'accord avec Wong-Hung, lieutenant de Luu-Ky. On ajoute que Luu-Ky se serait écrié : « Pends-toi, brave Grillon, et serait venu, dans la nuit du 15 au 16 juin, aux environs de Sui-Ganh, pour tâcher d'enlever un autre sous-traitant nommé Daniel.

Il ne se doute pas, le malheureux, qu'il aurait fait une bien mauvaise opération.

INDO-CHINE

(*Le Journal des débats*, 18 août 1892)

On connaît l'aventure de M. Vézin [*sic*], l'entrepreneur de ce fameux chemin de fer de Langson, qui devrait être fini depuis deux ans et qui n'atteint pas encore le tiers de sa longueur. M. Vézin a été enlevé, le 1^{er} juillet, sur ses chantiers, par des pirates qui ne l'ont mis en liberté qu'après lui avoir fait payer une rançon de 100.000 francs. Le curieux de cette affaire, c'est que le coup a été fait par des coolies de l'entreprise, avec la connivence d'un des lieutenants de Luu-ky, le chef des pirates du Dông-Triêu. M. Vézin a été relativement bien traité pendant sa captivité : il a pu communiquer avec ses amis et, dans les lettres qu'il leur écrivait, il leur recommandait instamment de prier l'autorité militaire de ne pas intervenir : il se chargeait de se tirer d'affaire si on voulait bien ne pas s'occuper de lui.

Voici comment un de nos confrères du Tonkin raconte la capture de notre compatriote :

M. Vézin avait continuellement à sa disposition une escorte de 25 tirailleurs. Vendredi matin 1^{er} juillet, il est parti de Sui-Ganh avec son escorte, mais arrivé à la tranchée Brahic, il l'a laissée en route.

Il est descendu de sa voiture et a causé avec le chef de chantier qui surveille les deux côtés du Sui-Min. M. Vézin lui a dit de passer de l'autre côté de la tranchée et est monté en voiture pour s'y rendre lui-même. Arrivé, il mit pied à terre ; mais vingt pirates, armés de Winchester, se jetèrent sur lui avec des cris de joie, le saisirent, le déshabillèrent pour l'habiller ensuite en Chinois. Le chef de chantier, menacé de coups de fusil, se sauva comme il put, le boy dut dételer le cheval. On lui a laissé la voiture qu'il a ramenée à Sui-Ganh. Les pirates suivirent ensuite les chantiers et allèrent passer à Sui-Vi. La bande qui a fait le coup semble être composée d'ouvriers mécontents. Depuis quelque temps, il y avait de nombreuses plaintes sur la façon dont la solde était faite.

COLONIES FRANÇAISES
INDO-CHINE
(*Le Journal des débats*, 22 août 1892)

Les journaux du Tonkin arrivés par le courrier de l'Indo-Chine contiennent la décision suivante de la chambre de commerce d'Haïphong, convoquée d'urgence le 2 juillet, à l'occasion de l'enlèvement de M. Vézin :

La chambre de commerce d'Haïphong, très émue de l'enlèvement de son président par des bandes armées, prie le gouvernement du protectorat d'agir avec diligence pour sauvegarder sa vie et assurer sa délivrance. Elle émet le vœu que l'administration prenne les mesures nécessaires pour assurer la sécurité des Européens qui travaillent dans les entreprises industrielles, minières ou agricoles, et qui sont appelés à s'écarter des grands centres.

Considérant qu'un fait de cette gravité se passe pour la deuxième fois au Tonkin, elle émet, en outre, le vœu que la responsabilité du protectorat soit dorénavant engagée en pareil cas.

DÉPÊCHES TÉLÉGRAPHIQUES
(*Le Temps*, 28 août 1892)

Marseille, 27 août.

D'après des renseignements arrivés par l'*Oxus*, l'entrepreneur Vézin, qu'on croyait devoir être sous peu mis en liberté par les pirates tonkinois, a écrit à un de ses amis pour lui faire part des changements peu agréables survenus dans sa situation. M. Vézin, que les pirates laissaient jusqu'ici relativement libre, serait depuis peu affublé d'une cangue et enchaîné.

Ces mesures, dit-on, auraient été prises par les pirates à la suite de quelques mouvements de troupes qui se sont produits ces jours derniers et qui semblent les avoir inquiétés.

LETTRES DU TONKIN
(*Le Temps*, 29 août 1892)

Hanoï, 22 juillet.

M. Vézin est toujours retenu prisonnier par les Chinois ; les pourparlers au sujet de la fixation du chiffre de sa rançon sont, paraît-il, longs et laborieux.

AFFAIRES COLONIALES
Tonkin
[VÉZIN LIBÉRÉ]
(*Le Temps*, 12 septembre 1892)

Le paquebot *Natal*, des Messageries maritimes est arrivé, hier, à Marseille, avec le courrier d'Extrême-Orient. Le colonel Terrillon était à bord, revenant du Tonkin.

Les journaux de la colonie signalent la mise en liberté de M. Vézin, que les pirates ont libéré contre une rançon de 25.000 francs.

M. Vézin est arrivé accompagné de M. Fabre. Il était très souffrant par suite des mauvais traitements qu'il a eus à supporter de la part des pirates, et il a dû faire appeler aussitôt M. le docteur Bastian, médecin chef de l'hôpital, qui a fait consigner la porte du malade et a défendu de laisser entrer personne auprès de lui.

On mande de Phu-Lang-Thuong, d'après des renseignements puisés à bonne source, que Luu-Ky aurait été frappé de deux balles à l'affaire de Bac-lê et qu'il serait mort quelques heures après.

À la même affaire, les Chinois auraient eu quarante et un morts ; on ignore le nombre des blessés.

Enfin, à la suite de la mort du chef, une compétition se serait élevée entre Quan-Ba, dit Batam, frère cadet de Luu-Ky, et Wong-Hung, son deuxième lieutenant, au sujet de la succession de Luu-Ky.

Batam aurait été élu, et Wong-Hung s'est séparé de lui, avec une partie de la bande, qui comptait en tout 300 fusils.

.....

CHEMIN DE FER DE PHU-LANG-THUONG A LANG-SON
(*Annuaire général de l'Indochine française, 1893, II-118*)

Construction

M. Borreil, ingénieur, chef de service ;

MM. Luret, agent principal de 1^{re} cl. ;

Hirano, agent, principal de 2^e cl. ;

Chauvelon, conducteur de 1^{re} cl. ;

Dalvemy, conducteur de 1^{re} cl. ;

Barruyer, commis de 1^{re} classe des travaux publics ;

Berjoan, commis de 1^{re} classe ;

Camboulas, commis de 2^e classe des travaux publics ;

Boyaval, surveillant de 3^e classe ;

Seguin, surveillant auxiliaire ;

Parnaud, aide-comptable.

Exploitation

MM. Laurent, contrôleur de l'exploitation ;

Bourrin, chef de gare ;

Leblanc, chef de gare intérimaire à Sui-Ngan ;

MM. Lancelot, chef de gare p.i. à Kep ;

Gayet-Laroche, chef de train ;

Sicard, facteur ;

Malabard, télégraphiste ;

Dandrade, télégraphiste.

Entreprise

MM. X..., directeur de l'entreprise ;

Laulanié, ingénieur de l'entreprise ;

Sauvage, mécanicien ;

Charleux, mécanicien ;

Limoine, mécanicien ;

Poumeyrol, chef de chantier ;

Tourrel, chef de chantier ;
Vidal, chef de chantier ;
Deramond, comptable ;
Danzer, chef de chantier ;
Vogel, chef de chantier ;
Dallemagne, magasinier ;
Molinié, mécanicien ;
Saquet, charpentier ;
Besançon, chef de chantier.

Brigade de garde civile

M. Chigot, inspecteur de 2^e classe, commandant ;
M. Fayol, inspecteur de 3^e classe.

CHEMIN DE FER DE LANG-SON
(*L'Avenir du Tonkin*, 14 janvier 1893)

M. Ravaut [*sic* : Raveau], gendre de M. Soupe, l'entrepreneur concessionnaire du chemin de fer de Lang-son, était ces jours derniers de passage à Hanoi.

M. Ravaut est parti pour Saïgon où dit-on, il espère s'entendre avec M. de Lanessan pour un rapide achèvement des travaux.

D'après le cahier des charges, on sait qu'il est alloué à l'entrepreneur 18 % sur la main-d'œuvre, les matériaux employés, l'outillage, etc.

L'article 31 du cahier des charges dit que le décompte des sommes dues à l'entrepreneur sera arrêté tous les huit jours. Ce décompte doit être accompagné des feuilles de paye des ouvriers et des chefs de chantier, des factures acquittées pour dépenses faites au compte du Protectorat pour fournitures de matériaux employés.

L'on sait également, par les journaux qui nous parviennent de France, que dans le contrat que possède M. Soupe, il n'y a pas un mot concernant les prix ; il suffit de remettre à l'administration les factures acquittées.

On voit par là combien M. Soupe a dû bénir la lenteur des travaux, les erreurs de tracés qui, pour certains tronçons, ont triplé les dépenses ; combien il a dû admirer la science d'un ingénieur déplaçant une voie passant au pied d'une colline en pain de sucre pour lui faire traverser une tranchée creusée au beau milieu de cet obstacle.

L'histoire documentée du chemin de fer de Lang-son est encore à écrire, et il est incroyable que M. de Lanessan n'ait pas encore songé à éclaircir cette affaire qui cependant était inscrite en tête de celles qu'il avait à régler dès son arrivée parmi nous.

La société Soupe a donc tout intérêt à prolonger la situation actuelle, tant qu'elle pourra durer ; elle n'a eu, en bonne commerçante, qu'à laisser aller les choses.

Il y a lieu de féliciter hautement M. Ravaut, si réellement il a fait quatre mille lieues pour rappeler au Gouverneur général qu'il a des mesures urgentes à prendre pour mettre fin à un gaspillage de fonds insensé, et faire achever enfin ce chemin de fer de Lang-son que tout le monde attend et qui devrait être terminé depuis longtemps.

N^o 132. — ARRÊTÉ fixant la composition d'une commission chargée de donner son avis sur une fourniture de charbon livrée par M. Hermenier.
(*Bulletin officiel de l'Annam et du Tonkin*, février 1893, p. 176)

Du 22 février 1893

Le Résident supérieur du Tonkin,
Vu l'article 4 du marché de gré à gré en date du 12 juillet 1892, passé avec le sieur Hermenier, pour la fourniture de 1.000 tonnes de charbon de Cardiff au service du chemin de fer de Phu-lang-Thuong à Lang-son ;
Sur la proposition du Directeur des travaux publics,

DÉCIDE :

Une commission composée de :
MM. l'ingénieur, chef du service du Chemin de fer, président ;
Mallet ⁹, contrôleur colonial des mines,
Nougarède, conducteur principal des travaux publics,
Chauvelon, conducteur des travaux publics i
Sauvage, mécanicien, membres

se réunira à Phu-lang-Thuong, sur la convocation de son président, à l'effet de statuer sur la réception ou le rejet du charbon fourni par M. Hermenier, en exécution du marché précité.

En cas de partage des voix, celle du président sera prépondérante.

Hanoï, le 22 février 1893.

CHAVASSIEUX

CHRONIQUE LOCALE

(*L'Avenir du Tonkin*, 1^{er} mars 1893, p. 2)

M. Balliste, représentant de l'entreprise G. Soupe, vient d'offrir à la Société des courses de Hanoï un prix de \$ 100 qui sera couru sous le nom de Prix du Chemin de fer.

[La concession Vézin de Hongay]

(*L'Avenir du Tonkin*, 1^{er} mars 1893, p. 2, col. 2)

La concession que M. Vézin, l'heureux entrepreneur du chemin de fer de Lang-son, possède à Hongay, va, nous assure-t-on, à la suite d'un vœu fait pendant sa captivité, être transformée en un vaste sanatorium destiné à recevoir les ouvriers chinois de szs chantiers qui auraient besoin de se remettre de leurs fatigues.

Nous applaudissons à cette création, en regrettant toutefois que ses employés européens, si éprouvés, eux aussi, ne soient pas admis à jouir de cette institution éminemment philanthropique.

[Sous-traitant de Soupe]

(*L'Avenir du Tonkin*, 1^{er} mars 1893, p. 2, col. 3)

M. Vézin, aussitôt la signature de son contrat avec la maison Soupe, a donné des ordres pour commencer les travaux du côté de Lang-son.

⁹ Marcellin Mallet (Aurec-sur-Loire, 14 février 1866-Aurec-sur-Loire, 21 avril 1930) : ingénieur de l'École nationales des mines de Saint-Étienne (1887). Auteur d'un rapport de mission commandité par l'Association pour la reconnaissance, l'étude et l'exploitation des gisements aurifères du Tran-ninh. Voir [encadré](#).

Tous les travaux de la voie devront être terminés dans le délai que nous avons dit plus haut, sous peine d'un dédit considérable.

ACTES OFFICIELS
(*L'Avenir du Tonkin*, 1^{er} mars 1893, p. 2, col. 5)

Nomination d'un ingénieur directeur des travaux du chemin de fer de Lang-son
Le service de la construction et de l'exploitation du chemin de fer de Phu-lang-thuong à Lang-son est détaché de la direction des travaux publics et constituera un service spécial indépendant.

M. Lion ¹⁰, ingénieur des ponts et chaussées, ingénieur-conseil du gouvernement général, est chargé de la direction de ce service.

CABINET DE M^e DEVAUX, AVOCAT
Lucien BALLISTE, seul mandataire
(*L'Avenir du Tonkin*, 1^{er} mars 1893, p. 3, col. 2)

D'un acte reçu par M. Mercier, greffier-notaire à Haïphong le 17 février, enregistré,
Il appert
que M. Lucien BALLISTE, ingénieur, a été constitué seul mandataire au Tonkin de
M. G. SOUPE, adjudicataire des travaux du chemin de fer de Phu-lang-thuong à Lang-son.

Pour extrait
Devaux

CHEMIN DE FER ROUTE DE LANG-SON
(*L'Avenir du Tonkin*, 27 mars 1893)

Dans notre numéro du 24 courant, sur la foi d'un correspondant ordinairement bien informé, nous avons annoncé qu'à Song-hoa la section de la ligne qui avait été concédée à la maison Daniel venait d'être reprise par MM. Denis frères, avec M. Luya comme chef de service.

On nous fait savoir aujourd'hui que MM. Denis frères n'ont nullement repris à la maison Daniel et Cie les travaux de la section à elle concédée sur la ligne du chemin de fer de Lang-son.

NOUVELLES ET RENSEIGNEMENTS
SUI-GANH
(*L'Avenir du Tonkin*, 22 avril 1893, p. 3)

On signale dans toute cette région une grande recrudescence de la piraterie que l'on cherche à cacher à tout prix.

¹⁰ André *Louis* Lion (Paris, 1858-Paris, 1939) : polytechnicien, ingénieur des Ponts et Chaussées, officier de la Légion d'honneur du 14 août 1900.

Dans la nuit du 14, un groupe de 30 Chinois, dont quinze armés fusils à tir rapide, a eu l'audace de venir jusqu'auprès du poste de M. Daniel à Song-hoa et y a enlevé Lai-thuan, l'entrepreneur d'Hanoï bien connu. On ignore jusqu'à présent le sort de cette victime de la « pacification ».

L'on paraît assez, ému de ce côté depuis que l'on a constaté qu'une dizaine de pirates chinois, ayant des espions parmi les serviteurs des employés européens, étaient restés huit jours à Song-hoa sans être inquiétés.

Cinq d'entre eux ont pourtant été pris et décapités séance tenante, et la Résidence supérieure, qui se complaît à annoncer les moindres soumissions de pouilleux, se garde bien de donner de pareilles nouvelles au public, se moquant bien de ce qui pourra arriver aux pauvres diables qui, sur la foi de ses dires, partiraient en excursion de ce côté.

Les routes, si fréquentées après le Têt, sont désertes, même en plein midi, ce qui indique la confiance des indigènes.

On s'attend à quelque incident de ce côté, et l'on ne constate pas sans surprise qu'en pareil moment, M. Lion, ingénieur-conseil du Protectorat et le grand maître du chemin de fer, voyageait entre Hanoï et Haïphong pour ses petites affaires personnelles avec M. Goërg.

En voilà un qui ferait bien mieux de s'occuper de son chemin de fer, au lieu de faire de la politique ! Il est vrai de dire qu'il ne réussit pas mieux d'un côté que de l'autre et que le Protectorat, s'il comprenait ses intérêts, aurait supprimé cette situation aussi onéreuse qu'inutile.

ENCORE PAR HUISSIER !
(*L'Avenir du Tonkin*, 3 mai 1893, p. 1)

M. Assaud, procureur de la République auprès du tribunal d'Hanoï qui, décidément, tient à entrer en rapports avec la presse, nous fait l'honneur et le plaisir de nous envoyer, pour la deuxième fois, et par ministère d'huissier, un peu de sa prose.

L'an mil-huit-cent-quatre-vingt-treize, le premier mai.

À la requête de Monsieur le résident supérieur de France au Tonkin, et en tant que de besoin de monsieur Lion, ingénieur conseil du gouvernement général de l'Indo-Chine, pour lesquels requérants domicile est élu à Hanoï, en l'hôtel de la résidence supérieure et rue de la Chaux, au domicile dudit monsieur Lion,

J'ai, Boyé Joseph, huissier près le tribunal de première instance de Hanoï, y demeurant, 44, rue Paul-Bert, soussigné.

Fait sommation à monsieur Th. Chesnay, gérant du journal « L'Avenir du Tonkin », demeurant à Hanoï, rue Paul-Bert, en son domicile où étant et parlant à M. de Boisadam, directeur dudit journal.

D'insérer *in extenso*, la lettre de Monsieur le procureur de la République reproduite en tête des présentes, non encore enregistrée, mais qui le sera en même temps que l'original de cette copie, et ce dans son plus prochain numéro et en tête de ce numéro, conformément à l'article 18 de la loi du vingt-neuf juillet 1881 et comme rectification à l'article paru dans le numéro du même journal du 20 avril dernier **[manquant]**, ledit article commentant l'attitude de monsieur Lion, ingénieur conseil, à l'audience civile du vingt-six du même mois, ledit monsieur Lion agissant au nom du Protectorat et comme directeur du chemin de fer de Lang-son.

Déclarant audit monsieur Th. Chesnay, ès qualité, que faute par lui d'obtempérer à la présente sommation, les peines édictées par la loi seraient contre lui requises.

Et j'ai, audit domicile, parlant comme ci-dessus, laissé copie de la lettre sus-énoncée et la présente.

Coût : une piastre treize cents, sauf enregistrement.

Boyé.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
LIBERTÉ — ÉGALITÉ — FRATERNITÉ

Hanoï, le 1^{er} mai 1893.

M. Assaud, procureur de la République près le tribunal de première instance de Hanoï, à Monsieur le résident supérieur au Tonkin, Hanoï.

Monsieur le résident supérieur,

J'ai l'honneur de vous accuser réception de votre lettre de ce jour, n^o 73, relative à l'article paru dans le journal *l'Avenir du Tonkin*, numéro du 29 avril, le dit article commentant l'attitude qu'aurait prise, à l'audience du 26 avril dernier, M. Lion, ingénieur-conseil du gouvernement.

Je n'hésite pas à vous donner l'assurance — mes souvenirs personnels, ainsi que ceux de M. le président étant extrêmement précis, que l'attitude prêtée par le journaliste à M. Lion est absolument imaginaire.

J'affirme, sans la moindre crainte d'être démenti par les parties en cause elles-mêmes :

1^o Que M. Lion n'a ni directement ni indirectement « bêché » le cahier des charges Soupe ou « dénigré » à ce propos les actes de M. le sous-secrétaire d'État ;

2^o Que M. Devaux n'a, *sous aucune forme*, critiqué ou même apprécié le rôle de M. Lion.

J'ajoute que M. Lion a pris la parole, avec l'autorisation de M. le président, non point dans le but de plaider, M^e Mézières s'étant acquitté de ce soin au nom de l'administration, mais seulement de fournir au Tribunal quelques explications techniques au sujet de l'interprétation du cahier des charges, objet du litige. Je déclare, en outre, que M. Devaux a d'autant moins apprécié le rôle de M. Lion a parlé le dernier et que personne plus n'a pris la parole après lui.

Il me paraît d'ailleurs superflu de vous dire, M. le résident supérieur, que le Tribunal ne pouvait autoriser un plaideur, quel qu'il fut, à convertir la barre en une tribune politique et si un fait de la nature de celui qu'on impute si légèrement à M. Lion s'était produit à l'audience, son auteur eut été aussitôt rappelé à la question.

Vous devez donc considérer cet article comme purement fantaisiste ; le fait qu'il énonce est matériellement inexact.

Veillez agréer, Monsieur le résident supérieur l'hommage de mon respect.

Signé : Assaud.

P.c.c.

Boyé.

Nous tenons à faire remarquer à M. le procureur de la République que nous ne nous-sommes jamais refusés à faire une rectification, lorsque nous avons reconnu le mal-fondé de nos dires.

Pour la deuxième fois, depuis 1884, et à vingt jours d'intervalle, M. Boyé, huissier, est réquisitionné pour nous signifier des sommations qui n'eussent rien coûté au Parquet si les intéressés s'étaient donné la peine de nous demander courtoisement une rectification.

Sans qu'il soit besoin de le leur faire remarquer, nos lecteurs constateront combien sont mesquines de pareilles tracasseries, et combien est grande au Tonkin la liberté de

la presse, dont M. le gouverneur général a été l'un des champions et dont il a voté la loi.

PHU LANG-THUONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 3 mai 1893, p. 2)

M. Lion, ingénieur-conseil du Protectorat et de M. de Lanessan, a quitté Phu-lang-Thuong, par train spécial, le 30 à deux heures du soir.

Le bruit court, et nous le reproduisons sous toutes réserves, de crainte de nous attirer les foudres du procureur de la République, que M. Lion renoncerait aux carrosses de M. le Résident supérieur et aux douceurs de la ville d'Hanoï, pour aller s'installer définitivement à Phu-lang-Thuong.

Si ce bruit est exact, nous ne saurions trop féliciter M. Lion d'avoir enfin compris que sa place était plutôt au chemin de fer qu'aux affaires politiques.

Les travaux du chemin de fer n'avancent guère depuis plusieurs semaines du côté de Bac-lé.

Les feuilles officieuses avaient pourtant annoncé l'ouverture de cette section pour le 30 du mois dernier.

[Chemin de fer Phu-lang-thuong–Bac-lé]
BAC-LÉ
(*L'Avenir du Tonkin*, 24 mai 1893)

Bac-lé, qui vient d'être érigé en station, prend chaque jour de l'importance. M. le commandant Bard, de la Légion vient de s'y installer ; un fort va être construit sur ce point ; on sait que Thanh-moi et Kep vont être dotés prochainement de casernements.

Ces travaux ont été donnés de gré à gré à l'entreprise Soupe, parce que, dit-on, le Protectorat n'a pas de fonds. M. Soupe, comme pour la construction de la ligne, fait office de banquier et il sous-traite en se contentant d'une *bédide* commission ; ce n'est certes pas par intérêt qu'il agit ainsi, c'est uniquement pour faire plaisir au gouvernement.

L'entreprise du chemin de fer a choisi comme sous-entrepreneurs MM. Leyret et Planté et Hermenier.

Quoique M. Soupe [Soupe] ait le droit de traiter avec qui bon lui semble, M. le gouverneur général aurait donné une preuve de bienveillance et d'intérêt à nombre de colons méritants s'il avait engagé M. Soupe [Soupe] à traiter avec d'autres personnes.

Il faut que, dans une colonie naissante, tout le monde arrive à gagner sa vie ; or, sans vouloir en rien froisser les sous-entrepreneurs actuels, il nous est bien permis de faire remarquer que ces messieurs doivent être classés dans la catégorie des satisfaits, à moins qu'ils ne soient bien difficiles.

Nous savons tous que M. Leyret, qui vient d'obtenir le plus gros lot des nouvelles constructions, a été l'heureux concessionnaire des travaux de l'hôpital d'Hanoï, et peu de semaines après, de ceux de la résidence d'Hai-duong ; quant à MM. Planté et Hermenier, l'éclairage électrique des principales villes du Tonkin leur assure d'assez jolis bénéfices pour leur permettre d'en laisser prendre un peu aux autres.

par Ch. C.
(*L'Avenir du Tonkin*, 3 juin 1893)

Vous connaissez certainement le « coup du tiroir » si vous avez eu le bonheur d'approcher, dans son cabinet, M. de Lanessan, gouverneur général de l'Indo-Chine.

Nonchalamment étendu dans un fauteuil à larges bras, la tête seule dépassant le dossier, notre gouverneur balance son chef d'un air satisfait de son œuvre et de ses conséquences.

Rien ne l'embarrasse : il a réponse à tout.

Venu en Indo-Chine muni des pleins pouvoirs que lui ont accordés les Chambres du « gouvernement de la République », il a jugé que cette confiance seule ne suffirait pas à faire bouillir la marmite du Protectorat. Aussi, plein de prévoyance, a-t-il songé à s'assurer quelque chose de plus positif... Quelques centaines de millions que de gros capitalistes ont mis à sa disposition.

Un geste, un simple clignement d'yeux et le Tonkin verra la prospérité, depuis si longtemps absente, renaître tout à coup, la fortune entrer dans les caisses des colons qui, jusqu'à présent, n'ont point joui de marchés de gré à gré ou de faveurs spéciales.

Et pour vous prouver qu'il dit vrai, qu'il n'y a aucun bluff dans sa déclaration, M. de Lanessan se précipite sur le troisième tiroir de droite qu'il entrouvre à moitié et dans lequel il plonge la main..., pour la retirer aussitôt... aussi vide que lorsqu'il l'y a plongée.

Nous avons eu, personnellement, le bonheur d'assister deux fois à ce coup fait pour épater les « masses », sans compter les fois où, faute de bureau, nous n'avons perdu que cette dernière partie de sa démonstration... à notre vif regret.

Par malheur, il y a près de deux ans que le coup a été inauguré... Nous croyons même qu'il l'était avant les fameuses routes de onze mètres dont on parle cependant, depuis pas mal de mois déjà. Depuis ce temps, beaucoup d'eau est passée sous le pont, comme l'on dit, quelques budgets sont soldés en déficit, pas mal de projets de grands travaux ont été laissés dans les cartons faute de ces huit cents millions et même moins, qui auraient été utiles pour débrouiller un peu la colonie, et que M de Lanessan menaçait toujours de nous montrer en ouvrant le troisième tiroir... de droite.

Avait-il peur de nous éblouir ?... Nous l'avons cru un instant, mais il a fallu, peu à peu, nous rendre à l'évidence en voyant que ces sommes ne pouvaient être qu'en carton-pâte, comme celles que l'on exhibe dans les foires pour nous représenter les milliards de la rançon.

Tous d'abord, au lieu de faire un appel de ce genre, nous avons vu M. le gouverneur général rogner sur tout, à commencer par les choses qui auraient dû être les dernières à supporter une réduction, et arriver même, comme pour les indemnités de fourrages, à faire des rappels sur la solde de nos malheureux officiers.

Mais ce n'était là que le début ; nous pensions qu'il ne s'agissait que d'une gêne momentanée et que l'homme qui avait si bien su assurer ses derrières avant de partir, ne tarderait pas à tendre son gibus historique aux financiers dont il s'était, pour huit cents millions, au moins, assuré le concours.

Ô candeur !.. Quelques mois après, la noble « purée » siégeait plus royalement que jamais dans les finances du Protectorat, et cela au point qu'il fallait avoir recours à l'entreprise Soupe pour régler le solde de la fameuse brigade de milice installée sur la ligne du chemin de fer de Lang-son.

La maison Soupe n'ayant pas coutume de travailler pour le roi de Prusse, soldait, ce dont nous ne saurions lui faire un reproche, moyennant une petite commission totale de 8 % non prévue sur le budget.

Bien plus, comme il fallait des gares. et que des casernements étaient indispensables sur tout ce parcours, c'est à elle encore que l'on avait recours, aux mêmes conditions, et qui s'empressait de sous-traiter avec des entrepreneurs du pays.

Récapitulez à présent ce que nous coûteront en plus des prévisions à la fin de l'année, non seulement les 1.500 à 2.000 hommes de milice de la ligne, mais encore les constructions récemment données ?

8 % de plus, sur un million que coûtera environ cette brigade, soit fr. 80.000...

8 % sur les travaux de construction qui s'élèveront bien à fr. 200.000, au bas mot, soit fr. 16.000.

Ajoutons à cela l'économie qui se serait sûrement produite sur ces travaux, si l'on s'était donné la peine de les mettre en adjudication au lieu de les distribuer de gré à gré : économie que nous évaluerons au bas mot à 25 %, soit fr. 50.000... et nous verrons que, faute d'avoir ouvert à temps le troisième tiroir de droite, M. de Lanessan qui, dans les mêmes conditions, aurait, en France, trouvé de l'argent à 4 %, grèvera inutilement ce malheureux budget de 150.000 francs qu'il faudra bien trouver, à moins de continuer à payer 8 % à l'entreprise Soupe, jusqu'à ce que le Parlement se décide à voter une nouvelle saignée.

Nous ne blâmerons certainement pas M. Soupe de faire son métier de constructeur et de banquier : les affaires sont les affaires.

En revanche, nous trouverons singulier de voir le Protectorat aux abois introduire des pratiques si peu administratives et ne pas craindre, dans des cas comme ceux dont nous parlons, de charger le budget de commission et de frais qu'il aurait pu se dispenser de faire s'il avait su à temps supprimer quelques-uns des rouages ou des gros fonctionnaires bien inutiles qui font un si gros trou dans le budget.

Il y aurait bien aussi le fameux tiroir de droite, que l'on aurait pu ouvrir...

Mais on nous a fait trop souvent le coup : la mèche est éventée.

NOUVELLES ET RENSEIGNEMENTS CHEMIN DE FER (*L'Avenir du Tonkin*, 7 juin 1893)

Nous avons parlé, il y a quelques numéros, de quelques *linhs-co*, anciens pirates, que M. l'inspecteur Chigot avait armés et placés sous les ordres de deux miliciens, avec mission d'aller chercher, partout où ils le pourraient, des fusils et des munitions.

Ces gens, véritables forbans patentés, s'étaient présentés pendant son absence chez le ly-truong, chef Muong de Chilang auquel ils avaient enlevé des armes qui lui avaient été données pour sa défense par le Territoire.

Après avoir été incarcéré pendant un mois, ce ly-truong a été remis en liberté sur l'ordre de M. le vice-résident Richard.

L'un des sept hommes de cette bande contre lequel pèsent des charges accablantes, sera probablement décapité.

On va bien à la brigade du chemin du fer!...

Les chantiers du chemin de fer, nous affirme une personne qui descend de la région, sont à peu près déserts en ce moment ; c'est à peine s'il reste 400 ouvriers chez M. Vézin, 200 sur les chantiers Daniel et 50 chez M. Piganiol¹¹. Les indigènes meurent en masse pendant cette saison.

Les routes sont dans un état impossible à décrire, et bien que le 2^e territoire ait des fonds pour leur réparation, ce sont les entrepreneurs qui sont obligés de pourvoir eux-mêmes à leur entretien, sous peine de ne plus recevoir leurs matériaux.

¹¹ Piganiol jeune : frère cadet d'Auguste (ci-dessus).

Ajoutons à ces difficultés, le nombre incalculable de bandes qui circulent et rendent les ravitaillements excessivement onéreux. Certain entrepreneur de Lang-son est obligé de payer un tribut aux pirates.

Au col de Ti-quan, entre Bac-lé et Song-hoa, les voitures chargées de ciment ont dû acquitter un droit de 25 cents par voiture aux bandes de la région. Tout ce qui monte, d'ailleurs, est imposé ; les ouvriers indigènes sont eux-mêmes arrêtés et forcés de payer s'ils veulent passer pour se rendre sur les chantiers.

Quant à M. Vézin, il ne fait pas un pas sans être entouré de cinquante miliciens qui se détachent en flanqueurs des deux côtés du chemin qu'il parcourt.

On nous conte un singulier incident qui se serait produit au moment où l'on descendait M. Daniel, déjà gravement malade, à Phu-lang-Thuong.

Un cai charretier se serait entendu avec quelques indigènes pour l'enlever pendant le trajet. Prévenu à temps par des miliciens qui rôdaient dans les environs, le chef d'escorte put cerner ces hommes dans un village et s'assurer qu'ils étaient munis d'armes pour exécuter leur projet. Cinq d'entre eux furent exécutés après un jugement sommaire ; trois autres ont subi le même sort peu de jours après. Huit hommes ont été ainsi décapités dans la même semaine.

PROJET DE PROLONGEMENT JUSQU'À NACHAM

CHRONIQUE LOCALE
(*L'Avenir du Tonkin*, 7 juin 1893)

M. Balliste, représentant de la maison Soupe, est parti lundi dernier pour Lang-son où il va étudier le prolongement de la voie du chemin de fer jusqu'à Nacham, sur le song-Ky-Kong.

Ce nouveau tronçon de 60 kilomètres environ a été donné à la maison Soupe, moyennant quelques concessions faites sur l'entreprise entière.

La ligne ferrée entre Hanoï et Phu-lang-thuong a également été concédée à une société particulière.

L'infrastructure sera faite par le Protectorat qui, sans doute, confiera ce travail aux mandarins qui sauront, comme pour le comblement du canal des Rapides, mettre la province de Bac-ninh en coupe réglée.

Il y aura encore d'heureux jours pour certains fournisseurs ! Quant à la ligne de Phu-lang-thuong à Lang-son, elle sera portée de 0,60 à 1 mètre, c'est-à-dire que tout ce qui a été fait sera à recommencer ou à peu près, l'infrastructure actuelle ne pouvant supporter la voie de 1 mètre et les ouvrages d'art déjà faits n'ayant pas été prévus pour une voie de cette dimension.

Si, comme l'affirme *l'Indépendance*, cette décision émane de M. le sous secrétaire d'État, nous regrettons qu'il n'ait pas été mieux informé de l'état actuel de la voie : il y aura certainement des mécomptes qui grossiront les dépenses au delà des prévisions faites.

M. le sous secrétaire d'État, après les déboires que nous a déjà causés ce chemin de fer, aurait bien dû traiter à forfait avec l'entreprise.

C'eut été plus sûr pour nos finances.

NÉCROLOGIE
(*L'Avenir du Tonkin*, 24 juin 1893)

Nous avons le regret d'apprendre la mort de M^{lle} Borreil, fille du sympathique ingénieur du chemin de fer, décédée à Phu-Lang-Thuong, à l'âge de quatorze ans, des suites d'une maladie de langueur.

Nous envoyons à M. et M^{me} Borreil, si cruellement éprouvés, nos plus sincères [senti]ments de condoléance.

À L'HÔPITAL
(*L'Avenir du Tonkin*, 1^{er} juillet 1893)

.....
Dans tous les hôpitaux ou ambulances du Tonkin, on a l'habitude de recevoir des indigènes, surtout lorsque les frais sont payés, et l'hôpital de Phu-lang-Thuong où sont dirigés tous les indigènes blessés sur la ligne du chemin de fer et dans les entreprises particulières, à quelque sexe qu'ils appartiennent, est là pour le prouver.

La situation en Indo-Chine
(*Le Journal*, 2 juillet 1893)

Télégramme de notre correspondant particulier)
Marseille, 1^{er} juillet.

.....
Une correspondance particulière me parvient, qui donne de curieux renseignements sur notre situation en Indo-Chine et sur les menées anglaises au Siam.
Je vous la télégraphie textuellement :

.....
Les travaux de la voie ferrée, section de Lang-Nac à Lang-Son, sont activement poussés de deux côtés par M. Vézin et M. Vola. Il est fort probable que ce tronçon sera achevé, en dépit des difficultés que présente son exécution, avant même la partie qui le précède. On nous fait espérer que la locomotive pourra être dans un an à Lang-Son ; ce sera là le début d'une ère de prospérité pour cette région appelée à un incalculable avenir.

La tranquillité est complète sur toute la route, grâce à l'incessante surveillance de la brigade civile. Un critérium de pacification, c'est la circulation énorme de Phu-Lang-Thuong à Lang-Nac de coolies et de petits marchands du Delta, venant écouler leurs denrées dans ces pays montagneux, qui étaient naguère la terreur des habitants de la plaine.

La légende de l'eau mauvaise disparaît de plus en plus, et on peut s'attendre à voir l'excédent des basses provinces se déverser de notre côté, où ne manquent pas les terres fertiles et propres à toutes les cultures.

.....
M. Coqui poursuit heureusement son voyage ; il est arrivé le 4 à Cao-Bang et est reparti le lendemain pour Nha-Tan. Cette partie du voyage a été particulièrement pénible, à cause du mauvais temps et de la difficulté de transporter, dans un sentier à peine tracé à travers un pays montagneux et défoncé par les pluies torrentielles, le canon revolver destiné à l'armement du poste de douane.

Tous les coolies avaient déserté à l'étape pendant la première nuit, et force a été au directeur des douanes de les faire chercher et de les reprendre dans la forêt où ils se cachaient actuellement.

Les chefs de bande de la région de Cao-Bang songent à déposer les armes. Si le gouvernement donne au commandant du 11^e territoire l'autorisation d'accorder aux soumissionnaires les concessions de terres qu'ils sollicitent, ceux-ci renonceront au brigandage pour se livrer à l'agriculture et vivre tranquillement sous notre surveillance. Il suffirait de leur faire quelques avances de vivres, de bétail et d'instruments agricoles, et ce serait la fin complète de la piraterie, dans cette région qui est déjà beaucoup plus calme.

M. Bés d'Albaret, résident de Quinhone, est mort le 12 de ce mois.

.....

CORRESPONDANCE
(*L'Avenir du Tonkin*, 19 août 1893)

À Messieurs Chesnay et de Boisadam, directeurs de *L'Avenir du Tonkin*.

Messieurs,

L'Illustration, dans son numéro du premier juillet dernier, a fait paraître un dessin et, une note concernant les travaux du chemin de fer de Lang-son, en me désignant comme lui ayant fourni ces documents.

J'affirme n'avoir jamais rien communiqué à aucun journal, ni autorisé personne à y citer mon nom.

Par suite de quelles circonstances est-il question de moi dans *L'Illustration* ? C'est ce que j'ignore complètement, mais j'espère le savoir, étant décidé à faire la lumière sur cette affaire.

Comme *L'Avenir du Tonkin* a commenté ce dessin et cette note dans son journal du 5 août, c'est à vous, messieurs, que je m'adresse afin que vous vouliez bien insérer ma protestation dans votre plus prochain numéro.

Dans l'espoir que vous ferez droit à ma demande, veuillez recevoir mes remerciements et agréés, messieurs, l'assurance de mes sentiments distingués.

André LE FRANÇOIS,
ingénieur des Arts et Manufactures.

CHEMIN DE FER
(*L'Avenir du Tonkin*, 9 septembre 1893)

Les autorités indigènes de la province de Bac-ninh viennent d'être chargées de recruter des coolies pour aller travailler au chemin de fer.

Des ordres ont été donnés pour que chaque village fournisse le nombre d'hommes proportionnellement à son importance.

Les coolies seront payés à raison de 30 cents par jour.

Quoique à cette époque, les gens des villages ne soient plus occupés aux travaux des rizières et que les prix offerts soient avantageux, il y a peu d'empressement ; les coolies partent bien, il le faut, mais au bout d'une semaine, ils sont de retour.

Les travaux de terrassement sont durs et l'indigène est paresseux. à moins d'être absolument sans ressource, il ne quitte pas volontiers son village.

Le *quan* des coolies et le *quan-bo* de la province étaient ces jours-ci dans la région de Cut-lans pour veiller à l'exécution des ordres. Cette façon de procéder en employant les autorités provinciales est excellente ; mais pour arriver à tenir des masses de travailleurs, il faut qu'ils trouvent, à leur arrivée sur les chantiers, des abris suffisants et qu'ils soient bien persuadés qu'ils ne manqueront jamais de riz.

Nous ne parlons pas, bien entendu, de leur sécurité, bien que les derniers événements ne soient pas faits pour les rassurer.

Comme nous l'avons dit dans un précédent numéro, l'exploitation du chemin de fer organise chaque jour des trains supplémentaires ; le 2 septembre, il y en a eu deux, le 3 un, en plus du train régulier.

La station des Pins est devenue aujourd'hui une des plus importantes de la ligne ; il n'est pas rare de voir pour un seul départ le chef de train faire des recettes de 30 à 40 piastres et quelquefois 50 piastres.

L'affluence des voyageurs demanderait une petite installation spéciale à cette halte : une barrière, par exemple, qui maintiendrait en rang les indigènes et faciliterait beaucoup la délivrance des billets et le contrôle, le train étant pris d'assaut les jours de foule.

SUI-GANH

Un déraillement s'est produit le 3 au matin. Au départ de Sui-ganh, la machine, ainsi que les deux premières roues d'une plate-forme chargée de chaux, avaient pris la ligne directe, mais l'aiguille s'étant défaite, les deux roues de derrière de la plate-forme se sont engagées du côté du garage et lorsque le tirage s'est produit, la plate-forme et un fourgon chargé de munitions ont déraillé.

La machine n'a pas eu de dégradation ; décrochée aussitôt, elle a fait quelques mètres en avant.

MM. Lion et le commandant Barre étaient dans le train.

On fit reculer le train, et sur l'ordre de M. Lion, une cinquantaine de coolies et une trentaine de miliciens ont déchargé la plate-forme qui était complètement démolie et la voie a été dégagée. Les munitions ont été transbordées sur un train qui venait derrière avec 500 coolies pour les entrepreneurs. Peu de temps après, le train en détresse a été reformé et a pu arriver, sans encombre, à Bac-lé avec 1 h. 25 de retard.

Pas d'accident de personne. Le colonel est parti aujourd'hui à 3 h. pour Song-hoa et Than-moi avec le commandant Barre et MM. Lion et Borreil.

AFFAIRES COLONIALES

Tonkin

Un nouvel enlèvement sur la route de Lang-Son.
(*Le Temps*, 12 septembre 1893)

On se souvient que, l'an dernier, M. Vézin, directeur des travaux du chemin de fer de Lang-Son, a été enlevé par des pirates chinois et libéré moyennant rançon. Un fait analogue vient de se produire auprès du village de Song-Hoa, où l'on a construit un pont métallique. Voici en quels termes l'*Avenir du Tonkin* rend compte de cet incident :

Le 28 juillet, à neuf heures du matin, M. Roty, employé de la maison Daniel et Cie, se rendait sur le tracé de la ligne du chemin de fer à quelques kilomètres de Bac-lé, près du pont des Singes, à environ huit cents mètres du poste de milice du Suibiuc, pour y faire des nivellements, lorsque, s'écartant un peu de la route, à la recherche d'un piquet d'angle, il fut pris par une bande chinoise qui se tenait en embuscade aux abords de la route. En un instant, il fut ligoté et emporté, ainsi que les quelques indigènes qui l'accompagnaient comme aides.

La bande s'enfonça aussitôt dans un labyrinthe de sentiers.

Bac-lê, prévenu de cet événement, informa aussitôt l'administration des travaux publics et vers deux heures, M. Boreil, ingénieur, directeur des travaux, accompagné de M. Ulysse, représentant de M. Soupe, et M. le commandant Barre arrivaient à Bac-lê par un train spécial.

Le poste de milice voisin prit aussitôt les armes et fit une reconnaissance, mais sans résultat.

Quelques minutes après arrivaient par la route, sous la protection d'une escorte, MM. Piganiol [jeune] et Vézin.

D'après les bruits qui courent, les pirates auraient eu l'intention d'enlever une deuxième fois M. Vézin pour le rançonner, mais se seraient trompés ; d'autres disent que M. Vézin n'était pas visé et que les pirates croyaient avoir devant eux M. L. [Luya], son associé, chef de service.

Dans une lettre qu'il a envoyée à ses amis, M. Roty déclare qu'il est bien traité jusqu'ici par ses ravisseurs, mais qu'il est gardé à vue dans un camp où se trouvent déjà une trentaine de prisonniers annamites et beaucoup de femmes enlevées par les pirates.

Naturellement les pirates livreront M. Roty contre une rançon dont la quotité n'est pas encore fixée, mais qui sera fort élevée.

Cet enlèvement rend plus nécessaire que jamais l'exécution immédiate des mesures prises par l'autorité supérieure pour assurer, la sécurité sur la route de Hanoi à Lang-Son. Un chef de bataillon, M. Barre, du 1^{er} régiment étranger, a été spécialement chargé, sous l'autorité du commandant du 2^e territoire militaire (Lang-Son), du commandement des troupes, gardes civiles et postes chargés de protéger la route de Lang-Son et de garder les chantiers de construction de la voie ferrée.

À cet effet, deux brigades de gardes civiles, de 400 hommes chacune, ont été formées ; elles ont leur centre à Phu-Lang-Thuong et à Lang-Son ; elles doivent fournir des gardes aux blockhaus élevés la long de la ligne. Il est à espérer que cette organisation quelque peu tardive mettra fin à des attentats qui, s'ils ne sont pas des plus graves en eux-mêmes, aident à desservir la cause du Tonkin.

À PROPOS DES ÉVÉNEMENTS DE THAN-MOI (*L'Avenir du Tonkin*, 13 septembre 1893, p. 2, col. 3-4)

Dans nos deux derniers numéros, nous avons signalé les regrettables incidents qui ont eu lieu le 5 courant près de Bâclé, sur les chantiers du chemin de fer. Depuis, M. Piganiol jeune, qui avait été transporté à l'hôpital de Haïphong, est mort samedi dans l'après-midi des suites de la grave blessure qu'il avait reçue.

La gravité de ces faits a provoqué une réelle inquiétude dans la colonie. Cette impression a surtout été ressentie par le personnel employé aux travaux du chemin de fer.

M. le colonel Servières, qui n'a pas toujours dit ce qui se passait dans son territoire, a essayé de présenter au Gouverneur général ce grave événement comme le fait d'une imprudence de la part des victimes ; son argument est mauvais et lorsqu'il parle d'ordres donnés pour les escortes, on pourrait croire qu'il semble ignorer ce que sont ces escortes qui ne sont pas toujours accordées. Et, pressons-nous de le dire, parce que les chefs de poste ne peuvent y suffire.

Nous pourrions citer des cas graves récents où les postes de Bac-lê et de Than-moi ont été dans l'impossibilité de les fournir ; mais ne chargeons pas et essayons de démontrer pourquoi le système des escortes est impossible.

Elles sont possibles pour une personne allant d'un poste à un autre, qui suit la route et qui ne s'arrête pas.

Elles sont possibles pour 4 ou 5 personnes partant ainsi dans la journée. En estimant à 15 hommes l'escorte de chacun d'eux. il y déjà, pour 5 personnes ayant demandé protection, 75 hommes dehors. Il en faut pour garder le poste, il y a des hommes au repos, etc., etc.. Voyez, rien que par cet exemple, le nombre d'hommes qu'il faudrait échelonner dans les postes.

Ce système des escortes est impossible dans l'état actuel des choses. Prenons pour exemple Bac-lé. Sur ce point il y a plusieurs chantiers, sur lesquels sont employés des ingénieurs chefs de service, des surveillants, des géomètres, des contremaîtres, des convoyeurs. Tous les matins, de bonne heure, chacun se rend à la besogne, tous si vous voulez avec des escortes. Au train de 9 heures, d'autres personnes arrivent les unes pour aller plus loin, les autres, chefs d'entreprises ou ingénieurs, vont sur les chantiers les plus proches. Et vous voulez songer à escorter tout ce monde ! Réfléchissez-y bien, c'est impossible ! En plus de tous ces cas particuliers, il faut ajouter les convois, etc., etc.

Puis d'une façon générale, il ne faut pas songer à entreprendre des travaux de terrassements, de ponts avec des ouvriers entourés d'un cercle de baïonnettes.

La région du chemin de fer est infestée de bandes chinoises, attirées par les coups à faire sur les convois ou sur les entrepreneurs et leur personnel; il est inutile de se le dissimuler.

Notre confrère du *Courrier d'Haiphong*, qu'on ne saurait accuser de pessimisme, dépeint, dans son bulletin du 10 courant, la situation sous un jour peu encourageant.

Voici la conclusion de son article :

« Si nous insistons sur ces incidents sans grande importance pour la marche générale des affaires, c'est que le bruit qu'ils font en France est préjudiciable au bon renom du Protectorat, c'est qu'on les exploite contre le Tonkin. Voilà pourquoi nous voulons qu'on s'attache à en empêcher le retour.

Par eux-mêmes, ils ne signifient pas grand chose ; la fin des travaux du chemin de fer marquera la fin de ces attentats contre les employés européens et les ouvriers indigènes des chantiers. Il importe seulement que des mesures énergiques de précaution circonscrivent le mal, même si elles ne l'arrêtent pas complètement. »

Nous ne partageons pas son avis. Il y a heureusement autre chose à faire, et nous sommes persuadé qu'en prenant des mesures énergiques, on arrivera en peu de temps à purger le pays de ces malandrins étrangers et à rétablir la tranquillité.

Quelles seraient ces mesures ?

La première, ce serait d'interdire à tout Chinois, connu ou non, de circuler sur la route et même de s'installer, momentanément si vous le voulez, dans le pays même et surtout à Phu-lang-thuong.

Nous n'avons pas été les seuls à signaler maintes fois les inconvénients qu'il y avait à laisser circuler librement les Chinois dans cette région.

Ne sait-on pas que toutes les maisons chinoises de Phu-lang-thuong sont plus ou moins complices des derniers événements, de même que celles de Lang-son ou celles qui sont échelonnées le long de la route. N'avons-nous pas signalé ces singuliers magasins dont les seules marchandises consistent en quelques boîtes de conserves alignées sur une étagère. À quel commerce peuvent bien se livrer les 8 ou 10 Célestes qui, dans l'arrière-boutique, mangent, fument ou jouent ? Derrière la maison, il y a toujours un abri pour cinq ou six chevaux, et, la nuit comme le jour, on voit continuellement des cavaliers arriver et d'autres repartir.

Si vous questionnez sur ces visiteurs, la réponse est invariable : *Ça y en a camarade lui porter l'argent, marchandises.*

Et quelle sollicitude n'a-t-on pas toujours eue pour les mercantis chinois, tout leur était permis : ces braves gens sont si polis, si arrangeants ; ils avaient de chauds partisans, avant qu'on n'ait ouvert les yeux.

Or, ces Chinois connus, qui travaillent avec nous, ont tous des intelligences avec les bandes dont ils sont souvent les indicateurs et les intermédiaires.

Nous irons même plus loin : nous dirons qu'ils forment entre eux une vaste association dans laquelle chacun touche une part proportionnelle après chaque opération.

Pendant sa captivité, M. Vézin a vu auprès de lui des figures de connaissance. M. Fritz Humbert-Droz, qui s'est si vaillamment dévoué pour traiter avec les pirates et leur porter la rançon de cet entrepreneur, pourrait vous en montrer encore quelques-uns dans les rues de Phu-lang-thuong.

Et dans le cas qui nous occupe, ce chef de congrégation recevant une lettre du bandit qui avait sa confiance, est ce que ce simple fait ne vient pas à l'appui de tout ce que nous avançons ?

Trop de bienveillance, trop de mansuétude, trop de jobarderie, il faut en finir avec cette association de bandits qui n'ont rien à voir avec la pacification proprement dite, pour laquelle ou ne saurait invoquer des traités qu'ils sont les premiers à violer.

Nous trouvons donc le moment favorable pour reprendre une idée qui a déjà été lancée l'année dernière : la responsabilité collective des Chinois, en chargeant les chefs des congrégations de traiter la mise en liberté des captifs.

Lorsque le bruit a couru à Haïphong qu'on allait payer sans marchander la rançon demandée pour M. Vézin et la faire ensuite rembourser par les Chinois, n'a-t-on pas vu certaine délégation, acceptant la chose en principe, venir tâter le terrain pour qu'on la laissât agir, certaine quelle elle était d'obtenir une large diminution ?

On a été trop scrupuleux, c'est un tort. Il ne s'agissait pas d'une guerre ouverte contre tous les négociants chinois établis au Tonkin, dont la majeure partie sont honnêtes et estimables ; mais des faits qu'il est inutile de rappeler nous autorisaient, sinon de parler de représailles, du moins de garanties que nous étions en droit d'exiger.

C'est à tort que les deux victimes de l'attentat de Than-moi ont été représentées par M. le colonel Servières comme de simples surveillants victimes de leur imprudence.

La vérité, c'est qu'ils étaient tous les deux associés dans l'entreprise qu'ils dirigeaient.

M. Piganiol, qui vient de mourir, était le jeune frère de M. [Auguste] Piganiol, le négociant bien connu de Phu-lang-Thuong, qui est depuis 14 ans au Tonkin. Il avait sous-traité pour la construction de la partie de la ligne comprise entre Song-hoa et Than-moi.

Le défunt sortait de l'infanterie de marine où il venait de faire son service.

M. Bouyer est originaire de Lyon où sa famille est très connue : c'est le neveu d'un député du Rhône faisant partie du groupe des ralliés.

C'est un garçon actif, travailleur, qui compte de nombreux amis.

Il avait été dernièrement très éprouvé parla fièvre, et il est à craindre qu'il ne puisse pas supporter une captivité prolongée.

LES COOLIES DES TRAVAUX DE CHEMIN DE FER (*L'Avenir du Tonkin*, 13 septembre 1893, p. 2, col. 4-5)

Nous parlions, il y a quelques jours, du recrutement des coolies, opéré par les soins des autorités indigènes, pour être dirigés sur les travaux du chemin de fer.

Les renseignements suivants que nous avons été à même de recueillir sur place prouvent que ce système de recrutement laisse à désirer ; ils indiquent en outre un mal auquel il sera urgent de trouver promptement un remède.

Le 3 courant, un train spécial emmenait 3 ou 400 de ces coolies à Kep ; 40 manquaient déjà à l'appel ; ils avaient sauté du train en marche. Sur ces 40 hommes, 2 s'étaient tués, 5 ou 6 s'étaient blessés et le reste avait pris la fuite.

Le 5, un nouveau convoi de 247 coolies était expédié ; en arrivant à Voi, un de ces hommes jette son chapeau, son petit bagage, et s'élançe sur la route ; il roule plusieurs fois sur lui-même, se relève et court du côté des bois ; il est imité de suite par cinq ou six autres qui tous, fortement projetés, culbutent, s'abattent et tombent jusque dans les rizières ; un se risque à son tour, mais ne se relève plus, il était mort ; la désertion continue et plus de 20 coolies s'égrènent ainsi sur un espace de 4 ou 5 kilomètres. Et cela malgré les efforts des gens des mandarins qui les conduisaient et ceux des linhs qui, montés sur les marchepieds, les frappaient à coups redoublés.

La gravité de ces faits n'échappera à personne. Il est clair qu'il y a un vice dans la façon dont s'opère le recrutement.

Ces gens sont levés malgré eux, ce sont pour la plupart des enfants, des vieillards ou des hommes qui sont à première vue trop faibles pour supporter les fatigues des durs travaux de terrassement.

Et puis, il faut bien le reconnaître, le système de recrutement actuel laisse beaucoup à désirer ; il rappelle par certains côtés les levées de coolies du temps de la conquête, qui ont laissé dans les campagnes une terreur qui n'est pas encore dissipée.

Le Protectorat, de qui émanent les ordres donnés pour le cas qui nous occupe, est intéressé au premier chef à ne pas soulever de mécontentement dans la population indigène. Il doit prendre certaines mesures en conséquence.

Il faudrait, selon nous, commencer d'abord pas recruter des hommes valides qu'on déciderait à partir par l'appât du gain.

On devra leur faire une petite avance avant de partir, leur donner des vivres en abondance pour la route, et une fois arrivés à destination, leur laisser un ou deux jours de repos au lieu de les faire travailler de suite.

Ce que l'Annamite redoute surtout, c'est de manquer de riz. à un moment donné et d'être conservé indéfiniment.

Or, le riz est très cher dans la région de Lang-son ; on devra, avant tout, constituer des approvisionnements bien visibles qui rassurent complètement les travailleurs.

En commençant, il faudra faire de petites fournées de coolies qu'on ne conservera que peu de temps. Lorsque ces gens seront revenus dans leurs villages, ils pourront dire aux autres qu'ils n'ont pas été maltraités, qu'ils n'ont pas souffert et qu'on ne s'est nullement opposé à leur retour, leur temps fini. Cela se répandra vite dans la province et il s'établira un courant qui permettra de diminuer les premiers prix et de se montrer un peu plus exigeant pour les conditions.

Bien entendu, il faudra toujours laisser aux autorités indigènes le soin du recrutement, mais s'arranger de façon à ce que tous les habitants connaissent bien les conditions offertes par les entrepreneurs.

CHRONIQUE LOCALE
(*L'Avenir du Tonkin*, 20 septembre 1893)

D'après les bruits qui courent en ville. M. Lion, ingénieur conseil du Protectorat, serait sur le point de rentrer en France pour raison de santé.

(*Le Journal des débats*, 13 octobre 1893)

Sur le paquebot quittant Marseille le 15 octobre, prendront passage, à destination du Tonkin, M. Raveau, de la maison Georges Soupe et Raveau, entrepreneurs du chemin de fer de Langson ; M. Bazin, ingénieur, attaché à la même maison, et MM. Grille et Chapron, ingénieurs de la Compagnie de Fives-Lille.

Cette mission va procéder aux études que nécessitent les projets de prolongation de la ligne actuelle et d'établissement de diverses autres voies ferrées.

C'est donc en vertu d'un accord, entre l'entrepreneur actuel du chemin de fer de Langson et la puissante Compagnie de Fives-Lille que vont être étudiés sur place les travaux à effectuer au Tonkin. Tous nos vœux pour le succès d'une entreprise qui va doter notre colonie d'un réseau ferré important.

NOUVELLES
et
RENSEIGNEMENTS

PHU LANG THUONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 14 octobre 1893)

M. Fritz Humbert-Droz, qui vient d'être si malheureusement enlevé par les pirates, est un colon de la première heure.

Il n'a pas vu jusqu'ici la fortune lui sourire ; mais l'adversité avait été loin d'abattre son courage et son énergie.

Il s'était établi à Thai-nguyen, pensant que ce poste deviendrait un des principaux centres du Tonkin ; mais voyant qu'il y végétait, il n'avait pas hésité à tout recommencer en allant ailleurs.

C'est un brave dans toute l'acception du mot ; car on ne doit pas oublier que c'est lui qui, l'année dernière, seul, en risquant vingt fois sa vie, s'est chargé d'aller traiter la rançon de M. Vézin et qui, après l'avoir retrouvé au milieu des bandes, est revenu pour repartir bientôt avec les piastres et ramener cet entrepreneur.

Il est vrai d'ajouter qu'il n'a guère été récompensé de sa courageuse conduite.

Nous publierons dans un de nos prochains numéros le récit de son expédition, écrit quelque temps après son retour et que certaines considérations, qui n'existent plus maintenant, nous avaient engagé à conserver provisoirement dans nos cartons.

BAC-LE

Les travaux de débroussaillage entrepris sur la route de Langson, aux abords des passages boisés et difficiles, ont bien marché.

Ce travail était de la plus grande importance ; il est regrettable que les coolies ne soient pas en nombre suffisant pour aller plus vite et agrandir encore l'éclaircissement de ces brousses impénétrables.

M. [Auguste] Piganiol est remonté à Than-moi le 8 octobre.

Une forte reconnaissance partie de Lam est arrivée à Bac-lé le 6 octobre ; elle avait pour but de reconnaître la route entre ces deux points ou plutôt de s'assurer de la possibilité d'en faire une.

Cette reconnaissance était commandée par un capitaine et un lieutenant qui avaient pour guide le Doc-xuyet.

Ds partisans ont apporté au poste 2 têtes de Chinois et 2 Winchester.

L'endroit tristement célèbre appelé Pont-Bonneau vient enfin d'être occupé par un poste de 20 miliciens chargés d'en surveiller les environs.

COMMENT J'AI RETROUVÉ M. VÉZIN
par Fritz Humbert-Droz.
(*L'Avenir du Tonkin*, 18 octobre 1893)

M. Vézin a été enlevé le 1^{er} juillet 1892 à environ 2 km. 500 de Sui-ganh, un chantier du Sui-minh, et, jour pour jour, après un mois de captivité, il était en liberté.

Voici comment les choses se sont passées :

J'étais employé chez M. Daniel où j'entendais dire tous les jours que l'on voulait aller chercher M. Vézin, mais que l'on ne savait où il se trouvait.

Je quittai la maison Daniel le 21 juillet pour entrer chez M. Vézin. Le lendemain, M. Fabre, représentant de la maison à cette époque, me causa de M. Vézin, de sa captivité, des relations qu'il serait peut-être possible d'établir pour essayer de le racheter.

Je lui proposai de tenter l'aventure ; ce fut vite convenu et, le 31 juillet à midi, je pars à cheval, accompagné d'un Annamite qui connaissait la direction dans laquelle se trouvaient les bandits.

Après deux heures et demie de fatigue, car l'on ne pouvait rester à cheval, je me trouve au bord d'une rivière assez grande à laquelle aboutit une digue.

Je m'y reposais lorsque, tout à coup, je me vois mis en joue et entouré par une vingtaine d'individus, des Chinois sales et mal habillés.

Je me mets à crier : « Je viens pour la traite de M. Vézin. »

Aussitôt, le chef du détachement s'avance, un revolver à la main, et me le met sous le menton en me disant :

« Toi pas peur ».

N'ayant aucune réponse le préparée, je lui dis :

« Non, moi pas peur. Je veux voir M. Vézin »

Il me répond qu'il allait prévenir le grand chef et qu'ensuite, il verrait. Pendant ce temps, j'étais gardé à vue, les Chinois me faisaient nos poches, m'enlevaient mes cigarettes, mon tabac.

Le chef de cette petite bande était un ancien charcutier de Sui-ganh, le revolver était nickelé et tout neuf.

Au bout d'une demi-heure, ne voyant rien venir, je renouvelle ma demande d'être conduit auprès de M. Vézin. On me répond que le grand chef restait à 10 kilomètres et qu'il fallait faire *man-man* ; à 4 heures, rien encore ; je demande pour la dernière fois, si oui ou non M. Vézin est vivant ?

Cette fois, mon interrogation produit son effet ; le chef se lève, va au bord de la rivière, siffle longuement, on lui répond et il me fait dire que le cortège était en marche.

En effet, à 5 heures et demie, une troupe passe l'eau ; ce sont vingt Chinois armés jusqu'aux dents, précédant quatre coolies Muongs portant un fardeau ; ce ballot était M. Vézin. roulé dans une couverture, *pieds et tête nus*, ligoté au moyen d'une grande liane, et placé sur un plateau formé de six ou huit bambous accouplés. Les coolies le portaient absolument comme les porcs qu'on conduit au marché. Derrière lui venait un superbe cheval noir monté par un Chinois qui portait les traces de deux blessures encore fraîches ; une à côté de la tempe, une au menton ; c'étaient deux trous de balles. On s'arrête, les coolies lâchent le ballot, une plainte s'en échappe ; je

m'empresses de couper les lianes et de soulever la couverture ; j'aperçois alors M. Vézin, maigre, pâle, la barbe coupée et paraissant mourant.

Le chef s'approche, je veux lui tendre la main, mais il me regarde d'une telle façon .que je vis de suite qu'il n'y avait rien à faire pour l'amadouer.

Pendant qu'il s'éloigne, je retourne auprès de M. Vézin qu'on avait assis et qu'on soutenait à un bout de son hamac, ou plutôt du panier à porc ; il avait à côté de lui une boîte à beurre vide, pour lui servir en cas de besoin, et une bouteille qui avait contenu du thé.

Je lui demande si on pouvait traiter de rançon ; il me répond affirmativement.

Enfin, le grand chef et celui qui m'avait reçu s'approchent ; et, comme il se faisait tard, nous nous empressons de régler la situation Il fut convenu que je reviendrais le lendemain avec 25.000 \$ pour M. Vézin, plus 150 \$ pour son cheval, qu'on l'obligeait à reprendre, 50 \$ pour les coolies chinois qui avaient nourri M Vézin, 10 \$ pour la nourriture de son box., en tout 25.210 \$; plus 10 bouteilles de vieille eau-de-vie marque Jules Robin, 10 boîtes de lait, 4 paquets de bougies, un photophore et une paire de babouches en paille. Quand tout fut bien arrêté, il était 6 heures et demie, il fallut aller reconnaître l'endroit où l'on compterait les piastres, marquer la limite où je laisserais les soldats si j'en amenais ; quand tout fut réglé, il était nuit.

M. Vézin ne dit alors : « J'étais déjà exposé ici et voilà qu'ils vont vous garder aussi ; vous vous dévouez pour moi, je ne saurai jamais comment vous être reconnaissant ; je le serai toute ma vie ; sans vous, on m'aurait laissé mourir. »

Après la promesse de revenir le lendemain avec les piastres, les saluts et les *lais*, je priai un petit chef de la bande, ancien *cai* de M. Vézin qui travaillait à la tranchée et qui l'avait fait enlever, de demander au grand chef de me donner une escorte pour rentrer ; en route, obligé de conduire mon cheval par la bride, à cause de l'obscurité, je tombai plusieurs fois, dans l'eau et des ravins, mais j'arrivai tout de même à Sui-ganh à 8 heures et demie.

Les fonctionnaires des Travaux publics, tous les employés de la maison Vézin m'attendaient. M. Barruyer prit aussitôt un cheval et courut à Kep pour télégraphier aux autorités les résultats de ma mission et indiquer le chiffre de la rançon ainsi que la liste des objets à apporter.

Le 1^{er} août, à 6 heures du matin, je pris 30 coolies, dont 26 pour porter les caisses de piastres et 4 pour transporter M. Vézin dans un hamac que j'avais eu soin d'acheter la veille à Sui-ganh.

M. Borreil, ainsi que tous les fonctionnaires civils et militaires, assistaient à mon départ ; je laissai mon cheval qui m'avait plutôt embarrassé la veille ; je refusai l'escorte que m'offrait M. Borreil et me voilà en route, avec un bâton à la main.

Après deux heures de marche, je faisais faire halte pour laisser reposer les coolies lorsque je fus entouré d'une centaine de Chinois qui se formèrent en colonne de chaque côté du convoi.

Le chef qui m'avait arrêté la veille vint au devant de moi avec son revolver et me demanda si je voulais marcher ? Oui, lui répondis-je, mais vous voyez que mes coolies sont fatigués. Sans m'écouter, il remet le convoi en marche, me fait passer devant et place deux hommes armés par caisse pour pousser les coolies à coups de crosse dans les reins.

Au bout d'une heure, voyant que les coolies n'en peuvent plus, je les fait arrêter ; un Chinois me présente le canon d'un fusil et me demande pourquoi je n'avance pas ? Je lui fais la même réponse qu'auparavant, mais il ne veut rien savoir ; lui et ses hommes tapent sur les coolies ; ils ouvrent même le dos à l'un de ces malheureux, d'un coup de couteau ; il faut marcher quand même jusqu'au camp chinois, où nous entrons à 11 heures 1/2 du matin.

Le camp se composait d'une soixantaine de cai-nha. Il y avait à peu près dedans 500 hommes de troupes chinoises, bien habillés, pas trop sales, avec des armes bien entretenues ; il y avait aussi quelques chevaux.

Après avoir fait déposer les caisses par terre, je m'assois sur l'une d'elles en attendant l'arrivée du grand chef. Il se présente bientôt, mais, cette fois, il vient au devant de moi et c'est lui qui me tend la main ; il est accompagné d'un interprète, un cai de chantier qui parle bien le français.

Il voit, dit-il, que je n'ai pas eu peur ; et ajoute qu'il tiendra maintenant sa promesse ; il va reconnaître les piastres et aussitôt après, nous pourrons filer. Inquiet, je m'empresse de lui dire :

— Et M. Vézin ?

Il me montre négligemment une petite case où je vois accroupi dans un coin un être paraissant difforme et tellement changé que j'hésitais à reconnaître l'homme que j'avais vu la veille. Sitôt qu'il m'aperçoit, vous ne pouvez vous figurer sa joie : il me serre, il me presse en disant :

— Il n'y a que vous Fritz pour me sauver la vie, je vous en serai reconnaissant le reste de mes jours.

Je lui répondis :

— M. Vézin, je ne fais, que mon devoir ».

Il me demande si j'ai apporté la rançon ; je lui dis que oui, que je vais compter avec le chef et qu'ensuite, nous serons libres.

— Fritz, dit-il, donnez-leur tout ce qu'ils demandent, ne refusez rien, sauvez- moi de cette situation. »

Je lui promis de faire pour le mieux. À midi, tout était compté, j'allai alors trouver le grand bandit qui était avec son état-major dans une cai-nha où ils se régalaient avec la fine champagne, le chocolat et le pain que j'avais apportés pour M. Vézin.

Je lui demande si nous pouvons partir ?

— *Man-man*, dit-il insolemment.

Alors je me retire dans un coin, en attendant ses ordres.

Quelques instants après, son interprète vint me dire que Son Excellence voulait d'abord faire filer ses piastres et ses troupes et que, quand ils auraient fait un ou deux kilomètres, je pourrais partir ; il voulait me donner une escorte que je refusai. J'allai de suite installer M. Vézin dans le hamac que j'avais apporté et nous attendions le signal du départ.

Enfin, la trompe résonne ; des coups ne sifflets aigus font sortir des Chinois embusqués dans tous les fourrés. Parmi ces bandits je reconnais plusieurs terrassiers des chantiers. Alors, le chef vient serrer la main à M. Vézin et à moi, il me remercie et me délivre un papier revêtu de cachets bleu et blanc grâce auquel, dit-il, les chantiers Vézin pourront travailler dorénavant en toute sécurité, sans être attaqués.

Je fus délivré de ma garde et je pris la tête de la petite troupe ; quatre coolies portant à tour de rôle et par deux M. Vézin.

— Et un guide, s'écrie M. Vézin

— Nous n'en avons pas besoin. Le guide, c'est moi-même.

Le trajet fut silencieux. En approchant de Sui-ganh, M. Vézin souleva la natte dont je l'avais recouvert et recommença ses protestations joignant les mains et disant qu'il » aurait jamais périmé qu'un atout abandonné comme fêla.

Nous entrons dans Sui-ganh. Tout le monde me tend les mains en criant bravo ! M. Borreil et tous les fonctionnaires présents me remercient. On porte M. Vézin sur son lit où il me regarde en pleurant et disant :

— M. Fabre, n'oubliez pas ce jeune homme, j'en ai eu besoin. Sans lui, on m'aurait laissez- crever ; récompensez-le.

Il partit ensuite pour Haïphong, afin de se soigner et je repris mon travail.

[Ingratitude]

J'étais au Sui-si-Deo lorsque M. Vézin, complètement guéri, revint sur ses chantiers. En le voyant, je lève mon chapeau et lui dis un grand bonjour : *pas de réponse*. J'étais révolté, mais je remarquais que la barbe lui était repoussée et qu'il avait engraisé. Je répété mon bonjour, il me regarde, me répond *salut* tout court et continue son chemin ; les bras m'en sont tombés.

Peu après, j'entrai à l'hôpital. On me retient mon hôpital, sans tenir compte que c'est en courant dans l'eau que j'ai attrapé ma maladie. Je demande à quitter la maison : on ne veut me payer que demi-solde. J'ai été obligé d'assigner M. Vézin devant le tribunal de Lang-son. Il nie me devoir ; je lui écris pour savoir s'il veut me payer ; il m'offre 18 jours au lieu de 24 et son mandataire m'offre 18 \$ pour 24 jours de travail. Je les refuse et écris de nouveau à M. Vézin qui, cette fois, m'offre de me payer 18 jours à 3 \$ 30 : mais que les jours de permission, il me les retient. Dans sa lettre, il me dit que mes reproches et menaces, il s'en fiche comme de Colin-Tampon.

Voilà comment M. Vézin m'a récompensé pour avoir été le chercher chez les pirates, après m'avoir juré devant tous les dieux une éternelle reconnaissance.

Tonkin
(*Le Temps*, 22 octobre 1893)

Les journaux du Tonkin arrivés hier à Paris nous apportent les détails de l'embuscade dressée par les pirates, le 5 septembre, sur la ligne du chemin de fer en construction de Phu-Lang-Thuong à Lang-Son, et qui s'est terminée par l'enlèvement de M. Bouyer, dont on n'a encore aucune nouvelle, et par la mort de M. Piganiol [jeune], survenue le 11 septembre, à la suite des blessures reçues dans cette attaque.

Le colonel Servières, qui commande le territoire militaire sur lequel se passent de pareils faits, avait déclaré que cet événement était dû à l'imprudence de MM. Piganiol et Bouyer, qui auraient circulé sans escorte et ont pu, ainsi, être surpris par les pirates.

Le récit des faits contredit l'affirmation du colonel Servières. MM. Piganiol et Bouyer se trouvaient précédés à 100 mètres de distance par une escouade de miliciens, lorsque la surprise a eu lieu. La soudaineté et la violence de l'attaque ont paralysé la résistance des miliciens qui ont subi, eux aussi, le feu des pirates et ont perdu un des leurs.

Il n'y a donc eu aucune imprudence de la part des malheureuses victimes de cette affaire, mais il y a, dans le succès et l'audace de pareilles attaques, la démonstration péremptoire que les efforts pour la répression de la piraterie, dont on a annoncé si souvent la disparition, ont été, du moins pour la région de Phu-Lang-Thuong à Lang-Son, complètement illusoire. On a beau appeler ces incidents des faits isolés sans importance générale, leur répétition et leur impunité dénotent une situation qu'il est urgent de modifier. [Et s'il est vrai, ainsi que l'annonce le *Courrier de Haïphong*, que les entrepreneurs Vézin et Daniel, terrorisés par cet état de choses, aient arrêté les travaux, il est certain que de tels incidents sont de nature à entraver gravement l'essor industriel et économique de la colonie.](#)

1893 (octobre) : CONSTITUTION DE LA [S.N.C. GEORGES SOUPE et RAVEAU](#)

AFFAIRES COLONIALES

Tonkin
(*Le Temps*, 1^{er} novembre 1893)

On est toujours sans nouvelles de MM. Roty et Bouyer, dont nous avons raconté l'enlèvement par les pirates sur la ligne du chemin de fer en construction de Phu-Lang-Thuong à Lang-Son.

À la suite de l'enquête ouverte par la justice de Hanoï sur la complicité de certains Chinois de Phu-Lang-Thuong avec les pirates de la région, quarante-trois Chinois et un Annamite ont été arrêtés.

Une instruction est ouverte pour établir leur connivence avec les pirates qui se sont emparés de MM. Roty et Bouyer et ont assassiné M. Piganiol.

Les journaux du Tonkin regrettent qu'on ait mis en mouvement la justice régulière avec ses formalités compliquées et lentes, qui sont de mise dans les pays de parfaite sécurité, au lieu d'avoir recours à la procédure plus rapide des tribunaux mixtes, qui convient mieux, semble-t-il, à la situation troublée de cette région.

Une colonne formée par une compagnie de tirailleurs tonkinois et cent miliciens sous les ordres d'un garde principal a été envoyée dans le massif de Cai-Kinh, le repaire des nombreux pirates qui harcèlent sans cesse les postes de Bac-lê et de Sui-Chuck et profitent du moindre défaut de vigilance pour commettre leurs méfaits. On s'est enfin décidé à opérer entre ces deux postes de grands débroussailllements qui auraient dû être faits depuis longtemps.

On aurait ainsi évité les embuscades et les surprises dans cette région de Bac-lê où tant de Français ont succombé et qui l'ont rendue si tristement célèbre. Le débroussaillage a permis de faire une curieuse découverte. On a trouvé, près du poste de Sui-Chuck, plus de dix hectares de vignes dont le raisin était excellent.

[Les entrepreneurs Vézin et Daniel qui, à la suite des enlèvements commis par les pirates, avaient suspendu les travaux, ont ouvert à nouveau leurs chantiers depuis le 19 septembre.](#)

LETTRE DU TONKIN
(*Le Journal des débats*, 2 novembre 1893)

Hanoï, le 20 septembre.

Jusqu'aux derniers incidents survenus sur la ligne en construction de Phu-Lang-Thuong à Langson, le gouverneur et les organes locaux inféodés à sa politique soutenaient que la pacification était complète, que les bandes chinoises étaient peu importantes, facilement réductibles, par suite que tout allait pour le mieux dans la meilleure des colonies.

Il y a quelques mois, le président de la chambre de commerce de Haïphong, M. Vézin, que les pirates avaient capturé sur la même ligne et qu'ils n'ont rendu que moyennant 35.000 piastres, confirmait solennellement les opinions optimistes de nos gouvernants. Aujourd'hui, tout est changé et voici ce que donne le *Courrier de Haïphong*, journal jusqu'ici fidèle à la politique du gouverneur général, dans son numéro du dimanche 17 septembre :

On ne saurait le méconnaître, la situation est grave.

Si la piraterie annamite a disparu du Delta, la piraterie chinoise, qu'on s'est contenté de nier depuis deux ans, ce qui était plus facile que de la détruire, s'est établie des deux côtés de la route de Phu-Lang-Thuong à Langson. Entre Kep et Lang-Nac, où le terrain est boisé, couvert d'une brousse impénétrable, les entrepreneurs du chemin de fer,

leurs employés européens et les équipes de coolies ont vécu, depuis quelques mois, dans des transes continuelles.

Après l'enlèvement de M. Vézin, l'année dernière, et sa mise en liberté contre rançon de 25.000 piastres, il fallait frapper un grand coup, purger la région complètement ; on n'a rien fait, ni contre tes pirates, ni contre leurs complices du dehors.

Les bandits, alors, ont redoublé d'audace. N'étaient-ils pas certains de l'impunité ? Enlèvement de M. Roty, enlèvement de M. Bouyer, enfin, assassinat de M. Piganiol !

Les entrepreneurs ne pouvaient plus sortir, non plus que leurs employés, sans risquer d'être pris ou tués. Contrairement aux assertions du colonel Servières, les forces de police des brigades du chemin de fer sont insuffisantes pour assurer la sécurité et fournir des escortes. [Lassés, découragés, MM. Vézin, Daniel et Cie viennent d'arrêter les travaux.](#) Voilà où a conduit le gouvernement cette politique d'autruche qui se cache les yeux pour ne pas voir le danger. »

Consentira-t-il à ouvrir les yeux ?

.....

M. Le Myre de Vilers
(*L'Avenir du Tonkin*, 15 novembre 1893)

M. Le Myre de Vilers a quitté Haïphong, après le punch, dans la nuit de dimanche et s'est embarqué à bord du *Tuyên-quan* en compagnie de M. Morel et est arrivé à Haï-duoug lundi à 8 h. 30 du matin. Il en est reparti pour aller aux Sept-Pagodes et à Phu-lang-Thuong où il est arrivé le même jour.

Hier matin 14, il est parti par un train spécial à 7 h. et a visité la Ferme-des Pins et le poste de Kep.

À Bac-lé, il a monté sur un wagon de ballast pour suivre la ligne jusqu'à l'avancement.

Le déjeuner de 22 couverts offert par l'entreprise du chemin de fer a été très bien servi dans les nouveaux casernements par les soins de la maison K. Kuenemann. Les convives étaient MM. Morel, chef du cabinet du gouvernement général ; M. Duvillier, vice-résident de Phu-lang-Thuong ; Balliste, directeur de l'entreprise ; Borreil, ingénieur ; Barre, Chauvelon, Dalverny, Camboulas, des Travaux publics ; Laurent, contrôleur ; Lacaze, A. de Peretti et Dussaud, délégués du comité d'Hanoï ; Leyret et Planté, entrepreneurs ; le comte d'Illiers, Hélis, ingénieur ; Thorné, Th. Chesnay, M. Le Myre de Vilers fils, officier d'ordonnance ; M. Huard, consul de France à Hong-kong.

Après le déjeuner, M. Le Myre de Vilers est rentré à Phu-lang-Thuong par un train, spécial.

À 5 heures, il est parti sur la chaloupe pour Dap-cau, où il a dû arriver ce matin vers 7 heures. Il sera à Hanoï probablement aujourd'hui pour le déjeuner.

Pendant le déjeuner à Bac-lé, des trams ont apporté des lettres des prisonniers et du chef de la bande, dont le député a pris connaissance.

M. Le Myre de Vilers est enchanté de son voyage.

TONKIN
COLONIES
(*Le Journal des débats*, 2 décembre 1893)

On nous écrit d'Hanoï :

La colonne de 800 fusils et plusieurs canons qui opère en ce moment au Tonkin n'est pas dirigée, comme on semble le croire, contre Luong-Tam-Ky et Ka-Ky, qui ont leur centre d'action à Cho-Chu et à Cho-Moï, c'est-à-dire à l'ouest de la route de Lang-Son. Ces pirates, d'ailleurs, forment, comme on le sait, des bandes considérables (au moins 2.000 fusils), contre lesquelles une colonne de 800 hommes serait insuffisante, surtout pour entreprendre une poursuite dans un pays très difficile et très montagneux qu'ils connaissent mieux que nous.

Les bandes, qui se sont emparées de nos compatriotes et qui opèrent dans la région de Cai-Kinh et du Baoday, proviennent des [anciennes bandes de Luu-Ky dont faisaient partie les coolies de M. Vézin](#) et contre lesquelles, au commencement de l'année, le colonel Servières a dirigé son expédition.

On est loin d'être rassuré sur le sort des prisonniers et l'on craint bien que les pirates, se voyant poursuivis, ne se vengent cruellement sur les infortunés qui sont tombés entre leurs mains.

On est très inquiet à Caobang : les postes ne sont pas ravitaillés et plusieurs même seraient sur le point d'être cernés.

CHEMIN DE FER (*Le Journal des débats*, 6 décembre 1893)

Le Protectorat serait désireux de voir reprendre activement les travaux du chemin de fer ; il fait, du reste, tout son possible pour attendre ce but.

Des coolies, recrutés par ses soins et venant des province du Delta, s'embarquent tous les jours sur les trains et sont dirigés sur Lang nac aux chantiers du principal entrepreneur, M. Vézin, qui, depuis plusieurs mois, à ses chantiers presque déserts.

Le recrutement de ces travailleurs se fait dans de bonnes conditions : 1.000 ouvriers seront ainsi assurés sur ce point. Ces coolies ne feront qu'un séjour d'un mois dans la région et seront, après, relèves par d'autres.

Les plus grands ménagements ont été pris pour leur recrutement ; le gouvernement a pris envers eux l'engagement formel de ne pas les laisser plus de trente jours et leur a assuré un salaire de 25 cents par jour chez l'entrepreneur ; [enfin, ce qui est absolument indispensable et ce qui n'avait jamais été fait jusqu'à ce jour, les hommes seront abrités, habillés, et des provisions suffisantes de riz seront assurées.](#)

[Par contre, les peines les plus sévères seront infligées aux fuyards et non seulement le chef de village et la famille du déserteur seront responsables, mais le chef de canton et d'autres autorités plus élevées pourraient, en cas de besoin, être atteints.](#)

La chose la plus urgente à faire actuellement est la construction d'abris sérieux pour pouvoir loger tout ce personnel ; c'est absolument indispensable ; sinon, c'est mener ces travailleurs à la mort.

Il ne faut pas oublier que, dans cette région, il fait actuellement très froid : pendant la nuit et le matin, le thermomètre descend à 7, 8 et 9 degrés.

La deuxième, c'est de faire une grosse provision de riz.

Tout cela existe-t-il ? L'Administration s'en est-elle occupée ?

Dans l'intérêt des deux parties, il serait indispensable d'envoyer sur place un fonctionnaire, chancelier ou vice-résident, qui représenterait le gouvernement.

La région paraît plus tranquille et si, aujourd'hui, les bandes chinoises ne sont pas détruites, elles n'occupent plus la route et sont traquées tous les jours par la colonne de M. le commandant Barre.

(*L'Avenir du Tonkin*, 23 décembre 1893)

MM. Devaux. Vézin, d'Illiers, de la maison Daniel et Cie [d'Haïphong], Gage (de la maison Denis frères) sont arrivés avant-hier à Hanoï.

Ces messieurs ont été convoqués par la maison Soupe et Raveau, afin de prendre diverses résolutions destinées à permettre l'achèvement définitif des travaux de la ligne. Les délais étant expirés, on demandera aux entrepreneurs de faire tous les sacrifices que comporte la situation.

M. Borreil, ingénieur en chef du chemin de fer, a été demandé également à Hanoï.

CHEMIN DE FER

(*L'Avenir du Tonkin*, 30 décembre 1893)

Au moment de mettre sous presse, nous recevons des télégrammes nous annonçant que les travaux du chemin de fer sont repris avec une grande activité, que le 31 la voie sera posée jusques au delà de Bac-lé, que de nombreux trains sont mis en circulation pour conduire le ballast en place. Les locomotives pourront, avant quinze jours, passer sur le pont Bonneau. Partout les chantiers sont occupés et l'on attend ces jours-ci deux mille coolies qui viendront renforcer les travailleurs occupés sur la ligne.

M. Helis, ingénieur de l'entreprise, a été mis, avec plusieurs agents des Travaux publics, à la disposition de la maison Daniel, pour donner un fort coup de collier à la section Bac-lé à Song-hoa ; sur le tronçon de Song-hoa à Than-moi, M. Porraz mène activement les maçonneries.

MM. les ingénieurs Bazin et Chapron font l'étude de la ligne vers Hanoï.

M. [Auguste] Piganiol est parti vendredi matin pour tenter le règlement de la rançon des prisonniers qui se trouvent entre les mains des Chinois.

CHEMIN DE FER DE LA HAUTE RÉGION

(*L'Avenir du Tonkin*, 17 janvier 1894)

On va commencer sous peu de jours les études de la ligne du Lang-son jusqu'au point terminus de la voie, situé sur la frontière de Chine.

De Lang-son, le tracé se dirigera à peu près en ligne droite sur Na-cham ; arrivé à Na-cham, il ne continuera pas à suivre la vallée du Song-ki-kung, qui l'obligerait à contourner la grande boucle du fleuve, près de That-ke, et donnerait ensuite jusqu'à la porte de Bi-nhi une longueur totale de quarante et quarante-cinq kilomètres à ce tronçon de voie.

On va tâcher, au contraire, de trouver un passage à travers les mamelons rocheux qui, dans la direction N.-N.-E., divisent Na-cham de la frontière chinoise. On espère d'autant mieux y parvenir que l'on sait, par les renseignements militaires, qu'il existe dans cette région montagneuse des vallées habitées, cultivées en rizières. au fond desquelles passent des cours d'eau. L'on sait également que certains de ces cours d'eau, situés à de faibles distances les uns des autres, coulent dans des directions opposées ; mais on n'a pas encore pu déterminer exactement la ligne de partage des eaux, les rares observations faites par nos officiers sur cette contrée à peu près inconnue, ayant toujours eu lieu pendant la saison où les lits de ces rivières se trouvent à sec.

Cette chaîne de mamelons semble appartenir au même soulèvement que celle du Cai-kinh, dont elle est, en quelque sorte, un prolongement de l'autre côté du talweg du Song-ki-kong. Sa formation semble être également de même nature.

Si, comme on le suppose, il sera possible de traverser ces parties montagneuses en droite ligne de Na-cham sur Bi-nhi, ou aura un tronçon de voie à construire de vingt à vingt-cinq kilomètres de longueur, au lieu des quarante-cinq kilomètres qu'il faudrait faire en suivant le cours du Song-ki-kong par la boucle de That-khe.

Une fois à Bi-nhi, le Song-ki kong est navigable, et il sera facile de faire alors régulièrement les ravitaillements de la région de Cao-bang.

LANG-SON

(*L'Avenir du Tonkin*, 17 janvier 1894)

M. Morel, chef du cabinet du gouvernement, est parti avec M. et M^{me} Bons d'Anty pour aller visiter Long-tchéou.

M. le colonel Gallieni est parti le 14 pour Pho-binh-gia.

Le 13 courant, M. Vézin a reconnu à Lang-son un ancien *cai* de son entreprise qui faisait partie de la bande qui l'avait capturé ; il l'a fait immédiatement arrêter et cet homme a été exécuté.

CHRONIQUE LOCALE

(*L'Avenir du Tonkin*, 31 janvier 1894)

.....
M. Balliste, ingénieur, a été chargé des pouvoirs de la gérance de la Société Georges Soupe et Raveau au Tonkin.

LE BAL DE L'UNION DES FEMMES DE FRANCE À HAÏPHONG

(*L'Avenir du Tonkin*, 31 janvier 1894)

M. le commandant Domojiroff ¹² et M. le commandant Goulet se sont rendus mardi matin à Bac-lé, où M. le vice-président Duvillers avait fait préparer un déjeuner d'une dizaine de couverts chez M. Hauer. La salle du banquet était pavoisée de drapeaux russes et français et décorée avec goût. Au déjeuner fort bien servi assistaient MM. les commandants Domojiroff, Goulet et Vallence, MM. Borreil, ingénieur des Travaux publics ; Laurent, contrôleur de l'exploitation ; le sous-lieutenant Baurdot, commandant du poste de Bac-lé ; Croquin, garde d'artillerie ; Boudon, Inspecteur de la garde civile ,et Chesnay, directeur de *L'Avenir du Tonkin*.

Avant le déjeuner, les invités avaient visité la ligne du chemin de fer jusqu'au pont Bonneau.

Trois nouveaux kilomètres de voie ferrée ont été terminés depuis la visite de M. le gouverneur général. Ces Messieurs sont rentrés à Phu-lang-Thuong à 2 heures, par train spécial.

¹² Du croiseur russe *Zabiaca*, en visite à Haïphong.

Indo-Chine
(*Le Temps*, 4 février 1894)

Le prince Henri d'Orléans adresse ce matin au *Figaro* un appel éloquent à l'intervention des pouvoirs publics en faveur de nos trois malheureux compatriotes prisonniers des pirates depuis six mois et qui attendent en vain au milieu des tortures, une délivrance dont M. de Lanessan ne paraît pas s'être beaucoup inquiété. Nous reproduisons cette lettre, en exprimant le vœu que cet appel soit entendu

Au moment où le mot de grâce circule de bouche en bouche, laissez-moi vous demander la grande publicité de votre journal pour parler à vos lecteurs de justice.

Un déni a été commis. Il est temps de le racheter.

Plus tard, on serait en présence d'une infamie irréparable.

Le fait s'est passé au Tonkin, c'est-à-dire dans un pays qui, pour être très éloigné de la patrie, n'en est pas moins français, et où la liberté de chacun doit être aussi sacrée qu'en France.

Le 27 juillet 1893, un Français, M. Roty, était enlevé par les pirates, sur la ligne de Lang-Son.

Le 5 août de la même année, un entrepreneur, M. Bouyer, tombait aux mains d'une bande.

Enfin, le 11 octobre, M. Fritz Humbert-Droz subissait le même sort.

Nous sommes en février. Voilà bientôt six mois que les deux premiers ont été enlevés. Aucun d'eux n'est libre.

Des lettres qu'ils nous ont envoyées par intervalles nous apprennent tantôt que l'un est condamné au supplice infamant de la cangue, tantôt que l'autre est suspendu par les pieds et les pouces entre deux hamacs, tandis qu'à l'aide de lianes on lui coupe la chair du front. Le bruit court même que l'un d'eux, désespérant d'être libéré, réclamerait du poison pour mettre fin à ses souffrances.

Quel crime ont-ils commis ? Celui de se promener à quelques centaines de mètres au-devant de leur escorte dans un pays déclaré par M. de Lanessan pacifié et tranquille comme le département de la Gironde.

Il est vrai que l'avis du gouverneur général n'est guère partagé par les autorités militaires, c'est-à-dire par ceux qui vivent dans la région et qui sont payés pour la connaître. Souhaitons que l'avenir leur donne tort !

Avant M. Roty, d'autres Français avaient été enlevés.

[MM. Roque, riches négociants, avaient payé leur propre rançon.](#)

[M. Vézin, président de la chambre de commerce de Haïphong, fut racheté par le protectorat.](#)

[Les prix ont monté et l'importance des prisonniers a peut-être diminué.](#)

Devant l'ennemi, on a fait des catégories de Français.

Nos trois compatriotes pris en dernier lieu n'ont pas été compris dans la plus fortunée, puisqu'ils ne sont pas encore libres.

La rançon demandée aurait été, dit-on, de 100.000 piastres pour chacun.

C'était trop, et les chefs de congrégations chinoises résidant à Haïphong, pris comme intermédiaires entre les pirates et le protectorat, n'ont pas réussi à mettre les deux parties d'accord.

Quant aux colonnes dirigées contre les bandes, leur départ n'était pas tenu assez secret. Ceux qui peuvent être intermédiaires, du consentement du gouvernement, ne peuvent-ils devenir espions sans l'avoir consulté ?

Il y a trois siècles, on se cotisait pour la rançon d'un compatriote. Celle de Bayard a créé le dicton : « Filez, femmes de France ! »

Je ne veux pas récriminer sur le présent. Je suis convaincu qu'aujourd'hui, comme par le passé, nous avons un cœur généreux, des sentiments chevaleresques, Il ne s'agit que de les réveiller.

C'est pour cela que j'ai voulu attirer l'attention sur un fait qui, au milieu de préoccupations plus proches, a passé presque inaperçu.

Nous avons trois compatriotes, trois frères, depuis plusieurs mois au pouvoir des pirates. Ils souffrent et préfèrent peut-être la mort aux humiliations et aux tortures qui leur sont réservées.

Au public de réclamer la justice !

Au gouvernement de l'exiger de ceux qui ont l'audace de proclamer le Tonkin entièrement pacifié !

Recevez, etc.

HENRI D'ORLÉANS.

Il y a, dans la lettre ci-dessous, une légère erreur historique. Le dicton « Filez, femmes de France » est plus ancien que Bayard. C'est, en effet, pour délivrer Du Guesclin 150 ans avant Bayard que toutes les femmes de France auraient filé. Rendons au grand connétable ce qui lui appartient.

LETTRE DE COCHINCHINE
(*Le Journal des débats*, 19 février 1894)

Saïgon, le 10 janvier.

.....
Quant aux préparatifs pour le retour, un candidat politique ne jouerait pas mieux des hommes et des choses que ne le fait le gouverneur général [Lanessan], s'il voulait préparer une élection. Voici les cadeaux qu'il sème sur sa route : augmentation de la solde des fonctionnaires et concessions importantes de chemins de fer, dans le but de se ménager de puissants appuis dans la métropole.

Au Tonkin, MM. Soupe et Ravaut, les soumissionnaires de la fameuse ligne de Lang-Son, obtiennent la ligne de Lang-Son à Bi-Nhi et celle de Phu-Lang-Thuong à Hanoï, soit 110 kilomètres.

.....

DERNIÈRES DÉPÊCHES
(*Le Journal des débats*, 22 février 1894)

Marseille, le 22 février.

Les journaux du Tonkin arrivés par le paquebot le *Natal* apportent les nouvelles suivantes :

.....
Le 13 janvier, M. Vézin a reconnu à Lang-son un ancien *caï* de son entreprise, qui faisait partie de la bande qui l'avait capturé ; il l'a fait immédiatement arrêter et cet homme a été exécuté.

[Procès des kidnappeurs de Vézin]
AFFAIRE DES CHINOIS DE PHU-LANG-THUONG

(*L'Avenir du Tonkin*, 3 mars 1894, pp. 5-14)

COUR CRIMINELLE DU TONKIN

Président : M. Despax ¹³, conseiller à la cour de Saïgon.

Juges : MM. Josset, président du tribunal de Hanoï.

MORRAS, juge suppléant.

Procureur général : M. Assaud, procureur de la République à Hanoï.

Assesseurs : MM. FELLONNEAU ET GUIGNOT.

Assesseur supplémentaire : M. GODARD.

.....

LE VERDICT

À l'audience de ce matin, M. le procureur général a renoncé à prendre la parole.

Le Président a demandé aux accusés s'ils n'avaient rien à ajouter pour leur défense. Les débats sont déclarés clos. M. le président a donné lecture des questions sur lesquelles la Cour jointe aux assesseurs devra délibérer.

Toutes ces questions sont ensuite traduites en chinois cantonnais, en chinois Fokiên et en annamite.

Le ministère public, la défense et les accusés n'ayant présenté aucune observation sur la position des questions, la cour et les assesseurs se sont retirés vers 10 heures dans la chambre des délibérations. À 3 heures moins le quart, l'audience a été reprise et le verdict a été lu en séance publique. Aux termes de ce verdict, l'acquittement a été prononcé pour : Ngo-kau, A-Caï, Lam-Min, Vuong-chieu-ly, Lam-Vo, Pham-Dung, Pham-khan-nguyen, Khan-tu, Chéong-si, Trinh-to-sinh, Tyong-long-triou, Dang-Hoï, Tuong-phu-Tong, Ho-yu-Chu, Chu-Gioan, Rong-Chong, Lam-bo-ly-Chuong, Kuoc-Hing, Tran-van-khanh, Chu-dzu-Duong.

Le président de la cour a ordonné qu'ils soient mis immédiatement en liberté.

L'audience a continué pour l'application de la peine à infliger à chacun des accusés qui avaient été reconnus coupables sans admission de circonstances atténuantes ou avec admission de ces circonstances.

Le ministère public a requis l'application des peines.

La défense et les accusés n'ont présenté aucune observation.

La Cour a alors délibéré sans la participation des assesseurs et a rendu l'arrêt suivant :

Sont condamnés à la déportation dans une enceinte fortifiée les accusés dont les noms suivent :

A-quan, Tran-thanh-Hui, Pat-Chéon, Ly-Duc, Quac-hoang-truan, Hap-sung, Duong-Bao, Hong-Hoan, Duong-Chieu, Ly-a-Tien, Lai-Tan, Chu-Tieni-Ky, Lang-Tsiou (ou Chu), Ly-Kit, Guech-Gia-Ky (dit A-ka), Chuong-ky (dit A-ka), Le-van-Chy ou Ly, Khoai-ky (dit Crispi), An-tho-Tai, Luong-hao-Bo, Truong-Hui, Ly-bao-Tuong, Luong-danh-Khan, Ngo-o-Tai, Hi-Kinh, Yune-sai-Xuong.

Les accusés ci-après ayant bénéficié des circonstances atténuantes ont été condamnés à la déportation simple et à 10 ans d'interdiction de séjour :

Yp-tham-Phong, Poun-Line, Quach-Quach, Tran-Duyet, Loc-hing-Chiu, Kanh-Vuong, Le-Hien, Hopi-ky, Suong-Tai, Truong-vu-Can.

¹³ Hippolyte Despax (Dax, 1852-Saïgon, 1900) : avoué à Dax, puis magistrat en Indochine. Père de Gabriel Despax (1878-1922), député maire de Dax, Frédéric Despax (1880-1935), capitaine de vaisseau, et Émile Despax (1881-1915 mpf), directeur du cabinet particulier de Milliès-Lacroix au ministère des Colonies (1906-1909), marié en 1911 à Hélène Berthet, fille du propriétaire des Nouveautés Catinat à Saïgon.

La sentence a été traduite aux accusés qui ont été avertis qu'ils avaient 3 jours francs pour se pourvoir en cassation.

La session extraordinaire a été déclarée close. Le président de la cour a alors remercié la défense pour son assiduité et pour la hauteur à laquelle elle avait porté les débats. Il a remercié également messieurs les assesseurs, et il a enfin annoncé la nomination de M. Assaud au poste d'avocat général à Saïgon ; et la séance a été levée.

Ainsi ont été terminés ces déliais qui ont vivement excité l'opinion publique, qui ont duré plus de trois semaines. Il est superflu de rappeler qu'en celle circonstance, tout le monde a fait son devoir, mais il est plus que juste de dire que M. Despax a rempli les fonctions de président de la Cour d'assises à la satisfaction de tous. Il a montré à chaque instant une impartialité qui ne s'est jamais démentie, la connaissance la plus complète et la plus sûre d'un dossier volumineux ; il a su enfin faire disparaître le côté pénible de sa tâche en étant souvent spirituel et toujours bienveillant.

Il laisse parmi la population tonkinoise le souvenir d'un magistral distingué, se faisait apprécier à chaque instant par sa bonhomie et le charme de sa conversation ; nous ne pouvons que faire des vœux pour qu'il nous revienne souvent ou plutôt pour qu'une nomination prochaine le fasse entrer définitivement dans les cadres de la magistrature tonkinoise.

CHRONIQUE LOCALE (*L'Avenir du Tonkin*, 7 mars 1894)

Dans notre numéro de samedi dernier, 3 courant, en annonçant le départ de M. Bazin, nous avons fait confusion en le désignant comme ingénieur de la Société de Fives-Lille.

M. Bazin n'est pas ingénieur de la Société de Fives-Lille ; il représentait la maison G. Soupe et Raveau seulement dans la mission d'études envoyée au Tonkin, de concert avec cette maison, par la Cie de Fives-Lille.

Ce sont MM. Grille, qui va aussi rentrer en France, et M. Chapron qui représentent la compagnie dans la mission.

(*L'Avenir du Tonkin*, 6 juin 1894)

On va bientôt commencer à Phu-lang-thuong la construction d'un local destiné au service des postes et télégraphes.

L'emplacement choisi est en face de la gare et c'est M. [Auguste] Piganiol qui sera chargé de la construction.

M. Hélis, ingénieur employé depuis deux ans aux travaux du chemins de fer, rentre en France par le prochain courrier.



[Coll. Olivier Galand](#)
Bac-Lê. — Vue générale (Photographie Jumillard, Hanoi). Carte en nuage.

COLONIES
NOUVELLES DU TONKIN
(*Le Journal des débats*, 2 juillet 1894)

Les journaux du Tonkin, arrivés par le paquebot *Natal*, apportent les nouvelles suivantes :

.....
M. Marty, surveillant des travaux de l'entreprise Vézin, a été assassiné dans le village de Lang-Nac ; son cadavre a été jeté dans le song-Thuong ; il a été retrouvé couvert de coups de sabre.

Le 25 mai a été inauguré le nouveau tronçon du chemin de fer de Bac-lê à Song-Hoa. Le trajet se fait dans un pays magnifique, à végétation luxuriante.

SUITE DU COMTE POUR LES GOGOS
(*L'Avenir du Tonkin*, 28 juillet 1894)

M. Clément, entrepreneur, a adressé mardi dernier, à M. Courret, directeur de l'*Extrême-Orient*, la dépêche suivante dont le texte a été communiqué également à M. Balliste, à l'*Avenir du Tonkin* et à l'*Indépendance Tonkinoise* :

Dong-dang, 25 juillet 2 h. 20 soir.

« Veuillez, je vous prie, rectifier dans votre plus prochain numéro le récit tragico-comique relatif au projet de mon enlèvement par des bandes chinoises. Soyez, sûr, cher M. Courret, qu'il est de pure fantaisie : je circule depuis quatre mois dans la région entre Lang-son, Dong-dang et Nacham sans jamais avoir été inquiété.

« Votre correspondant devrait bien ne pas garder l'anonymat, au moment précis où le contrat des transports de Lang-son-Cao-bang va être renouvelé sans adjudication à un prix raisonnable. On pourrait croire qu'il est nécessaire pour obtenir les dernières signatures, que des bruits menaçants circulent et font que les Européens ne se risquent plus guère sur les routes, surtout aux environs de Na-cham. *Horresco referens* ! pensez donc, cher M. Courret, s'il en était autrement, des concurrents pourraient se présenter ; alors cette *bédide* affaire serait éventée.

Vous pouvez venir vous-même ou envoyer un reporter dans la région ; la sécurité ne laisse absolument rien à désirer ; vous pourrez, étudier *de visu*, sans aucun danger. l'affaire des transports. Mais n'en parlez pas dans votre journal, car les Chinois lisent votre prose et vous pourriez en pâtir.

« Quelques honnêtes commerçants pourraient très bien avoir l'idée de vous interviewer et vous proposer une association : les Célestes ne dédaignent pas les gros bénéfiques. »

Clément.

NOUVELLES ET RENSEIGNEMENTS

LANG-SON

(*L'Avenir du Tonkin*, 29 août 1894)

Nous avons reçu de Lang-son quelques renseignements sur le passage de M. Rodier dans cette ville :

« M. le résident supérieur ayant été signalé à Lang-nac le 20 août, M. le colonel Gallieni, malgré une chaleur véritablement suffocante, est parti au devant de lui le 21 à 4 h. du matin avec un peloton de cavalerie comme escorte.

Ces messieurs devaient coucher à Keoi lorsqu'un message a annoncé leur arrivée pour le soir même : ce qui faisait un jour pour venir de Phu-lang-Thuong à Lang-son, en suivant la ligne du chemin de fer.

Des dispositions ont été immédiatement prises par M. le colonel Clamorgant, commandant du cercle de Langson, pour recevoir dignement le résident supérieur.

La résidence, l'hôtel du commandant et les principales maisons de la ville ont été pavoisés et, à son entrée, M. Rodier a été accueilli par des pétards, des fusées et un embrasement de feux de Bengale : la maison Duverger et Cie a tiré un véritable feu d'artifice accompagné de musique.

Le lendemain matin, M. Rodier, qui ne paraissait nullement fatigué par la route pénible qu'il avait faite, recevait les différents chefs de service et les quelques colons de Lang-son qui l'ont naturellement entretenu de leurs affaires en perspective.

Tous louent fort l'amabilité du résident supérieur et la justesse de ses vues.

Vers midi, accompagné de MM. le colonel Gallieni, le lieutenant-colonel Clamorgan, Borreil, ingénieur, directeur du chemin de fer ; Clément, entrepreneur, M. Rodier part pour Dong-dang, mais la route est épouvantable. Au bout d'une heure, après avoir versé et endommagé les voitures et voyant que la route devient de plus en plus impraticable, la caravane est obligée de rebrousser chemin, tout le monde rentre à Lang-son, plus ou moins couvert de boue, mais cet incident est vite oublié.

La ville achève de se pavoiser ; les illuminations incomplètes de la veille sont groupées dans la rue principale et un feu d'artifice préparé par M. le commandant du cercle, est tiré pendant le dîner qui a lieu chez le lieutenant-colonel Clamorgan.

M. Rodier s'est montré très satisfait de l'avancement des travaux ; il a constaté partout la grande activité et le bon esprit qui règnent sur les divers chantiers. Il ne s'est pas gêné pour dire que la véritable raison de l'essor et de l'activité actuels était l'élimination des éléments dissolvants qui, pendant longtemps, avaient pesé si lourdement sur le chemin de fer en créant des tiraillements et en paralysant toutes les bonnes volontés. »

PHU-LANG-THUONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 19 septembre 1894)

Les 3.500 coolies fournis par les provinces du Delta et destinés à la relève des chantiers du chemin de fer sont arrivés ici en très bon ordre, et ont été expédiés de suite sur Kéoai.

Le 11, deux trains spéciaux en ont transporté 1.100 et ramené autant. Ce chiffre donne une idée de ce que l'on pourrait faire, le cas, échéant, pour le transport urgent de troupes. Le débarquement et embarquement ont eu lieu à Lang-nac, sous la surveillance particulière de M. le vice-résident de Phu-lang-thuong, venu expressément pour la circonstance, et qui s'est, durant trois jours, installé sur ce point de la ligne ferrée.

Les coolies qui rentraient des chantiers ont tous été embarqués en bon ordre, et l'on n'a plus vu, comme les fois précédentes, des hordes d'indigènes, rentrant à pied, se traînant péniblement le long de la voie.

Très peu manquaient à l'appel, parmi les coolies rentrants : 4 ou 5 sur des états de 3 à 400. Comme on peut le voir, très peu ont disparu, et encore, parmi ceux-ci, il y en a-t-il bon nombre qui seront peut-être restés en traitement dans les infirmeries installées sur les chantiers.

La maison de M. Kuenemann vient d'être reprise par M. Benard, ancien négociant à Lao-kay.

PHU-LANG-THUONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 13 octobre 1894)

Dimanche dernier a eu lieu l'enterrement de M. Hirano, conducteur principal des travaux publics, détaché aux travaux du chemin de fer.

M. Hirano, d'origine japonaise, était né à Tokio le 10 décembre 1859. Tout jeune, il avait été envoyé en France par son gouvernement pour y faire ses études et il avait brillamment réussi, car il était sorti deuxième de la Maistrance de Brest. Il était entré en 1879 dans le service colonial des travaux publics en Cochinchine et il était un des rares fonctionnaires qui eut servi dans les quatre grandes subdivisions de l'Indo-Chine, en Cochinchine, au Cambodge, en Annam et au Tonkin. Il était parmi nous depuis le mois de mai 1888.

Non seulement M. Hirano était un fonctionnaire connaissant parfaitement son métier, c'était de plus un charmant homme, fort estimé de ses chefs, très aimé par ses nombreux amis.

M. Hirano était naturalisé français depuis l'année 1883.

Toits les collègues présents à Phu-lang-Thuong, toute la population européenne ont tenu à l'accompagner à sa dernière demeure et M. Borreil, chef du service, a prononcé quelques paroles d'adieu sur sa tombe.

ACHÈVEMENT DE LA LIGNE
de Lang-son
(*L'Avenir du Tonkin*, 22 décembre 1894)

M. le résident supérieur, dont nous avons annoncé l'arrivée à Lang-son, est descendu jeudi matin, sur une locomotive de service, à Lang-nac : il a dû attendre avant d'arriver à cette station la pose des derniers mètres de rail qui complétaient la ligne.

M. Rodier était accompagné de M. le colonel Clamorgan, commandant du cercle de Lang-son, et de M. Borreil, ingénieur chargé de la construction de la ligne. Ce sont donc les premières personnes qui aient passé sur la section achevée de Lang-son à Lang-nac.

M. le résident supérieur a continué son voyage et est arrivé le soir même à Hanoï vers 10 heures.

Il était parti de Lang-son le matin à 9 h et demie. Il a, par conséquent, mis 12 heures-et demie de Lang-son à Hanoï, accomplissant ce voyage dans des conditions toutes particulières de rapidité.

D'un autre côté, M. Sarran, le sympathique ingénieur de la maison E. Le Roy, nous a télégraphié jeudi soir à 4 heures qu'il était arrivé à Lang-son par le premier train montant et que le trajet complet de Phu-lang-Thuong à Lang-son avait été effectué sans encombre.

On peut donc considérer la ligne comme achevée : car il ne reste plus à faire que des travaux complémentaires de maçonnerie, de terrassement ou d'installation.

Ainsi, malgré toutes les difficultés qui se sont produites dans le courant de l'année, malgré les doutes si souvent émis, malgré les bons prophètes qui prétendaient qu'on n'irait pas à Lang-son avant l'été prochain, le chemin de fer a été terminé dix jours avant la date si souvent fixée du 1^{er} janvier 1895

INAUGURATION DU CHEMIN DE FER
DE PHU-LANG-THUONG À LANG-SON
(*L'Avenir du Tonkin*, 27 décembre 1894)

Enfin le voilà arrivé ce jour de l'inauguration totale de la ligne, ce jour où la pose au dernier rail nous permet de nous rendre directement du fin fond du Delta à l'extrême frontière de la colonie. Elle a sonné l'heure si impatiemment attendue, et cette œuvre, sur laquelle, pendant des années, tant et tant de choses avaient été dites, est aujourd'hui une œuvre accomplie.

À présent, les impatients comme les détracteurs, les enthousiastes et les esprits chagrins et moroses, les incrédules et les critiques de parti-pris, n'ont plus qu'une décision à prendre : se donner la main et s'incliner devant le fait brutal, la matérialité de la chose consommée, qui est là, qui ne peut plus se nier, contre laquelle toutes les récriminations seraient vaines, toutes les dénégations superflues.

On aura mis du temps pour y arriver, diront certains détracteurs quand même, comme il s'en trouve partout, en toutes occasions, dans tous les pays. C'est possible, mais on n'en a perdu autant que le public pourrait le croire ; nous le démontrerons plus

loin, car il est des causes avec lesquelles on était obligé de compter, contre lesquelles seraient inutilement venues se butter toutes les manifestations de l'énergie humaine, si le temps, lui aussi, n'avait dû entrer comme facteur important dans les problèmes qu'il s'agissait de résoudre.

Qu'il nous suffise, pour l'instant, d'énumérer ces difficultés des travaux à exécuter, et que les ingénieurs de la ligne et leurs aides étaient presque seuls, à cette époque, à pouvoir apprécier : contentons-nous, pour le moment, d'énumérer quelques-unes des causes de retard : le climat du pays qu'il s'agissait de traverser, l'état de trouble séculaire dans lequel se trouvaient ces Hautes-Régions, l'importance des travaux à exécuter, la difficulté de se procurer les travailleurs indigènes, enfin, disons-le, les embarras suscités à nos gouvernants par l'administration métropolitaine, qui semblait trouver cette ligne de chemin de fer, ce projet présenté si peu de temps après la conquête, trop grandiose pour un pays qui se trouvait encore à ses débuts.

Si l'impatience du public, basée sur le légitime désir de voir cette voie de pénétration enfin ouverte au trafic avait son côté respectable, certaines réclamations intempestives n'avaient pas, le plus souvent, leur raison d'être.

Comment aurait-il pu en être autrement ? Les hommes de métier qui s'étaient occupés sérieusement de la question, savaient que, soit par les travaux importants qu'il s'agissait d'exécuter, soit à cause du rendement que cette ligne pourrait un jour produire, il fallait un chemin de fer, un véritable chemin de fer, et on s'obstinait à vouloir nous doter d'une voie ferrée minuscule, faite avec des moyens lilliputiens, pour l'accomplissement de laquelle, travaux et dépenses, tout en un mot, devait être réduit au minimum le plus strict.

L'opinion publique devait forcément se dévoyer lorsque les gens compétents qui parcouraient la région lui énuméraient les difficultés à surmonter, et que, d'un autre côté, le ministère décidait qu'il n'y aurait qu'à mettre les rails à la queue leu-leu, le long des accotements de la route Mandarine — où était-elle, juste ciel ! — jusqu'à ce que l'on arrivât à Lang-son. Rien de plus facile ; on les attacherait bout-à-bout cela va sans dire, et puis voilà ! On irait comme ça de Phu-lang-thuong à destination.

Cela manquait de sérieux, et si la ligne, telle qu'elle existe actuellement, n'a pas encore, dans les dimensions de son matériel roulant, l'importance voulue, au moins M. de Lanessan, car les véritables travaux datent de son arrivée dans la colonie, et notre corps d'ingénieurs ont-ils eu la précaution de donner à l'infrastructure de la ligne les dimensions voulues pour y établir plus tard une voie à grande largeur.

Mais laissons aujourd'hui toutes ces récriminations qui, par le seul fait du voyage d'ouverture accompli le 24 semblent déjà dater d'un temps immémorial. Aujourd'hui, tout-cela ne compte plus, toutes ces réclamations sont du domaine de l'histoire, et si nous les avons rappelées, c'est uniquement afin que notre récit fut aussi complet que possible et retraçât bien les phases diverses et multiples par lesquelles cette grande œuvre a dû passer.

La compagnie Soupe et Raveau, les entrepreneurs auxquels avait été confiée l'exécution des travaux, avaient promis à M. le gouverneur général que l'ouverture de la ligne se ferait avant le 1^{er} janvier 1895. Fidèles à leurs promesses, grâce au zèle de leur personnel et aux incessantes stimulations de M. le résident supérieur, ils pouvaient convier M. de Lanessan à procéder solennellement à l'ouverture de la ligne. La date du 24 décembre fut fixée, et M. Balliste, ingénieur représentant l'entreprise Soupe et Raveau, voulant donner le plus d'éclat possible à cette inauguration de la ligne, invita toutes les autorités françaises et indigènes du Tonkin, ainsi qu'un grand nombre de fonctionnaires, d'officiers et de colons, à y assister et leur donna rendez-vous à la gare de Phu-lang-Thuong. pour le 24, à 6 heures du matin.

On fut exact et depuis deux jours avant le moment fixé, on voyait affluer déjà vers la riante petite cité, soit par la voie de terre ou par le moyen des chaloupes, des amis, des connaissances venant de tous les points du Tonkin.

À PHU-LANG-THUONG

Bien typique de notre arrivée à Phu-lang-Thuong, bien nationale surtout, démontrant que l'esprit, chez les Français, ne perd jamais ses droits.

Notre chargement était des plus précieux, car, en un nombre incalculable de caisses et de paniers, il contenait tout ce qui doit servir à soutenir les forces des convives de MM. Soupe et Raveau. Nous arrivons à onze heures du soir par une nuit noire. Les lanternes de l'appontement nous indiquent à peu près l'endroit où nous devons mouiller. Une voix partie de la berge, s'adressant à notre commissaire, crie : « C'est vous Leménager ? — « Oui », répond aussitôt celui-ci — « Vous avez tout ? »

« J'ai tout ; les caisses, les paniers, les vins, poissons, huîtres, tout ; et j'ai les 17 boys envoyés de Hanoï. » — « Parfait. » Alors le commissaire, qui croit avoir reconnu la voix de son interlocuteur, s'écrie : « Ah ! C'est vous, Tartampion ? » Non répond l'autre, qu'est-ce que ça vous fait. Je suis chargé de la flottille. » Et M. Leménager, ne sachant trop à qui il a affaire, demande encore : « Avez-vous vu M. Levée ? » Et la voix dans le noir de la nuit de répondre : « M. Levée est couché, je vais le faire lever. » Puis enfin le bateau est fixé, les passerelles jetées, les communications établies et l'on se reconnaît enfin à la joie réciproque.

Il fait un froid de loup et l'on s'empresse de gagner un gîte hospitalier.

Venu vingt-quatre heures avant le moment fixé, nous avons, le lendemain, le temps de visiter la ville et nous rendre compte des progrès qui y ont été faits. Ils sont très grands. Rien de plus étonnant, pour celui qui ne s'est pas déplacé depuis deux ou trois ans, ou qui n'a pas vu les parties excentriques du Tonkin que de tomber, tout à coup, sur un coin quelconque et d'y trouver une petite ville française, coquette, charmante, toute parsemée d'édifices tout flambants neufs ; et où l'on retrouve à chaque pas les marques de notre civilisation.

Phu-lang-Thuong est dans ce cas, et son résident, M. Quennec, profitant de la beauté du site et devant compter avec les dispositions du terrain, a tiré le meilleur parti possible des circonstances.

En débarquant, on se trouve à l'extrémité de la rue du Bac. dont le nom est indiqué au voyageur par de superbes plaques émaillées à l'instar de celles de nos grandes villes de France. Le nom est parfaitement justifié, puisqu'il se réfère au bac qui traverse le fleuve : rue du Bac ! Parisiens et Parisiennes restent rêveurs et, involontairement, se demandent où est la rue de Sèvres.

Aujourd'hui, la ville se compose de deux grandes artères principales qui ne cherchent qu'à s'étendre à droite, à gauche et à se réunir, n'étaient-ce les immenses nappes d'eau qui les séparent et que l'on devra, dans l'intérêt public, combler au plus tôt.

En enfilant la rue du Bac, l'on a tout de suite à gauche, la gare du chemin de fer et ses nombreuses dépendances. Le bâtiment de la station lui-même est une jolie construction dont le rez-de-chaussée est occupé par les bureaux de l'administration, la salle destinée au public, salle de pesage et autres, et dont l'étage est réservé au logement du chef de gare. M. Bourin, un charmant fonctionnaire, des plus obligeants, qui demain aura un fameux coup de collier à donner.

Le bâtiment situé à une faible distance et contenant les bureaux de la direction des travaux et au premier les appartements du directeur des travaux, M. l'ingénieur Borreil, pique également une note vive dans le feuillage des jardins qui entourent toutes ces constructions et donnent un si joli ton au paysage.

On traverse le passage à niveau et l'on se trouve aussitôt sur une magnifique avenue de vingt mètres de largeur sur cent mètres de long, conduisant à la résidence, grande construction qui en occupe le fond.

Ce bâtiment vient d'être terminé, il y a trois jours seulement, et les dispositions intérieures sont parfaitement comprises. Les bureaux du rez-de-chaussée sont vastes et spacieux, la salle à manger a de belles proportions et occupe à elle tout un côté du

bâtiment. Au premier, à côté des appartements réservés au résident, plusieurs chambres à coucher, toutes flanquées de cabinets de toilette, de vérandahs et d'escaliers séparés qui lui permettront d'exercer l'hospitalité la plus large, telle qu'elle convient dans notre pays où l'on abhorre tout ce qui sent le mesquin et la lésinerie.

Le coup d'œil que l'on a d'ici est, certes, un des plus beaux qui se puissent voir, surtout lorsque l'on est habitué aux grandes étendues plates et monotones du Delta. Ici la plaine énorme, riche, fertile, dont l'horizon est borné à trente kilomètres de distance par les immenses massifs montagneux, que les indigènes, dans leur langage imagé, ont appelé les quatre-vingt-dix-neuf monts, et, qui, de tous côtés, s'élèvent et s'élancent vers les cieux ; au milieu de la plaine, la petite ville de formation récente, son importance ne date guère que de 1887, toute parsemée de constructions européennes. dont la blancheur des murs ressort si vivement sur les tons plus foncés des habitations annamites et les teintes vertes de la luxuriante végétation. À droite, le song-Thuong affluent du Cua-Cam, descendant vers Haïphong et dont nous suivrons demain le cours sinueux pendant une bonne partie du trajet vers Lang-son. Que l'on y ajoute encore les fleurs variées des terrains, celle des bois qui recouvrent les premiers mamelons qui se détachent vers Kep, le ciel bleu et limpide en cette saison sèche de l'année, un soleil d'hiver illuminant le tout, jetant des clairs et des ombres sur ce paysage qu'il vivifie de ses rayons. Tout cela forme un panorama délicieux qui dilate le yeux et réjouit le cœur, car dans cette voie ferrée qui va et perdant là-bas, au loin, après avoir sillonné la plaine, dans ces constructions modernes, dans ces jardins, dans ces rues, l'on voit l'esprit de la France, l'on sent la Patrie.-

Jusqu'en 1887, Phu-lang-Thuong n'était qu'un village annamite situé à l'extrémité méridionale d'une route mandarine qui, sauf jusqu'à Kep, n'existait plus guère que dans les traditions populaires et dans l'imagination de certains bureaux de Paris. C'est en 1887 que l'on commença les études de la ligne, un peu plus tard le tracé, et, au mois de mars 1890, les travaux de construction.

DE PHU-LANG-THUONG À KEP

Or donc lundi, à six heures du matin, tout le monde se trouvait réuni à la gare ; l'on attendait plus pour partir que M. le gouverneur général et sa suite qui avaient dû arriver vers trois heures du matin par le *Tuyen-Quang*. M. le résident supérieur et M^{me} Rodier, ainsi que le vice-roi du Tonkin étaient arrivés dès la veille, par la route de Bac-ninh et Dap-cau.

À six heures un quart, les clairons annoncent l'arrivée de M. et M^{me} de Lanessan : les places sont assignées, les bagages mis en ordre et bientôt retentit pour la première fois le cri du chef de train : « Les voyageurs pour Lang-son en voiture ! » On s'installe ; un coup de sifflet du chef de gare auquel répond le sifflement plus strident de la machine se font entendre, les traditionnels à-coups produits par la tension des chaînes qui relient les wagons les uns aux autres se font sentir et nous voilà partis. Ah ! combien, depuis des années, tous l'attendaient. ce moment.

Le tracé de la voie part de la rive gauche du song-Thuong ; nous sommes à six mètres d'altitude au-dessus du niveau de la mer et nous avons à traverser cette grande plaine sur un trajet de dix-huit kilomètres pour arriver à Kep qui se trouve situé à la cote 18. La ligne suit la corde d'un grand arc que décrit le song-Thuong, et, comme rien ne gêne la marche, on a pu tracer de très longs alignements et des courbes de 500 mètres de rayon. La déclivité maximum est de dix millimètres par mètre.

Jusqu'au kilomètre 17, la voie est placée, ainsi que le désirait le ministère, sur l'accotement de la route mandarine. Aucune économie dans la construction du chemin de fer n'est résultée de cette disposition. pour la raison bien simple que le plan et le profil en long de la route ont dû être complètement remaniés ; mais ce tracé a l'avantage de suivre la ligne de faîte qui sépare le bassin du song-Thuong de celui de son affluent le Loch-nam, et de mettre ainsi la plate-forme au dessus des inondations

auxquelles sont exposées pendant quelques mois de l'année les parties basses de la plaine.

Dans toute cette partie et jusqu'au kilomètre 17, les travaux de cette section sont peu importants. La ligne ne rencontre que quelques ondulations du sol qu'elle traverse par de tranchées de 1 à 2 mètres de profondeur, creusées dans la pierre de Bien-hoa. une espèce de limonite en formation.

Toute cette plaine est saine à habiter, l'eau y est bonne, point capital pour les Annamites du Delta, et comme les ouvriers n'y manquaient pas, on n'a eu aucune peine à achever promptement cette première partie de la ligne. En effet, d'après les observations météorologiques qui ont été faites à Phu-lang-Thuong, la moyenne de la température annuelle est de 23,1°. La moyenne la plus élevée et celle du mois de juin. 30,1°, et la plus basse celle de février, 14,2°. Les maxima ont été de 37° et 36,8° ; les minima de + 8° et + 7,2°.

En ce qui concerne l'humidité de la région, les observations ont démontré que la moyenne hygrométrique de l'année est de 86,9°. Pendant le mois de novembre 1893, le degré d'humidité est descendu exceptionnellement à 68°.

Bien que l'on puisse encore considérer cette plaine comme faisant partie du Delta, la quantité de pluie y est déjà bien moindre. Ainsi la quantité annuelle de 1,37 m. alors qu'elle est de 1,65 à Haïphong. La saison pluvieuse commence au mois de mai et se termine en septembre. Pendant ces cinq mois, la quantité de pluie tombée est de 1,15 m, c'est-à-dire qu'elle représente les 85 pour cent de la pluie totale de l'année, qui compte, en moyenne, 100 jours de pluie.

Il s'ensuit que la période active des travaux dure sept mois et s'étend d'octobre à avril. Pendant la saison des pluies, c'est-à-dire pendant cinq mois, les travaux de maçonnerie sont à peu près arrêtés et ceux de terrassements fréquemment interrompus.

Tout ce pays est très riche et fertile : la plaine est une immense rizière donnant deux récoltes par an et les mamelons offrent des terres excellentes pour la culture.

Entre les kilomètres 4 et 16, les abords du chemin de fer étaient à peu près incultes depuis des années. Les habitants, chassés par la guerre et la piraterie, avaient abandonné le pays. Mais, depuis que la ligne a été ouverte à l'exploitation, ils sont revenus, et grâce aux avances que leur a fait faire M. de Lanessan sur le budget du Protectorat, ils ont acheté des buffles, reconstitué leurs villages ; les terrains délaissés ont été remis en culture et il est certain que dans un temps très prochain, il ne restera plus dans cette magnifique plaine de Phu-lang-Thuong à Kep un seul hectare de terrain en friche.

[La Ferme des Pins]

Au kilomètre 7, nous arrivons au premier arrêt de la ligne, celui de la Ferme des Pins, vaste exploitation agricole appartenant à MM. Chesnay et de Boisadam, dont les bâtiments et les blockhaus s'étagent sur le mamelon de droite à cinq cents mètres de la ligne environ.

Ces messieurs avaient fait ériger pour le passage de M. le gouverneur général un arc de triomphe formant portique, dont les piliers de soutien avaient à leur base toute une ornementation composée de charrettes et chariots, de charrues et de herses, le tout entremêlé de faisceaux de pelles, de pioches, de fourches, autour desquels se trouvait groupé le personnel de la ferme tenant en laisse les buffles et les bœufs, les vaches, et les juments de la jumenterie.

Mais nous ne faisons que passer et nous arrivons bientôt, sans nous arrêter encore, au kilomètre 12, à l'arrêt de Voï, où se trouve l'exploitation agricole fondée par le vice-roi du Tonkin.

Avant d'entrer en gare de Kep, nous traversons deux tranchées considérables, qui ont, par place, jusqu'à 7 mètres de hauteur et ont dû être percée dans les schistes tendre du terrain permien.

Jusqu'ici, en fait d'ouvrage d'art, nous n'avons rencontré que des aqueducs servant à transmettre d'un côté à l'autre de la voie les eaux d'irrigation des rizières.

Enfin, nous voilà arrivés à Kep, bien différent de celui que nous avons vu il y a trois ans, lors de l'inauguration de cette première partie de la ligne, le 10 mai 1891.

Kep, à cette époque, n'était qu'un triste ramassis de paillotes entourées de haies de bambous. Les installations y étaient des plus rudimentaires et le personnel de la voie et les soldats qui défendaient cette position étaient placés dans les plus mauvaises conditions d'hygiène que l'on puisse s'imaginer.

Aujourd'hui, tout cela est complètement changé. Les bâtiments de la gare, les magasins ont été construits en bonne maçonnerie. et sur le mont Négrier, au dessus du petit monument élevé pour remplacer la pyramide formée par les têtes des Chinois tués à la bataille de Kep, et que les Annamites, après la retraite des Chinois, avaient élevée comme pour manifester la haine qu'ils portent à ces adversaire séculaires, se trouve édifié un superbe casernement qui domine toute la contrée environnante.

DE KEP À BAC-LÉ

Après quelques minutes d'arrêt, le train se remet en marche et nous voilà lancés vers Bac-lé à travers un pays qui change complètement d'aspect. Nous avons quitté le Delta et nous entrons dans la partie montagneuse.

L'orographie de cette région est des plus curieuses. La vallée du song-Thuong, sur sa rive gauche, est couverte d'une infinité de monticules de 10 à 40 mètres-d'élévation, aux formes arrondies, semés sans ordre, et limités d'une part par de petits talwegs généralement secs ayant la même direction que le song-Thuong, de l'autre par les affluents de celui-ci.

La voie ferrée serpente à travers ce dédale de monticules en suivant la direction générale S.-O.—N.E. qu'elle conservera jusqu'à Lang-son.

Au kilomètre 29, le tracé longe sur une centaine de mètres la rivière du song-Thuong à l'extrémité du grand coude qu'elle fait depuis Phu-lang-Thuong, puis s'en écarte de nouveau pour se diriger vers Bac-lé, en remontant jusqu'à la cote de 25 m. altitude de cette station, pendant que la rivière décrit une nouvelle courbe jusqu'à Bac-lé.

Jusqu'au kilomètre 24, les conditions du tracé sont les mêmes qu'entre Phu-lang-Thuong et Kep : longs-alignements, courbes de grand rayon.

À partir du kilomètre 24, l'on s'est attaché à épouser les accidents du sol : aussi le tracé n'est-il qu'une succession interrompue de courbes séparées par de petits alignements. Cependant, le rayon des courbes est presque toujours supérieur à cent mètres. On rencontre une seule courbe de cinquante mètres de rayon. La déclivité maximum du profil est, comme dans la section précédente, de dix millimètres par mètre.

Les travaux ici ont été considérables. Le cube des déblais extraits est de 140.000 mètres cubes dans la terre ; de 50.000 mètres cube dans le rocher tendre, et de 13.000 mètres cubes dans le rocher à la mine.

Sept affluents du song-Thuong sont traversés par des ponts métalliques de 16 à 30 mètres de portée. Il a fallu, en outre, construire un grand nombre de petits ouvrages pour des cours d'eau moins importants.

Toutes ces échappées rapides sur le song-Thuong que l'on traverse, sur les courbes gracieuses formées par son cours tortueux, sont autant d'admirables points de vue que l'on voudrait pouvoir se graver dans la mémoire. Cette rivière aux eaux claires et transparentes étonne les habitants du Delta habitués aux fleuves charriant des quantités de terres, aux canaux boueux. Elle rappellerait nos frais cours d'eau d'Europe si la végétation, aux formes bizarres, aux couleurs éclatantes, peuplée de quantités de singes

et perroquets ne venait nous rappeler que nous sommes sous les tropiques. Disons en passant que l'eau du song-Thuong est excellente : c'est la seule, du reste, dont fasse usage la population de Phu-lang-Thuong.

Le pays est généralement très boisé. Les bambous, les grands arbres se sont multipliés sur les pentes, dans les parties non exposées aux érosions des eaux pluviales. C'est la hache à la main qu'il a fallu se frayer un passage dans ces fouillis inextricables, pour faire les études du chemin de fer d'abord, et, plus tard, les travaux.

Toute cette région est encore peu habitée. Cependant, le terrain, à en juger par la végétation luxuriante qui le couvre, doit être d'une fertilité remarquable. Il paraît propice à la culture du colon, du café, et, peut-être, de la vigne.

Les bois produisent plusieurs essences qui pourraient être utilisées ; parmi celles qui nous paraissent susceptibles d'être exploitées, nous avons remarqué, jonchant le sol par suite du déboisement qui s'opère de chaque côté de la voie, sur une distance de 100 mètres, des troncs de gô-lim (bois de fer), bois très recherché pour la construction des pagodes et des charpentes de toiture, et des camphriers (*laurus camphora*).

Si, de Phu-lang-Thuong à Kep, le climat est bon, il n'en est plus de même dans cette région montagneuse qui va jusqu'à Lang-nac et qui est réputée l'une des plus malsaines du Tonkin. Il est rare, en effet, qu'après un séjour de trois mois dans cette contrée, les Européens soient indemnes de fièvres. Quant aux indigènes, ils redoutent plus que nous encore le séjour dans cette contrée.

Le pays, formé d'une suite ininterrompue de mamelons, est couvert de bois. Les arbres à feuilles persistantes forment avec le fouillis de végétation qui pousse à leur pied, un rideau impénétrable au soleil et aux vents. L'air ne se renouvelle pas. Les débris végétaux qui s'accumulent sur le sol forment une couche très épaisse d'humus, d'où s'exhalent, après les fortes pluies, des vapeurs pernicieuses produisant de grands ravages dans l'organisme humain, et engendrant ces fièvres telluriques et malarieuses que nos Européens ont baptisées du nom de *fièvre des bois*.

Certes, la trouée qui a été faite pour le percement du tracé du chemin de fer remplira, dans bien des cas, l'office de couloir et amènera le renouvellement facile de l'air, mais la mesure excellente sous tous les rapports qui a été prise d'opérer, dans un but de sécurité, le débroussaillage de la voie sur une largeur totale de 200 mètres. 100 de chaque côté, aura également les meilleurs effets pour l'assainissement de la contrée. La richesse du sol aidant et l'occupation de ces terres qui, certainement, aura lieu à brève échéance, maintenant que le pays est sûr et tranquille, le déboisement se fera dans de plus larges proportions, et ces contrées, rendues à la culture, n'auront plus rien à envier.

Tout ce pays, par sa configuration accidentée, par la brousse épaisse qui le couvre, se prêtait admirablement aux entreprises des bandes de pillards.

De Kep à Bac-lé, la route et la voie ferrée passent au pied des montagnes du Bao-day, très boisées, encore peu explorées, et dans lesquelles les pirates trouvaient de nombreux refuges.

Aujourd'hui, entre Kep et Bac-lé, on a d'abord trois blockhaus espacés jusqu'à Sui-ganh et cinq postes d'observation ; puis vient le grand blockhaus de Sui-ganh et, un peu plus loin, le grand blockhaus de Sui-vi. À Bac-lé enfin, une caserne et un blockhaus. Tous ces postes, comme tous ceux de la ligne d'ailleurs, sont reliés entre eux par des petits postes volants — il y en a 24 — composés chacun de 5 à 15 hommes, qui assurent la sécurité complète sur toute la ligne. Ces petits postes, assez rapprochés pour se voir et se porter un secours mutuel immédiat en cas d'attaque, exercent une surveillance active sur tous les chantiers. Les principaux cols du Nui-dong-Nai sont gardés. Partout en arrivant devant ces postes, dix ou quinze miliciens annamites commandés par un garde principal européen dans les grands ; quatre ou cinq miliciens dans les petits ; la garnison vient se ranger sur le parage du train et présenter les armes à M. le gouverneur général.

Quel monde d'idées diverses vient alors tout à coup se heurter dans le cerveau de celui qui passe, qui voit et qui observe !

Mais ce soldat, juché là-haut, sur ce rocher qui lui sert de piédestal, seul de sa race, le sabre au poing, entouré de dix hommes, quinze hommes d'une race différente, mieux armés que lui, sans autre point de contact avec lui que ceux que forme la discipline, c'est la force de la France, son génie militaire, qui venait saluer au paysage le représentant de la Patrie !

Mais aussi ce modeste, perché tout là haut avec cette poignée de petits soldais, ces humbles réunis dans une même pensée, la sécurité du pays, perdus dans ces contrées inconnues, prêts à défendre le poste qui leur a été confié jusqu'à la dernière goutte de leur sang, cela c'est l'abnégation complète, le dévouement absolu, le devoir sous une de ses formes les plus nobles, les plus élevées, s'adressant à nous tous, à tous ceux qui hier, aujourd'hui, demain ont passé, passent et passeront sur cette ligne, et leur disant: Soyez, tranquilles, nous sommes là.

Aussi avec quelle joie avons-nous entendu, le soir, en assistant au banquet de Langson, M. le gouverneur général rendre hommage, dans son discours, à ces hommes de cœur et d'honneur français et indigènes.

DE BAC-LÊ À THAN-MOÏ

De Bac-lé, nous avons vingt kilomètres à parcourir pour arriver à Than-moi. En quittant Bac-lé, la ligne se dirige vers le petit col de Tiquan, qu'elle traverse en tranchée de 7 m. de hauteur au kilomètre 43 : : puis elle longe le Sui-Chouc, petit affluent du song-Thuong.

De ce point, nous avons la première échappée de vue sur les montagnes de Nui-dong-nai (montagne des cerfs), plus communément appelée Cai-kinh, du nom du fameux chef de bande qui fut longtemps la terreur de la région de Bac-lé à Than-moi.

Ce passage du Sui-chouc est l'un des plus pittoresques de la ligne. La voie ferrée serpente à quelques mètres au dessus du thalweg, dominée à droite et à gauche par les pentes très boisées du ruisseau.

Les lianes, la vigne sauvage, une foule de végétaux parasites enlacent le tronc des arbres, grimpent aux branches, courent d'un arbre à l'autre et s'entrecroisent dans tous les sens.

En face apparaît le Cai-kinh. dressant ses escarpements de calcaire, presque à pic, à 150 ou 200 mètres de hauteur et dentelant le ciel de leurs arrêtes aiguës. Sur les flancs de ces escarpements, couverts d'une végétation sombre et rabougrie, s'ouvrent un grand nombre de grottes naturelles qui servent d'habitation aux indigènes qui, ici, sont des Thos.

Rien de plus intéressant à voir que ces villages accrochés aux flancs du rocher, toutes les maisons surélevées de terre reposant sur des bambous, par crainte du tigre qui pullule dans ces régions. Aujourd'hui que le pays est tranquille, ces villages commencent à descendre dans les valons ; chacun d'eux se distingue par un blockhaus carré, en pisé jaune, dont ils connaissent la construction avant notre arrivée, et qui leur sert de magasin pour les réserves de riz et de citadelle en cas d'attaque.

Le long du Sui-Chouc, entre les kilométrés 43,9 et 44,6, il a fallu percer dans un grès rouge très dur une série de tranchées dont la plus forte a une hauteur de 9 mètres. Ce grès se décompose rapidement à l'air et n'a pu être utilisé pour les maçonneries.

Le tracé longe le song-Thuong à une faible distance entre les kilomètres 45,6 et 46,3, puis s'en écarte de nouveau. Au kilomètre 51, il traverse sur un pont métallique de 70 mètres le song-hoa, l'affluent le plus important de la rive gauche, longe de nouveau le song-Thuong g entre les kilomètres 53 et 55,6, puis s'en écarte de nouveau pour s'infléchir à droite et suivre, par de grands alignements, à l'abri des inondations du song-Thuong, la partie la plus élevée de la plaine jusqu'à Than-moi.

DE THAN-MOI À LANG-NAC

Après nous être arrêtés pendant quelques instants au marché devenu très important de Than-moï, nous repartons en nous rapprochant de l'ancienne route mandarine que nous rejoignons au kilomètre 62,6 et que nous longeons ensuite à une quarantaine de mètres de distance, jusqu'au kilomètre 64,9. La voie traverse en ce point, sur un pont de 40 mètres, le song-Thuong, puis longe la rive droite de cette rivière, au pied des escarpements du Cai-kinh ; elle traverse ensuite de nouveau la rivière au kilomètre 69, un peu avant la halte de Lang-nac, qui se trouve à l'altitude de 77 mètres.

Les instructions du sous-secrétariat d'État et le cahier des charges prescrivaient d'établir, autant que possible, le chemin de fer sur l'un des côtés de la route. Dans la section de Phu-lang-thuong à Kep, on a vu que ces instructions avaient été suivies, bien qu'il n'en soit résulté aucune économie. Mais au delà de Kep, le tracé était tellement défectueux qu'il devenait difficile de le faire servir à l'établissement de la voie ferrée.. Il aurait fallu rectifier la route sur une grande partie de son parcours, adoucir les fortes pentes. — beaucoup d'entre elles ont 8 et 10 centimètres par mètre —, consolider les ponts Eiffel, relever la plate-forme sur près de dix kilomètres de longueur afin de la mettre au-dessus du niveau des fortes crues du song-Thuong, remplacer les ponts et ponceaux provisoires par des ouvrages définitifs assez larges pour donner passage à la fois à la route et au chemin de fer ; il aurait fallu, en un mot, exécuter des travaux aussi coûteux que ceux d'un chemin de fer à travers champs, tout en ayant un tracé de beaucoup inférieur à ce dernier au point de vue des courbes et des pentes.

Pour la sécurité de la route, on a construit entre Bac-lé et Song-hoa deux blockhaus, l'un au ravin du Tigre, l'autre situé au pont du Sable ; à Song-hoa même, il y a aujourd'hui un grand blockhaus, et entre Song-hoa et Than-moi un grand blockhaus également ; puis enfin à Than-moi deux ouvrages de défense : le blockhaus Badang et le blockhaus Bouyer.

À Lang-nac, où nous arrivons à onze heures, les invités entendent avec plaisir le chef de train s'écrier : Lang-nac ! Vingt minutes d'arrêt buffet, tout le monde descend !

Nous sommes partis assez tôt le matin de Phu-lang Thuong, le temps était splendide, mais frais, très frais même, et les estomacs sont admirablement préparés pour faire honneur au déjeuner. M. l'ingénieur Balliste, représentant l'entreprise, n'a pas voulu que ses invités puissent manquer de la moindre des choses et un excellent lunch a été préparé par la maison Giguët, de Hanoï.

Grâce à l'obligeance de M. Thévenon, fonctionnaire des services administratifs, le local du transit, un vaste hall parfaitement adapté et décoré pour la circonstance, a été mis à la disposition de l'organisateur de la fête.

Deux tables en T attendent les convives ; à la plus petite s'asseyent les dames. à la plus grande, les hommes mangent debout. Les préparateurs chargés de donner leurs soins culinaires, et ils s'y entendent, MM. Renoud-Lyat ¹⁴ et Guidon, ont tenu à prouver que même dans la Haute-Région, en pleine montagne, on pouvait fort bien servir cent et quelques personnes avec toutes les recherches du luxe des villes.

Voici, du reste, le menu de ce déjeuner froid :

Cervelas, langues fourrées,
Jambon d'York, galantine à la gelée
pâté de bécassines à la saint-Hubert
Gigot de mouton
Rosbeef
Dinde et chapon truffés
brioche, génoise
Tartelettes

¹⁴ [Henri Renoud-Lyat](#) : ancien soldat de la conquête, commerçant en vins, liqueur et huiles à Haïphong.

Le tout copieusement arrosé de vins des meilleurs crus.

On s'amuse beaucoup, on se sert mutuellement et le silence qui accompagne les premiers coups de fourchette prouve que l'ordonnateur n'avait pas trop présumé de l'appétit de ses convives.

On n'a pas encore fini que M. le gouverneur général, en véritable saint Thomas qui partout veut mettre le doigt avant de se fier à la parole, est déjà en route avec M. le résident supérieur, M. le colonel Gallieni, chef du deuxième territoire ; M. Bonhoure, chef du cabinet du gouverneur général ; et M. le commandant Brochin, pour aller visiter l'état d'achèvement des travaux du blockhaus de Lang-nac.

M. de Lanessan ne reste pas longtemps absent et paraît très satisfait de ce qu'il vient de voir. On remonte en wagon et en route pour Lang-son.

DE LANG-NAC À LANG-SON

Entre Lang-nac et le col de Tien-ho, l'appropriation de la route pour l'établissement du chemin de fer présentait des difficultés toutes particulières. La route part de Lang-nac à la cote 77, monte sur 10 kilomètres pour atteindre 376 m., redescend à 335 m. et remonte ensuite jusqu'au col qu'elle traverse à la cote 370, à quinze kilomètres de Lang-nac.

On trouve dans ce parcours des déclivités de 6, 7 et même 8 centimètres par mètre. Le tracé est extrêmement sinueux : il épouse les moindres accidents du sol ; certaines courbes sont traitées avec des rayons de moins de cinq mètres. La plate-forme est établie à mi-côte sur un versant très incliné ; sa largeur, en certains endroits, est de 2 m. à peine. Aucun fossé, bien entendu, n'a été creusé du côté de la montagne et les talus, taillés presque à pic, s'éboulent fréquemment.

En examinant avec soin le tracé de la route entre Lang-nac et le col, on voit que l'ingénieur militaire qui en a fait le projet s'est attaché à se tenir près des crêtes afin d'éviter la construction des ouvrages d'art. Le tracé suivi avait, en outre, au point de vue militaire, l'avantage de dominer le terrain environnant et de mettre, par suite, les troupes qui parcourent la route, à l'abri d'une surprise.

Le projet étudié pour l'établissement du Decauville sur cette partie de la route comportait des déclivités de 30 à 50 millimètres sur 5.600 mètres de longueur et de 2 à 20 millimètres sur 7.900 mètres. La plupart des courbes étaient tracées avec un rayon de 30 mètres pour tourner, avec le moins de travaux possibles, les obstacles nombreux que présente la configuration accidentée du terrain.

Même avec ces conditions de tracé, on ne pouvait utiliser que les deux tiers du parcours de la route et les rectifications étaient si contraires qu'on se décida à abandonner la route et à étudier un nouveau projet.

La ligne de faite qui sépare le bassin du song-Thuong de celui du song-ki-Kong présente, sur la direction Langson à Lang-nac, trois dépressions principales par lesquelles on pouvait faire passer la voie ferrée : le col de Tien-ho ; le col de Cut, passage de l'ancienne route mandarine, et le col de Ban-thi ou de Natan, près de la source du song-Thuong.

Ce fut le projet de passage par le col de Ban-thi qui fut adopté. L'altitude du col est de 295 mètres et sa distance de Lang-nac, à vol d'oiseau, est de 13.000 mètres ; la différence de niveau est de 214 mètres.

Le col de Ban-thi est à 80 mètres environ plus bas que les cols de Tien-ho et de Cut. et il est plus éloigné que ceux-ci de Lang-nac : il se prête donc mieux à l'ascension du faite par une pente faible.

À la suite d'une étude sommaire d'avant projet par la vallée du song-Thuong et le col de Ban-thi, faite en 1880 par le service des travaux publics — étude qui avait démontré que le col de Ban-thi était le plus propice qu'on put trouver pour franchir le

faîte —, le tracé par cette direction fut adopté. C'est ce tracé qui a servi à l'exécution des travaux.

Après Lang-nac, le song-Thuong commence à devenir plus sinueux : la ligne le traverse trois fois entre les haltes de Lang-nac et de Lang-giai, sur des ponts métalliques de 30 mètres d'ouverture. À l'extrémité du palier de la halte de Langjai, la ligne remonte le ruisseau du Dragon, dernier affluent important et sur lequel a été posée une travée métallique de 20 mètres.

Dans la section de Than-moi à Langjai, la pente de la vallée est encore très faible ; 0,004 par mètre. La rampe la plus forte est de 9 millimètres. Le rayon des courbes est, en général, de 200 à 500 mètres, sans jamais descendre au dessous de 100 mètres.

Les travaux de terrassements sont peu importants ; la hauteur des remblais et des déblais est, en moyenne, de 1,50 m.

Une tranchée a été ouverte dans la roche calcaire, vers le kilomètre 68 : elle a fourni des moellons pour la construction d'une partie des ouvrages d'art

Entre les kilomètres 70 et Langjai (kilomètre 76.500), les tranchées sont percées dans des schistes tendres dont l'exécution a pu se faire presque partout sans l'emploi de la poudre. Le sable, le gravier pour le ballast et les bétons ont été extraits dans le lit du song-Thuong.

Entre Keoai (kilomètre 84) et Ban-thi (km 88), les difficultés étaient considérables et le terrain a dû être étudié avec un soin extrême. Un premier tracé avait été adopté, qui suivait la rive droite sur deux kilomètres, traversant huit fois le song-Thuong et franchissant une vallée secondaire par un viaduc de 120 mètres de longueur formé de deux travées métalliques de 30 mètres et neuf arches en maçonnerie. Le cube de maçonnerie à exécuter était énorme ; or on sait que, dans cette région, les maçonneries coûtent très cher et qu'il est difficile de recruter des maçons.

D'autre part, l'étude géologique du sol faisait voir que sur la rive droite, les strates du schiste plongent vers la vallée ; il y avait donc à craindre des éboulements dans les tranchées.

En résumé, le tracé primitivement étudié eût été d'une exécution longue et coûteuse. On donna donc la préférence à un nouveau tracé qui se développe entièrement sur la rive gauche, traverse une seule fois le song-Thuong près de sa source : et coupe les couches du rocher dans des conditions moins dangereuses.

Le cube de maçonnerie a été ainsi réduit au minimum : mais malgré tous les soins avec lesquels le nouveau tracé a été étudié, les terrassements sont importants.

Le faite, à 294 mètres d'altitude, est franchi près la halte de Ban-thi au kilomètre 88,400 en tranchée de 3 mètres de hauteur.

Au delà du faite, le chemin descend avec une pente moyenne de 3 millimètres pendant deux kilomètres en suivant un petit affluent de la rivière de Pho-vi et remonte pour traverser le petit col de Na-tham (296 mètres d'altitude), point culminant du tracé, au kilomètre 90

Après avoir franchi ce col, la ligne s'engage dans le vallon très étroit du ruisseau de Nata, petit affluent du song-Ki-Kong. Elle quitte ce ruisseau au kilomètre 95,600, traverse la petite plaine de Lang son et se termine à la citadelle de cette ville, sur la rive gauche du song-Ki-Kong, après un parcours total de cent kilomètres.

Depuis Lang-nac jusqu'à Ban-thi, on ne rencontre guère que des schistes ; cependant, un affleurement de calcaire se montre -sur la rive droite de la rivière au kilomètre 80.

Vers Nata, le grès fait son apparition et alterne souvent avec le schiste jusqu'au kilomètre 97. Aux kilomètres 97 et 100, nous retrouvons le terrain calcaire qui émerge en massifs verticaux à travers les schistes et donne à la région de Lang-son-Ki-lua son aspect caractéristique.

Le terrain de cette section est généralement très bouleversé. On remarque, sur les talus des tranchées, de nombreuses failles ainsi que des plissements d'une grande

hauteur et de peu de largeur, de sorte que le pendage change souvent d'une tranchée à l'autre.

En général, les schistes et grès rencontrés sont d'une dureté moyenne et ont été extraits au pic ; le calcaire, au contraire, est d'une dureté telle qu'il a fallu avoir recours partout à la mine pour l'extraire.

Le versant du song-Thuong, depuis Lang-nac est pauvre en matériaux de construction. Du côté de Lang-son, les tranchées et carrières ouvertes dans le calcaire ont fourni d'excellents moellons pour les ouvrages d'art.

Le gravier pour ballast a été tiré des lits du song-Thuong et du song-Ki-Kong.

Les plus fortes déclivités entre Ban-thi et le kilomètre 95 sont de 0,017 et 0,0014. À partir de ce dernier point, les pentes ne dépassent pas 0,01.

Le pays est déjà assez peuplé sur le parcours de la ligne, les pentes sont généralement dénudées, les vallons sont cultivés en rizières. À Ban-thi, on trouve les premières plantations de badiane.

Veut-on connaître maintenant, en quelques traits, l'importance des travaux exécutés depuis Kep jusqu'à Lang son ? Prenons d'abord les terrassements.

Il a été fait (m³) :

Déblais de terre	483.000
Déblai- de roche	221.000
Déblais de roches à la mine	31.000
Soit un total de	<u>735.000</u>

Les ouvrages d'art sur tout le parcours sont également nombreux ; il aura fallu exécuter en tant que ponts, ponceaux et aqueducs 562 ouvrages, dans la construction desquels il est entre 39.000 mètres cubes de maçonnerie et 8.500 tonnes de métal.

Les gares, haltes, logements permanents ou provisoires du personnel chargé de la surveillance des travaux, du personnel européen et indigène de la brigade de garde civile chargée de la protection des chantiers, qu'il aura été nécessaire de construire, forment un total de 44 bâtiments définitifs et 24 bâtiments provisoires.

Ces indications succinctes permettent dès lors de se rendre compte que l'exécution de ces travaux exigeait un temps considérable.

Depuis l'arrivée au Tonkin de M. le gouverneur général, tous les tronçons, sauf le premier de Phu-lang-Thuong à Kep, celui qui présentait les moindres difficultés d'exécution, ont été successivement ouverts à l'exploitation.

C'est ainsi que l'on a inauguré :

De Kep à Sui-ganh	le 3 décembre 1892
De Sui-ganh à Bac-lé	le 10 juin 1893
De Bac-lé à Song-hoa	le 25 mai 1894
De Song-hoa à Lang-nac	le 1 ^{er} août 1894

ARRIVÉE À LANG-SON

Enfin nous arrivons dans la plaine de Lang-son où un admirable coup d'œil nous attend. Sur la gauche, les hauts massifs de montagnes surmontés par les forts Brière de l'Isle et Négrier ; au bas des derniers contreforts sur des mamelons isolés, cachés dans les massifs de pins, d'abord la caserne de la huitième compagnie des Tirailleurs

tonkinois, nommée « les mandarins », et plus loin le réduit de la citadelle. Puis la citadelle dont les bastions inutiles ont été remplacés par un simple mur d'enceinte entourant les casernes, ce qui a permis à la ville de s'étendre. Sur la droite de la ligne le song-Ki-Kong, au delà duquel l'immense plaine qui s'étend jusqu'aux frontières de la Chine, jusqu'à cette célèbre muraille qui sépare, au sud comme au nord, le Céleste Empire de ses voisins.

Nous entrons en gare à une heure 53 minutes au son des clairons sonnante aux champs et au bruit du canon qui tonne et qui annonce à tous l'arrivée de ce premier train venu à Lang-son, apportant enfin à ces contrées lointaines les communications faciles avec le Delta, d'où certainement découlera pour leurs populations une ère de prospérité et de bien-être.

Tout le monde descend du train et se met à la suite de M. le gouverneur général, qui, après avoir été reçu par M. le colonel Clamorgan, commandant du cercle de Lang-son et de son état-major, qui lui souhaite la bienvenue, tient à se rendre à pied vers la ville.

Tout de suite au sortir de la gare un peloton de cavalerie indigène d'une quarantaine d'hommes rangé en bataille, qui a fort bonne allure, rend les honneurs militaires.

Puis M. le gouverneur général passe successivement devant le front des troupes échelonnées, ayant à leur droite l'infanterie de marine, l'artillerie de marine, le tirailleurs indigènes, la milice, les *linh-co* et, enfin, des partisans venus de tous les points de la frontière, de Ki-lua, de Dong-dang, de Na-cham, de That-ké et tant d'autres ; autant de types des plus intéressants à observer, tous portant en caractères français le nom de leur village cousu sur la poitrine, tous armés de fusils Gras, les ceinturons pleins de cartouches, prêts à s'en servir contre l'ennemi qui voudrait venir les molester dans leurs villages ou leur enlever la moindre parcelle de leur avoir. Car nous les avons armés ces paysans de frontières sur tout le parcours avoisinant la Chine, et malgré toutes les critiques acerbes dont M. de Lanessan a été assailli à ce sujet, nous sommes obligés aujourd'hui de nous incliner et de confesser qu'il avait raison. Ce ne sont pas les preuves qui manquent à ce sujet. Maintenant, grâce aux postes nombreux et bien organisés de la frontière, reliés entre eux par ces villages armés, l'infiltration des bandes chinoises est devenue impossible et dès notre arrivée à Lang-son, nous apprenions qu'un village tho, attaqué par une bande, s'était vaillamment défendu. Il avait, il est vrai, perdu cinq hommes, mais avait repoussé l'attaque en tuant quinze des assaillants.

Arrivé près du bâtiment du « territoire », comme on dit ici, là où se trouve le logement de M. le colonel Gallieni, tout le monde se disperse, va en quête de son logement, afin de prendre ses mesures pour la nuit et visiter la ville avant de se rendre au banquet officiel, qui doit avoir lieu à 7 heures, dans un des grands bâtiments de la gare.

M. le colonel Gallieni, ses officiers et ses administrés civils s'étaient mis en quatre pour donner l'hospitalité la plus large à tous ces invités tombant tout à coup sur Lang-son comme une avalanche. Ce n'était pas une petite affaire que de loger ces cent et quelques étrangers parmi lesquels M. le gouverneur général, une quinzaine de charmantes dames, et, pour nous servir de l'expression consacrées, toutes les *grosses légumes* du Tonkin, général commandant en chef, résident supérieur et tous les chefs des services civils et militaires. Mais tout avait été parfaitement organisé et tous purent confortablement passer la nuit. Nous visitons, un peu à la diable, l'hôpital, les casernes de la citadelle, les bâtiments des services administratifs, le Trésor, les postes et télégraphes, la douane, le palais du tong-doc, tous bâtiments élevés en maçonnerie et les nouvelles constructions qui se font pour la direction du cercle de Lang-son et pour le Trésor. Toutes ces constructions sont reliées entre elles par de larges avenues, et promettent, à bref délai, un ensemble pittoresque lorsque seront terminées les nombreuses maisons et villas qu'élèvent les particuliers, les colons que leurs affaires retiennent ici et qui ne songent plus à quitter leur nouvelle patrie d'élection. Et

pourquoi n'en serait-il pas ainsi, du moment où les affaires marchent.? La ville, fort bien située, jouit d'un climat sain, le froid sensible de l'hiver remet aisément des chaleurs endurées pendant l'été, qui, ici, sont beaucoup plus modérées que dans les terres basses du Delta.

Il est sept heures, tout le monde se trouve réuni au local où doit avoir lieu le banquet. La salle est décorée avec beaucoup de goût : les murs disparaissent littéralement sous les faisceaux de drapeaux entrelacés par les guirlandes de feuillage. Cette décoration gracieuse ne nous étonne pas, nous, gens de Hanoï et de Haïphong : elle est l'œuvre de M. le soldat Hauser, artiste de talent et de goût, auquel nous devons les charmants décors de nos théâtres.

Enfin, les détonations des fusées et le grésillement des pétards chinois, disposés tout le long de l'avenue de la gare que doit parcourir M. de Lanessan, nous annoncent son arrivée. Il fait son entrée et l'on se met presque aussitôt à table Celle-ci est formée en un immense fer à cheval portant cent cinquante couverts au centre extérieur duquel s'assied M. le gouverneur général. Il a à sa droite M^{me} Balliste, M. Rodier, résident supérieur ; M^{me} Grall, M. le colonel de Nays-Candau ; M. Morel, résident-maire de Hanoï ; S. E. le kinh-luoc, vice-roi du Tonkin ; M^{me} Delerieu ; M. Mitre, chef des services administratifs ; M^{me} Ricou ; M. Chigot, inspecteur de la milice de Hanoï ; à sa gauche : M^{me} Borreil ; M. Picanon, chef du contrôle ; M^{me} de Nays-Candau, M^{me} Joyeux, M. le colonel Gallieni, M^{me} Gandaubert ; M. le docteur Grall, chef du service médical ; M^{me} Malon ; M. Joyeux, chef du secrétariat de M. le gouverneur général ; M. Brien, inspecteur des postes ; M. Bonheure, chef du cabinet de M. le gouverneur général ; M. Lagarde ¹⁵, officier d'ordonnance de M. le gouverneur général.

En face de M. de Lanessan prend place M. l'ingénieur Balliste, notre amphitryon, ayant à sa droite M^{me} de Lanessan ; M. le général Duchemin, commandant en chef l'armée d'occupation ; M. le colonel Clamorgan, M^{me} Boissière ; M. Gandaubert, pharmacien en chef ; M^{me} Mahé ; et à sa gauche M^{me} Rodier ; M. Borreil, ingénieur chef du chemin de fer ; M. Sallenave, ingénieur chef des travaux publics ; M. Holterman, payeur chef du trésor ; M^{me} Dejoux ; M. le commandant Lyautey, chef de l'état-major ; M^{me} Chigot ; M. Mahé, résident. Puis nous reconnaissons successivement MM. le tong-doc de Bac-ninh et le thuong-ta du kinh-luoc ; Vi-van-Li, tong-doc de Sontay ; Hauser, chef du cabinet de M. le résident supérieur ; Muselier, résident de la province de Bac-ninh ; et Quennec, résident à Phu-lang-Thuong ; le commandant Brochin, chef du bureau militaire de M. le gouverneur général ; le capitaine Coiffé, officier d'ordonnance de M. le général en chef ; Mahé, résident ; Dejoux ¹⁶, chef du service des bâtiments civils ; le capitaine Chartier, commandant la 8^e compagnie de tirailleurs tonkinois à Lang-son ; Lampué et Polican, attachés au cabinet du gouverneur général ; MM. Ricou, de la maison Porchet et Cie ; Malon, entrepreneur ; Chaffanjon, négociant ; Briffaud, entrepreneur de Haïphong ; Dupré, directeur, et Guy de Ferrières, tous deux de l'agence de Hanoï de la Banque de l'Indo-Chine ; Chesnay et [Henri] Knosp, de l'*Avenir du Tonkin* ; Moullot, entrepreneur ; Cézard, dessinateur de l'imprimerie Schneider ; Vola, Champin, Leyret, de Doncker, entrepreneurs ; Gobert, agriculteur ; tout le haut personnel des travaux publics, du chemin de fer, de l'entreprise ; les officiers de la garnison de Lang-son et une foule d'autres personnes invitées venues de Hanoï et de Haïphong.

¹⁵ Albert Lagarde (Lempdes, Haute-Loire, 1864-Lempdes 1945) : frère de Léonce, gouverneur de Djibouti. Lieutenant de cavalerie hors cadre, officier d'ordonnance des gouverneurs généraux Lanessan, Chavassieux et Armand Rousseau, administrateur au Laos, commandeur de la Légion d'honneur du 24 mars 1923.

¹⁶ Marie Hippolyte Paul Dejoux : ingénieur en chef des travaux publics au Tonkin, vingt-cinq années de séjour en Extrême-Orient dont une bonne partie, dans les possessions britanniques (*La Politique coloniale*, 9 mai 1896). Décédé à Enghien le 31 janvier 1905, à l'âge de soixante-quatre ans.

[Un banquet servi par le [Hanoï Hôtel](#)]

Par suite de circonstances indépendantes de la volonté de l'organisateur du banquet c'est un déjeuner que nous mangeons ; on ne lui en fait pas moins bon accueil. Cette journée tout entière passée au grand air, terminée par les courses nombreuses, promenades et visites faites dans Lang-son, a émoussillé tous les appétits. Aussi fait-on largement honneur au menu composé comme suit :

HORS D'ŒUVRE

Beurre, caviar, jambon glacé, huîtres, crevettes

RELEVÉS

Bouchées à la Périgueux

Bar de la baie d'Along dieppoise

ENTRÉES

Noisettes de filet de bœuf Maintenon

Épigrammes de foie gras en belle-vue

LÉGUMES

Asperges en branches sauce mousseline

Petits pois à la française

ROTS

Dindonneaux truffés à la Riche

Gigot de mouton de pré-salé, Salade parisienne

Glace viennoise. Savoies décorés. Gâteaux assortis,

Raisins frais, Fruits divers. Café, liqueurs.

VINS

Graves, Saint-Julien, Savigny Margaux. Pommard,

Veuve Clicquot.

Les cartes-menus avaient été très gentiment dessinés par M. Cézard, l'artiste de la maison F.-H.Schneider, de Hanoï, et représentaient des scènes de la vie annamite.

Certes, la nomenclature que nous venons de donner déroutera un peu ceux qui, en France, pourraient nous lire, et leur fera comprendre que nous n'avons pas précisément l'habitude de nous nourrir exclusivement de riz et de racines, pas plus que nous ne perchons sur les arbres. Aussi il est certain que ce repas parfaitement servi sous tous les rapports, par les propriétaires du Hanoï-Hôtel, MM. Levée et Cie, très bien préparé, composé de choses excellentes et de vins exquis, donné là sur la frontière de Chine, loin de tout centre important, n'était pas une manifestation banale des progrès qui se sont opérés dans la colonie ; et nous pouvons, sans trop nous avancer, affirmer qu'il est maint et maint endroit depuis longtemps réputé dans nos Ardennes françaises ou dans les Vosges, dans les Alpes ou bien dans les Pyrénées où l'on ne pourrait qu'à prix d'or se procurer quelque chose de semblable au repas fait à Lang son.

Au dessert, M. Balliste se lève et, au milieu de l'attention générale, prononce le discours suivant :

Monsieur le gouverneur général,

Je suis extrêmement heureux de venir ici au nom des entrepreneurs de la ligne et de leur personnel vous remercier de l'honneur que vous leur faites en présidant ce banquet qui inaugure le premier chemin de fer du Tonkin.

Ce jour, nous pourrons le compter dans le nombre des jours glorieux de l'histoire de notre belle colonie.

Ce chemin de fer qu'on disait interminable est enfin achevé, malgré des difficultés sans nombre, toujours renaissantes, surmontées en moins de dix-huit mois sur la partie la plus longue de la ligne : celle que vous venez de voir et dont vous avez pu apprécier les travaux.

Si, grâce au concours si bienveillant de l'administration, et en particulier de M. le résident supérieur ; si, grâce à la tranquillité qu'a su donner à nos chantiers M. le colonel Gallieni, toutes ces difficultés ne sont aujourd'hui qu'à l'état de mauvais souvenir, combien ne devons-nous pas vous adresser l'expression de notre reconnaissance, à vous, M. le gouverneur général, qui par vos encouragements, les moyens d'action que vous avez donnés, avez su toujours rendre l'énergie, la ténacité dans l'entreprise, à tous les travailleurs que les longueurs de la construction pouvaient décourager.

Permettez-moi de vous en exprimer ici, M. le gouverneur général, au nom de tous les travailleurs, ma profonde reconnaissance ; permettez-moi de lever mon verre à votre santé, à celle de votre compagne, M^{me} de Lanessan.

Messieurs, à M. le gouverneur général !
À M^{me} de Lanessan !

Les applaudissements éclatent de toutes parts et le silence ne se rétablit qu'en voyant M. le gouverneur général se lever à son tour. Tout le monde se prépare à écouter avec attention, car on connaît la verve improvisatrice de M. de Lanessan et peu de sujets se prêtaient mieux à un beau développement et aux conséquences à tirer de notre présence à tous à Lang-son :

Mesdames, Messieurs,

Jamais Lang-son n'a connu une réunion si nombreuse de colons, de femmes, de fonctionnaires, d'officiers, tous animés d'une pensée commune : celle de se réjouir d'un succès obtenu par la Patrie française dans notre France de l'Extrême-Orient. (Applaudissements).

Ce jour m'impose un premier devoir, pénible à certains égards, mais aussi de nature à rehausser les cœurs !

[Hommage aux sacrifiés]

Je lève mon verre, Mesdames, Messieurs, non pas à vous d'abord, mais en l'honneur et à la mémoire de ceux qui, par leur travail et leur sang, leurs ossements laissés le long de cette route, si rapidement parcourue ce matin par nos locomotives et nos wagons, nous ont permis d'être aujourd'hui les maîtres incontestés de cette route et du pays si difficile qu'elle traverse et de nous réjouir ce soir des œuvres par lesquelles nous y avons affirmé le génie civilisateur de notre chère France ! (Applaudissements).

Il en est parmi ceux-là de bien humbles, ce sont ceux qui, envoyés il y a quelques mois par les autorités annamites des provinces et le kinh-luoc, dont on a pu apprécier une fois de plus le dévouement, ont continué, malgré toutes les difficultés, malgré les cadavres laissés le long des chantiers, à faire sans relâche ces gigantesques terrassements à travers lesquels nous venons de passer.

Ces travailleurs sont aujourd'hui, j'en suis sûr, parce que je connais les Annamites et leur orgueil presque égal à celui des Français, aussi fiers de l'œuvre accomplie par eux que nous pouvons l'être nous-mêmes de l'avoir entreprise. (Applaudissements).

Ce premier devoir rempli, permettez-moi de de boire à tous ceux d'entre vous qui ont collaboré à cette œuvre de paix:

À M. le résident supérieur, qui a été depuis dix-huit mois la cheville ouvrière de tout ce qui s'est fait, qui a animé tout le monde de son activité, qui a su communiquer à tous l'ardent désir qu'il avait de voir terminer une œuvre utile à la France.

Permettez-moi d'associer à cette santé celle de l'ingénieur qui a conduit les travaux d'un bout à l'autre, M. Borreil. Sa modestie l'a laissé presque inconnu. Je n'en ai que plus de plaisir à lui rendre ce soir publiquement hommage, me proposant de lui témoigner par des moyens plus efficaces l'estime que ses services nous ont inspirée pour sa personne. (Applaudissements).

Messieurs ! Si les ingénieurs ont pu se livrer à leurs travaux dans ce pays jadis si troublé, c'est qu'ils avaient, pour veiller sur eux, un homme qui a rendu à ce pays des services signalés : M. le colonel Gallieni.

Depuis deux ans, ayant admirablement compris la politique et la méthode d'organisation que le général en chef et moi nous voulions appliquer, il a su occuper la frontière d'une façon assez solide pour qu'elle elle soit désormais fermée aux malfaiteurs par les nombreux postes et blockhaus, maçonneries que nous avons vus répandus le long de la ligne du chemin de fer, depuis Kep jusqu'au Lang-son.

Il a organisé autour des chantiers une surveillance qu'aucune minute n'a laissée inactive.

Je tiens à joindre au nom du colonel Gallieni celui de son collaborateur immédiat, le colonel Clamorgan qui, après avoir pacifié son cercle, a eu le bonheur insigne de pouvoir poser sa signature sur un document que je voudrais voir affiché dans tous les bureaux de presse de la France. C'est un état des bandes pirates opérant dans le cercle de Lang-son. Cette feuille est remise chaque mois à l'autorité militaire supérieure.

Celle du mois de novembre 1894 porte, pour la première fois que nous sommes au Tonkin, sous la signature du colonel Clamorgan, la mention : Néant. {Applaudissements prolongés}.

Je porte encore à la santé du représentant de l'entreprise, aux efforts continus duquel nous devons rendre un hommage mérité et qui nous réunit aujourd'hui de si charmante façon.

Je bois à la santé de M. et de M^{me} Balliste.

Enfin, je bois à vous tous et aux chemins de fer de l'avenir, cet avenir pour le Tonkin n'est pas un avenir lointain.

Le premier chemin de fer que nous inaugurons aujourd'hui a si bien réussi que la France s'est prise du goût d'en faire d'autres. Grâce à la pacification, grâce au zèle des autorités annamites et des résidents, nos rentrées d'impôt nous permettent de rembourser les dépenses de ce chemin de fer dès le 1^{er} janvier 1895, à raison de deux millions et demi par an : c'est-à-dire que dans quatre ans au maximum, nous serons propriétaires de notre ligne et tous les bénéfices rentreront intégralement dans nos caisses. Avec ces bénéfices, nous ferons d'autres chemins de fer.

Je puis espérer qu'avant peu, la Chambre, entraînée par l'éloquence de notre ministre des colonies et par sa ferme volonté de faire triompher les intérêts du Tonkin, nous accordera l'autorisation d'utiliser nos capitaux aux nouveaux chemins que nous sommes en mesure de garantir à nous tous seuls.

[Objectif : Chine]

Nous prolongerons celui de Phu-lang-Thuong jusqu'à Hanoï d'un côté et d'autre part jusqu'à la partie navigable de la rivière de Long-tchéou. (Applaudissements).

C'est à la pose du premier rail de ces chemins de fer que je lève mon verre : je bois au chemin de fer de Lang-son, à tous ceux qui l'ont construit et à l'avenir de tous les chemins de fer du Tonkin parce qu'ils représentent le progrès, la civilisation et la pacification par les armes les meilleures : celles qui ne tuent pas, mais vivifient le monde.

Les applaudissements éclatent de toutes parts, puis on analyse le discours que l'on vient d'entendre, les commentaires vont leur train et donnent lieu aux appréciations les plus optimistes. Il est indéniable pour les plus incrédules que M. de Lanessan disait juste lorsqu'il nous annonçait qu'on irait à Lang-son avant le 1^{er} janvier 1895. Nous y sommes ! Cela dit tout.

Les passages relatifs à la coopération des ouvriers annamites, l'hommage rendu à ces humbles ; les éloges justement décernés à M. le résident supérieur qui s'est montré infatigable depuis que M. le gouverneur général, partant pour France, lui avait donné la délicate mission de terminer la ligne cette année ; les grands services rendus par M. le

colonel Gallieni, aussi bon administrateur que vaillant soldat, ont particulièrement fait plaisir à tous ceux qui se trouvaient là.

Mais là où M. le gouverneur général a remué tous les cœurs, c'est en annonçant ce qu'il avait fait pour M. Borreil, l'ingénieur directeur des travaux, en le proposant pour la Légion d'honneur. Certes, si l'étoile se trouvera bien placée, c'est sur la poitrine de ce modeste, de cet homme de talent qui n'a jamais eu qu'un but en conduisant les travaux qui lui étaient confiés : faire son devoir, tout son devoir.

Vers onze heures, M. le gouverneur général s'est levé de table et tous les convives l'ont immédiatement imité. On était fatigué, peu habitués que nous sommes en général de nous déplacer ainsi pendant des journées entières, mangeant à des heures insolites, encore bouleversés par les épisodes de la journée, par tout ce que l'on avait vu d'intéressant dans ces travaux, de grandiose dans cette admirable nature, impressionnés par tout ce que l'on avait entendu raconter sur ce chemin de fer, sur ses débuts, sur son achèvement, et c'est avec soulagement que chacun se met à la recherche de son lit.

À six heures du matin, le plus grand nombre des invités reprennent le train pour Phu-lang-thuong où nous arrivons à une heure. M. le gouverneur général, pendant ce temps, reprend son voyage en avant et se dirige vers Dong-dang.

À Lang-nac, un arrêt d'une demi-heure nous permet de déjeuner, puis de nouveau, en route.

À Phu-lang-thuong, on se sépare. Beaucoup prennent la voie de terre pour rentrer directement en voiture à Hanoi. D'autres préfèrent le *Dragon* et partent à trois heures de l'après-midi pour arriver à Hanoi hier matin vers une heure, l'obscurité de la nuit ayant obligé le bateau à s'arrêter durant six heures au canal des Bambous.

Et maintenant, avant de terminer, qu'il nous soit permis de remercier MM. les employés des postes et télégraphes qui, sur tout notre parcours, ont bien voulu nous faciliter notre tâche, et auxquels notre excursion dans le Haut-Tonkin avait procuré un sérieux surcroît de besogne.

[LANESSAN RÉVOQUÉ PAR DELCASSÉ]
(*Le Temps*, 30 décembre 1894)

Le conseil des ministres s'est réuni ce matin, à l'Élysée, sous la présidence de M. Casimir-Perier.

Sur la proposition du ministre des colonies, le président de la République a signé un décret par lequel M. de Lanessan est relevé de ses fonctions de gouverneur général de l'Indo-Chine. Une dépêche va être envoyée pour notifier à M. de Lanessan sa révocation. Cette mesure a été prise par le gouvernement, sur la preuve acquise par moi que M. de Lanessan communiquait à des tiers des rapports et des documents officiels.

Le conseil des ministres a immédiatement désigné le successeur de M. de Lanessan au gouvernement général de l'Indo-Chine. Ce successeur est M. Rousseau, conseiller d'État. M. Rousseau, ancien ingénieur des ponts et chaussées, a été successivement député du Finistère, directeur au ministère des travaux publics, puis, en 1885, sous-secrétaire d'État aux colonies, et en dernier lieu conseiller d'État en service ordinaire, lorsqu'il cessa d'appartenir au Parlement.

LA SITUATION FINANCIÈRE DU TONKIN
(*Le Temps*, 9 avril 1895)

Le Tonkin traverse, en ce moment, une crise financière. On ne peut pas dire que la colonie a suspendu ses paiements, puisque l'on continue toujours, à Paris comme en Indo-Chine, à payer à guichet ouvert. Mais c'est un peu à découvert, et on s'efforce aussi d'ajourner les créances un peu importantes. Pourquoi ? se demandera-t-on. Est-ce que les budgets du Tonkin sont en déficit ? Non, et M. de Lanessan, on s'en souvient, a insisté, dans sa lettre au président de la commission du budget, sur l'état satisfaisant des budgets du Tonkin. Même constatation dans le rapport que M. Doumer vient de soumettre à la Chambre à propos du projet de loi déposé par le gouvernement pour faire face à ces difficultés. Alors d'où proviennent-elles, ces difficultés ? Simplement, comme on va le voir, de graves embarras de trésorerie.

Le fonds de roulement du Tonkin et la baisse de la piastre

Le Tonkin, comme toutes les administrations publiques, a besoin d'avoir un fonds de roulement, un fonds de caisse lui permettant de remédier aux inconvénients résultant de ce que le recouvrement des impôts ne suit pas mathématiquement la marche des dépenses à solder. Si, en Indo-Chine, les produits des douanes rentrent assez régulièrement, mois par mois, par contre ceux de l'impôt annamite ne sont recouverts qu'à des époques fixes de l'année.

C'est aux mois de juillet et de décembre, après les deux récoltes, que s'effectuent les principaux recouvrements. En attendant ces rentrées, le trésor tonkinois serait dans l'impossibilité de payer les dépenses importantes dont il ne peut ajourner l'échéance, s'il n'avait à sa disposition un fonds de roulement dans lequel il peut prélever les centaines de mille francs ou les millions qui lui sont nécessaires.

C'est pour cela que l'article 48 de la loi de finances du 26 décembre 1890 a autorisé le ministre des finances à mettre à la disposition du protectorat de l'Annam et du Tonkin une somme de 6 millions « pour le service de la trésorerie ».

Ces six millions avancés par la métropole au trésor tonkinois ont, pendant quelques années, donné les facilités les plus grandes aux opérations de trésorerie nécessitées. par les services militaires et civils de la colonie. Malheureusement, une première difficulté a surgi qui a réduit sensiblement ces « facilités ». [Les avances du trésor métropolitain ont été tout naturellement converties en piastres argent, seul numéraire ayant cours normalement en Indo-Chine. Or, quand le trésor tonkinois a commencé à encaisser ces 6 millions, la piastre argent valait 4 francs \(cours officiel\). Aujourd'hui, par suite de la baisse progressive du métal blanc, cette piastre ne vaut plus que 2 fr. 65 ; c'est une dépréciation de 1 fr. 35, soit 33 %, sur les cours d'il y a cinq ans. De ce fait il résulte dans la valeur du fonds de roulement une dépréciation que l'on peut évaluer à un million et demi, par ce fait que les six millions n'ont pas été mis de suite à la disposition du trésor du Tonkin.](#)

Si la trésorerie du Tonkin n'avait vu ses opérations contrariées que par la baisse de la piastre, elle pourrait encore, avec les 4 millions 1/2 qui lui restent, remplir les engagements ordinaires du protectorat. Mais la plus grande partie de ce fonds de roulement ainsi déprécié a été utilisée pour couvrir des dépenses du chemin de fer de Lang-Son ; la caisse se trouve aujourd'hui diminuée : de là les embarras financiers signalés.

Le chemin de fer de Lang-Son

M. Doumer, dans son rapport, complète les renseignements donnés par M. de Lanessan sur le chemin de fer de Phu-Lang-Thuong à Lang-Son.

On sait que la ligne devait, d'après les premiers projets dressés en 1888-1889, être établie sur la route Mandarine qui va de Hanoï à la frontière chinoise et ne coûter ainsi que 3.900.000 francs. L'adjudication des travaux eut lieu à Paris le 13 septembre 1889.

Mais, à l'exécution, on reconnut bientôt qu'il était impossible de donner suite à ce projet et qu'il fallait construire la voie avec les travaux d'infrastructure ordinaires. De là

des retards provenant de l'insuffisance des études techniques préparatoires et une majoration considérable de la dépense totale. Des chiffres du rapport de M. Doumer, il résulte que les 104 kilomètres du chemin de fer auront coûté 19 millions 085.000 francs, soit 15.285.000 pour le compte construction, 1.019.000 francs pour le compte d'intérêts et 2.781.000 francs pour les dépenses de protection des chantiers de construction et de la ligne.

Si la colonie avait eu à sa disposition les ressources nécessaires pour couvrir ces dépenses, tout eût été au mieux. Mais tel n'était pas le cas. Quand on commença les travaux, les budgets du protectorat étaient en déficit : impossible de payer directement les entrepreneurs adjudicataires. C'est alors qu'un eut recours au système des certificats dont nos lecteurs connaissent le principe par les extraits de la lettre de M. de Lanessan que nous avons publiés.

Les premiers certificats furent normalement acquittés à concurrence de 3.928.000 francs sur les fonds mis à la disposition du Tonkin par la loi du 26 décembre 1890, en dehors des 6 millions d'avance, afin de liquider la situation financière à cette époque.

Mais, à partir de 1891, cette ressource fut épuisée, et c'est le budget ordinaire du Tonkin qui, seul, pouvait être mis à contribution. C'est donc lui qui fut chargé d'acquitter les certificats de travaux, le protectorat s'engageant à payer chaque année pour un million de certificats. C'est ainsi que furent acquittés 2.198.000 francs de travaux au cours des années 1892 et 1893.

Seulement, il vint un moment où le nombre des certificats en circulation s'accrut au point que le budget du Tonkin se voyait engagé, pour une période de plus en plus longue, à consacrer une partie importante de ses ressources ordinaires aux seuls travaux du chemin de fer. Des contrats intervinrent alors, qui prolongèrent les échéances des certificats en abaissant à 500.000 francs les remboursements annuels.

On se souvient qu'en 1893, M. Maurice [André] Lebon, sous-secrétaire d'État aux colonies, revint sur les décisions de ses prédécesseurs et mit fin au régime des certificats. Mais comme il était impossible de suspendre les travaux alors en pleine activité, l'administration des colonies télégraphia à M. de Lanessan de faire achever la ligne en régie, le gouvernement devant aviser à trouver l'argent nécessaire. Le ministère déposa sur le bureau de la Chambre une demande de crédit de 8 millions et demi.

L'emprunt aux banques

Mais en attendant l'approbation parlementaire — qui d'ailleurs n'est pas venue —, il fallait payer les entrepreneurs et les tâcherons du chemin de fer. On dut, dans ces conditions, puiser dans le fonds de caisse de la colonie, [fonds de caisse dont la valeur était déjà réduite par la baisse du taux de la piastre](#). Les prélèvements effectués au mois de juin 1894 dépassaient 2 millions 1/2. Les ressources de la trésorerie tonkinoise se seraient bientôt trouvées complètement épuisées si M. de Lanessan n'avait, avec l'autorisation du gouvernement, contracté un emprunt de 6 millions avec plusieurs établissements de crédit de Paris. [Deux millions, dont le remboursement peut être ajourné de six mois en six mois, ont été prêtés par la Banque de l'Indo-Chine. Les quatre autres millions ont été avancés par le Comptoir d'escompte, la Banque de Paris et des Pays-Bas, le Crédit industriel et la Société générale.](#) Ils sont remboursables en trois ans, par semestre, les deux premiers semestres, toutefois, étant à échéance du 30 juin 1895. C'est en vue de cette échéance qu'un crédit de 1.500.000 francs a été inscrit au budget du protectorat.

Avec les 6 millions ainsi empruntés en juillet 1894, le protectorat a remboursé l'avance de 2 millions 1/2 faite par le trésor tonkinois et payé pour 3 millions 1/2 de travaux de chemin de fer. Mais ces travaux se sont continués depuis et, pour les couvrir, il a fallu une seconde fois faire appel au fonds de roulement. À l'heure actuelle, le fonds de caisse a dû se dessaisir d'une somme totale de 3.200.000 francs.

Les embarras financiers évités l'an dernier ont donc reparu cette année avec d'autant plus de gravité que les avances faites par la trésorerie du Tonkin sont plus considérables. On comprendra ainsi pourquoi la colonie est en butte à des difficultés auxquelles il importe de la soustraire le plus rapidement possible.

Systemes de liquidation

Il va sans dire que, en présence de cette situation, l'administration des colonies et le gouverneur général de l'Indo-Chine se sont préoccupés depuis longtemps de trouver un moyen de la liquider.

La-liquidation complète exigerait une somme de 13 millions environ, soit 6 millions pour rembourser l'emprunt contracté l'an dernier, 3.200.000 pour restituer au fonds de roulement les sommes qu'il a avancées, et 3.700.000 francs pour payer des anciens certificats de travaux en cours de liquidation et pour lesquels le budget de la colonie ne prévoit aucune ressource.

Il avait été question de demander ces 13 millions au trésor métropolitain sous forme d'avances qui auraient été remboursées le jour où le protectorat aurait conclu un emprunt assez important pour liquider les opérations du chemin de fer de Lang-Son et pour gager de nouveaux travaux. Mais le ministre des finances a estimé que le budget du Tonkin ayant pris des engagements fermes pour un remboursement de 4 millions sur l'emprunt aux banques, l'avance du Trésor pouvait être fixée à 9 millions. C'est dans ce sens qu'un projet de loi a été soumis au Parlement le 27 février dernier.

La commission du budget, à qui le projet de loi a été renvoyé, n'a pas accepté ce système. Elle a estimé qu'il n'était pas nécessaire de procéder en ce moment à la liquidation des opérations financières du chemin de fer de Lang-Son, parce que cette liquidation pourrait s'effectuer normalement par l'emprunt qui est actuellement à l'étude. Sur la proposition de son rapporteur, M. Doumer, et d'accord avec le gouvernement, elle s'est donc bornée à restituer au trésor tonkinois les ressources qui lui font défaut, de manière à mettre fin aux embarras financiers présents.

Pour cela, elle a décidé d'augmenter de 4 millions les fonds de roulement permanent de la colonie. Le trésor du protectorat retrouverait ainsi les sommes avancées pour la construction du chemin de fer de Lang-Son et pourrait, en outre, payer, le 10 août prochain un certificat de travaux de 1 million arrivé à échéance et qui fait partie des 3.700.000 francs pour lesquels, nous l'avons dit, aucune contre-partie n'existe actuellement.

La conclusion de cet exposé, c'est que la situation financière actuelle du Tonkin ne peut se prolonger longtemps et que la Chambre devra au plus tôt statuer sur les conclusions du rapport de M. Doumer, afin que le Sénat puisse, de son côté, se prononcer avant les vacances de Pâques. Il ne s'agit, on le voit, que de régler une opération de trésorerie. Tous les problèmes que cette opération soulève pourront être discutés, s'il le faut, quand viendra devant le Parlement la question de l'emprunt.

NA-CHAM

(*L'Avenir du Tonkin*, 1^{er} mai 1895)

On nous écrit :

Les casernements construits par M. Clément, entrepreneur, à Dong-dang et à Nam-cham, ont été reçus le 24 avril courant, par une commission composée de MM. Boreil, ingénieur directeur du chemin de fer ; le capitaine de Grandmaison et Vuillaume, garde d'artillerie.

Aussitôt la réception terminée, les troupes ont occupé les casernements.

N° 519. — ARRÊTÉ exonérant M. Vézin, des amendes qu'il a encourues pour retards dans la livraison de la ligne du chemin de fer (Thanh-moi à Lang-son).
(*Bulletin officiel de l'Annam-Tonkin*, mai 1895)

Du 31 mai 1895

Le gouverneur général de l'Indo-Chine, commandeur de la Légion d'honneur,
Vu le décret du 21 avril 1891 ;

Considérant que de nombreux faits de piraterie et notamment ceux des 30 mars, 26 juillet, 9 et 17 août 1893, 8 et 9 janvier 1895, ont gêné, ralenti ou arrêté la marche des travaux de la section du Chemin de fer comprise entre Thanh-moi et Lang-son ;

Considérant qu'une épidémie de fièvre typhomalarienne a sévi sur les chantiers et rendu le recrutement des ouvriers presque impossible ;

Considérant qu'avant ou après l'expiration des délais pour l'achèvement des travaux, l'Administration n'a provoqué aucune mise en demeure de la part du sous-traitant chargé de l'exécution des travaux, qu'en présence des difficultés de toute sorte qui paralysaient les efforts dudit sous-traitant elle a jugé qu'il n'y avait pas lieu d'user, à son égard, de mesures coercitives ;

Vu la demande formulée le 2 avril 1895, par M. Vézin ;

Vu le rapport en date du 30 avril 1895 de M. l'ingénieur chef des Services du chemin de fer ;

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

ARRÊTE :

Article premier. — M. Vézin, sous-traitant des travaux de la section du chemin de fer comprise entre Thanh-moi et Lang-son, est exonéré des amendes qu'il a encourues pour les retards apportés dans la livraison de la ligne.

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

Hanoï, le 31 mai 1895.

A. ROUSSEAU.

Par le gouverneur général :

Pour le secrétaire général du gouvernement général de l'Indo-Chine, empêché :
Le directeur des affaires civiles,
LUCE.

[UN CONTRAT CONTESTÉ]

UN DILEMME

(*L'Avenir du Tonkin*, 29 mai 1895)

L'Extrême-Orient, dans son 1^{er} Hanoï de dimanche, revient sur les contrats passés par M. de Lanessan avec les « dévoreurs de la colonie » pour le chemin de fer de Phu-lang-Thuong à Lang-son et sa prolongation.

C'est vu, c'est entendu, nous nous rendons à l'évidence, ces contrats sont désastreux et, comme l'a très bien dit M. Doumer, dans le rapport que notre confrère a analysé avec talent, ils sont la cause des embarras actuels de l'administration de l'Annam et du Tonkin.

M. de Lanessan, il est inutile de le répéter, a été rappelé pour mettre fin à de tels scandales financiers et peu s'en est fallu, après avoir annoncé son arrestation probable

en débarquant à Marseille, qu'on ne demandât pour lui quelques années de villégiature à Poissy ou à la Nouvelle.

On nous a expliqué — M. Courret le premier — sur tous les tons, jusqu'au ressassage, que M. Rousseau, homme intègre, d'une moralité rigide, sans ambition ni désir de popularité malsaine, doué d'une indomptable énergie, avait été désigné précisément à cause de ces qualités pour procéder à l'inventaire de la succession du « Tartarin tonkinois », mettre un peu d'ordre dans les affaires de sa déplorable gestion et rompre les contrats signés par lui, s'il en était temps encore.

Or, rien n'était fait avec Fives-Lille et Soupe et Raveau : du moment que M. de Lanessan était révoqué, les contrats préparés tombaient dans l'eau.

La tâche de M. Rousseau était toute indiquée : Venir d'abord au Tonkin pour se rendre compte par lui-même de l'état réel de cette question du chemin de fer si irritante. Le nouveau gouverneur avait sous la main un groupe d'ingénieurs recrutés par ses soins à Paris et sortant, comme lui, de l'École polytechnique. Avec de tels collaborateurs, M. Rousseau pouvait alors promettre qu'au bout de quelques mois, il serait à même alors, et en connaissance de cause, de faire connaître au ministre, et par conséquent au Parlement, son opinion et le résultat de son enquête.

M. Rousseau n'a pas cru devoir agir ainsi. Mis en possession du dossier du chemin de fer, et après avoir examiné minutieusement les projets de contrats, il les a non seulement approuvés, mais il a laissé, en quittant Paris, des instructions formelles à M. Fournié, son ingénieur-conseil, et les pouvoirs nécessaires pour signer à nouveau, sans modifications, sans changements, les contrats préparés par son prédécesseur.

Bien plus, il déclare, dans dans une note officielle que nous avons reproduite et qui figure d'ailleurs dans le rapport de M. Doumer, qu'il compte sur M. Fournié pour activer toute la procédure et faire en sorte que le projet puisse être soumis au ministre des colonies dans le plus bref délai possible.

Cela équivaut pour nous à un verdict sur lequel il n'y a plus aucun doute à avoir.

Or, de deux choses l'une : où ces contrats sont mauvais et véreux ; ou bien, ils sont loyaux et avantageux pour la colonie.

Dans le premier cas, M. Rousseau a eu le tort de les contresigner et partage la responsabilité encourue par M. de Lanessan ; dans le deuxième cas, l'opinion de M. Courret est prématurée, non fondée et c'est lui qui a tort.

Notre confrère aura bien de la peine à nous répondre et sortira bien difficilement de ce *dilemme*, même après avoir consulté M. Dupuy, l'ancien président du Conseil.

Phu-lang-Thuong
(*L'Avenir du Tonkin*, 31 juillet 1895)

Par le transport l'*Annamite* est arrivée une locomotive destinée au chemin de fer de Langson. C'est peu, mais enfin c'est toujours cela, les trains vont peut-être pouvoir reprendre leur marche régulière.

Si cette machine n'est pas de constitution faible et qu'elle puisse faire son service régulièrement, ses sœurs, bien fatiguées par le climat et par le mauvais charbon dont on les nourrit, pourront entrer pendant quelque temps à l'hôpital afin d'y recevoir les soins que nécessite leur état.

Elles sont presque toutes dans un état d'anémie profonde ; il y en a qui sont affligées d'une dysenterie chronique, c'est-à-dire que leurs intestins.... non, leurs tubes intérieurs, ont été tellement éprouvés par le souffleur ou par les vapeurs sulfureuses qui se dégagent du charbon que l'on peut comparer leur état à celui d'un malade gravement atteint par la rectite.

D'autres ont les membres très fatigués et plusieurs de ces pauvresses se sont brisé les articulations dans les rampes de Ke-oai. Quelques pièces de rechange — roues, essieux et manivelles — sont également arrivées ; les estropiées vont donc pouvoir changer leurs bandages provisoires et recevoir des membres neufs et vigoureux.

Il était temps, car tout ce matériel était dans un tel état de délabrement que l'on pouvait s'attendre à voir, en cours de route, les mécaniciens se trouver dans l'obligation de rattacher les bielles avec des *cai-lat* ou des rotins, et boucher les tubes avec quelques feuilles de bananier ou de la terre glaise.

Pendant la réparation des machines, l'administration aura peut-être aussi le temps de songer à donner, par la même occasion, quelques soins à son personnel. Les agents du chemin de fer qui occupent les postes excentriques et qui ne reçoivent aucune indemnité pourraient être envoyés à Do-son à tour de rôle afin de changer d'air.

Matériel et personnel se trouveraient ainsi remis à neuf et on pourrait espérer, pour cet hiver, obtenir une marche normale des trains sur tout le parcours de la voie.

*
* * *

Le théâtre des *Folies coloniales* a donné sa deuxième représentation avec un plein succès. La salle était bondée et toutes les dames de Phu-lang-Thuong, plus quelques unes venues de Dap-cau et de Bac-ninh, y assistaient en d'élégantes toilettes. Nous avons remarqué M. le commandant d'armes, M. le vice-président Quennec, M. l'ingénieur Borreil et tous les fonctionnaires et colons de la ville et beaucoup d'autres venus de la ligne du chemin de fer.

Tous les officiers et soldats des divers corps étaient présents. Les artistes se sont distingués dans toutes leurs productions et le public enchanté a bissé presque tous les morceaux.

VOYAGE DE M. LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL À LANG-SON (L'Extrême-Orient, 29 août 1895)

Le Gouverneur général [Armand Rousseau, polytechnicien] est parti de Phu-lang-Thuong le 19 août, à 6 heures du matin. Il était accompagné de MM. Emmanuel Rousseau [son fils], Lecoq [Yves Le Coq], chef de cabinet, Levasseur, délégué de l'Annam et du Tonkin, Renaud, directeur des Travaux publics, Lagarde, officier d'ordonnance, Borreil, ingénieur en chef du chemin de fer, Laurent, contrôleur de l'exploitation.

À Bâclé, M. le colonel Gallieni souhaitait la bienvenue à M. le gouverneur général. L'arrivée a eu lieu à midi à Lang-son, grâce à la nouvelle machine arrivée dernièrement de France par l'*Annamite*.

La voie était gardée par les détachements de la Brigade du chemin de fer. À son arrivée à Lang-son, M. Rousseau était reçu par M. le lieutenant-colonel Bourgey, résident de France et maire de la ville. Les différents chefs de services et les colons lui ont été présentés par le commandant du Territoire.

Sur le parcours de la gare au territoire, les troupes étaient échelonnées.

À 4 heures du soir, visite au Trésor, à la nouvelle résidence, aux groupes de l'artillerie et des subsistances, au Réduit, à l'ambulance et aux casernements d'infanterie et d'artillerie de marine.

À 7 heures du soir, dîner auquel assistaient la suite du gouverneur, le colonel Gallieni, le Tong-doc de la province, le colonel Bourgey, le commandant Heckenroth, le docteur Capus médecin en chef de l'hôpital, M. Leroy, payeur particulier, M. Sirugue, receveur des Postes et télégraphes, etc., etc.

Le lendemain, à 6 heures du matin, a lieu le départ pour Dong-dang, en voiture. Arrivée à 8 heures, sans encombre, la route étant très bonne malgré les pluies torrentielles de ces jours derniers. Départ pour Nam-quan à 9 heures 1/4 ; salve d'artillerie de 21 coups canon tirée par le blockaus français qui domine la porte de Chine ; réponse des forts chinois en l'honneur de M. le gouverneur général qui arrive à 10 heures à la porte de Nam-quan où il est reçu par général Sou assisté de M. Bons d'Anty, consul de France à Long-tchéou et des officiers chinois. Grand déjeuner, puis départ à 2 heures 1/2 pour Dong-dang où l'on arrive à 3 heures du soir.

Le mercredi 21, départ à cheval et visite des blockaus de la frontière. Ce voyage, très fatigant, demandait beaucoup d'énergie vu la chaleur torride. M. le gouverneur a traversé le col de Déo-kao, visité les blockaus de Déo-kao, et de Bo-sa et est arrivé 9 heures à Na-han, blockaus très bien compris, et point stratégique fort important de la frontière. M. Rousseau y est reçu par M. le capitaine Rogerie, commandant le secteur de Nacham, et par M. le lieutenant Fialix, commandant le poste de Na-han. Déjeuner dans ce poste et départ pour Dong-dang en revenant par Pac-luong, Kuyda, où les chefs de poste rendent les honneurs à M. Rousseau. Arrivée à 2 heures soir à Dong-dang où l'on se repose une heure avant de partir pour Lang-son.

La réunion des courses* organisée en l'honneur de M. le gouverneur général, qui n'a pu y assister, étant indisposé par suite des fatigues résultant du long trajet effectué depuis deux jours, a eu lieu. La piste était bonne malgré pluies continuelles qui tombent depuis quelque temps et la réunion a été très intéressante. Trente deux chevaux indigènes ont couru dans les 3 épreuves. Moyenne des courses annamites de 1.200 mètres, 2' 12" — 5 concurrents se sont présentés dans le Prix du Consulat, offert par M. Bons d'Anty, consul à Lang-tchéou, et a été gagné par *Némo* (écurie Thiong-Tinh) ; *Cop* (écurie Béthuel) deuxième à 15 longueurs ; *Déficit* (écurie Nou-doi) troisième à 1/2 longueur. Non placés : *Abélard*, *Poussif*.

Le gagnant à couvert les 1.800 mètres de cette course de haies en 2' 25".

Le Prix de Kéthuong (course plate, 1.500 mètres) est gagné par *Lutteur* (écurie Thiong-Tinh) ; *Vermouth* (écurie Thiong-Tinh) deuxième à 10 longueurs, *Profil* (écurie Nou-doi) troisième. Durée de la course : 2' 7 "

Il est regrettable que l'indisposition de M. le gouverneur général l'ait empêché d'assister à cette réunion intéressante qui, organisée en 24 heures, a permis malgré tout, de faire courir 32 chevaux indigènes venus des environs pour se disputer les épreuves annamites. Le but de la société étant d'amener le plus grand nombre possible de chevaux dans le pays, une grande foire de 3 ou 4 jours aura probablement lieu cette année si, comme nous le désirons, Monsieur le Gouverneur général, qui paraît s'intéresser beaucoup à la question chevaline, veut bien accorder une subvention à la Société des courses de Lang-son qui ne peut parvenir au but qu'elle voudrait atteindre qu'à cette condition.

M. le gouverneur général est parti jeudi matin 22 août, pour Hanoï avec MM. Rousseau, Le Coz, Renaud, Lagarde, à 11 heures 30 du matin. Dans le train officiel avaient pris également place MM. Bons d'Anty, consul de Long-tchéou, et De Nully, des Douanes chinoises de Long-tchéou. Il a dû arriver à Phu-lang-thuong vers 6 heures de soir.

Depuis quelques jours, la marche des trains est plus régulière, mais la nécessité d'avoir des machines en bon état se fait sentir. Espérons que le service du chemin de fer vaudra bien commander en France trois ou quatre locomotives dans le genre de celle qui vient d'arriver. Alors tout ira bien, car le trafic avec la Chine nécessitera certainement des trains supplémentaires. Cette année, toute la province du Quang-si manque de riz, il faudra le faire venir du Delta.

Du reste, quelques maisons chinoises de Langson en ont fait venir plus de 80 tonnes le mois dernier et sous peu, d'importants convois de riz seront expédiés sur les postes chinois de la frontière.

Les travaux de construction sont arrêtés faute de crédits. M. le gouverneur général a pu se rendre compte de la nécessité qu'il y avait de les achever, et il a promis des crédits, tant pour les constructions que pour les travaux de voirie absolument indispensables dans une ville qui a pris tant d'importance en si peu de temps.

De passage à Langson ces jours derniers, M. le vétérinaire Bénét, de Sontay, venu à Langson pour visiter les animaux de la batterie d'artillerie et, en même temps, pour étudier le projet d'un haras que l'on voudrait installer ici. Ce serait une excellente idée, la région de Langson étant le pays des chevaux par excellence ; un immense terrain situé de l'autre côté du fleuve, entre les deux blockhaus Normand et Bossa n, pourrait être aménagé sans grands frais, et en peu de temps, l'on obtiendrait d'excellents résultats. Depuis le départ de M. Gillet, nous n'avons eu aucun vétérinaire ici, cet officier n'ayant pas été remplacé. Or, outre la batterie d'artillerie possédant une trentaine de chevaux ou mulets, il y a un peloton de cavalerie de 50 chevaux et beaucoup de chevaux appartenant à des particuliers. La présence d'un vétérinaire est absolument indispensable. Nous espérons donc qu'en attendant l'arrivée du vétérinaire qui devra remplacer M. Gillet, l'on voudra bien permettre à l'un des vétérinaires en service dans le Delta de venir de temps en temps à Langson.

Lors du séjour de M. le gouverneur général, à Langson son attention a été appelée sur l'utilité absolue d'un pont reliant Langson à Ky-Lua. Le chemin de fer devant se prolonger jusqu'à Na-cham, il y a tout intérêt à commencer ce travail de la plus grande importance pour l'avenir de la région. M. le gouverneur général a, du reste, promis d'étudier sérieusement cette question. Il est impossible de continuer avec le système des bacs que nous possédons depuis si longtemps, car régulièrement chaque année, au moment des crues, l'on ne peut passer le fleuve pendant plusieurs jours.

Un nouveau blockhaus situé à l'ancien ne porte de Lang-son, est en construction et sera terminé dans quelques jours. De cette façon Lang-son est bien gardé et nous n'avons pas à redouter la crainte d'une attaque.

Le 22 août, les nombreux partisans de Dong-son, Na-dzuong, Dong-dang, Na cham, That-khé, venus ici à l'occasion du voyage de M. le gouverneur général sont repartis dans leurs cantons.

N° 885. — ARRÊTÉ instituant une commission extraordinaire, à l'effet de donner son avis sur une livraison de 23 tonnes de riz, faite par M. Piganiol et rebutée par la commission ordinaire des recettes.
(*Bulletin officiel de l'Indochine française*, 1895)

Du 9 septembre 1895

Le Gouverneur général de l'Indo-Chine, commandeur de la Légion d'honneur,
Vu le décret du 21 avril 1891 ;

Vu l'article 56 des conditions générales des marchés en date du 20 octobre 1889, appliquées dans la colonie par arrêté du 8 janvier 1893 ;

Vu le procès-verbal de la commission ordinaire des recettes, en date du 10 août 1895, rebutant une fourniture de 23 tonnes de riz livrés à Phu-lang-Thuong par M. [Auguste] Piganiol, pour la brigade de la garde civile du chemin de fer, en exécution de son marché du 15 mars 1895 ;

Vu la lettre de M. Piganiol, en date du 11 août, demandant la réunion d'une commission extraordinaire ;

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

Article premier. — Une commission extraordinaire composée de :
MM. Muselier, résident de 2^e classe, président ;

Quennec, vice-résident de 1^{re} classe ;

Laurent, inspecteur de l'exploitation du chemin de fer de Phu-lang-Thuong ;

membres,

se réunira à Phu-lang-Thuong, sur la convocation de son président, à l'effet de donner son avis sur une livraison de 23 tonnes de riz faite par M. Piganiol et rebutée par la commission ordinaire des recettes.

Art. 2. — Le secrétaire général du Gouvernement général de l'Indo-Chine est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera communiqué et enregistré partout où besoin sera.

Hanoi, le 9 septembre 1895.

A. ROUSSEAU.

(Bulletin officiel de l'Annam-Tonkin, décembre 1895)

2 mai. Arrêté donnant à M. Vézin mainlevée du cautionnement de 33.754 fr. 98 affecté à l'entreprise des travaux du chemin de fer

LE TOUR D'ASIE

Au Tonkin

par Marcel Monnier

(Le Temps, 17 décembre 1895)

HONGAY ET KÉBAO. — HAÏ-DUONG. — PREMIÈRES IMPRESSIONS DU DELTA.

.....
Un chemin de fer de 13 kilomètres relie le port à Kébao où sont situées les mines. Et quel chemin de fer ! Ce ne sont que tunnels, tranchées en plein roc, ponts métalliques de 20 et 30 mètres de portée jetés sur les abîmes. En réalité, les lignes minières de Hongay et de Kébao, malgré leur développement restreint, n'en sont pas moins les plus sérieusement établies du Tonkin, celles dont la construction, due à l'initiative privée, a nécessité les plus importants travaux d'art, les seules aussi qui possèdent un matériel roulant digne de ce nom. Il y a loin de ces voies bien assises, de ces rails robustes, au [petit tramway Decauville de Lang-Son](#), avec sa voie liliputienne de 60 centimètres, ses machinettes poussives et ses wagonnets hors d'usage, reliques vénérables mais sordides de l'Exposition de 1889 ; rails, machines et voitures qui, vu l'importance toujours croissante du trafic, devront être remplacés à bref délai.

.....

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

Chemin de fer de Phu-Lang-Thuong à Langson

[21] Le contrat relatif à la construction du chemin de fer de Phu-Lang-Thuong à Langson est le type le plus achevé des marchés de travaux dont l'objet principal semble avoir été de créer à tout prix des ressources extraordinaires.

C'est en même temps, de tous les engagements contractés au nom du Protectorat, celui dont les conséquences ont été et sont encore le plus onéreuses pour son budget et pour les finances de la métropole.

Dès le mois de novembre 1890, il a donné lieu, à la tribune de la Chambre, aux plus vives critiques. Cette année même, dans un rapport [22] du 28 mars 1895, M. Doumer en a exposé avec détail toutes les phases alors connues.

La longueur de la ligne à construire atteignait 100 kilomètres environ : le type de voie choisi était la voie Decauville à 0 m. 60 d'écartement entre les rails. Les prévisions qui ont servi de base au marché du 13 septembre 1889 demeuraient inférieures à 4 millions.

La ligne a été ouverte à l'exploitation au commencement de l'année 1895.

Voici comment, à la date du 15 août, s'établissait d'après les documents fournis par le Directeur du contrôle des finances de l'Indo-Chine, le compte des dépenses faites et celui des dépenses restant à faire.

Montant des dépenses payées de l'origine des travaux au 15 août 1895	20.734.652 96
Dépenses restant à effectuer	1.104.299 50
Total	<u>21.838.952 46</u>

Ce total se répartit comme suit :

Dépenses de construction	15.368.629 63
• Dépenses accessoires	
Réduction de la citadelle de Langson et constructions y afférentes	251.711 80
Études pour la construction de la route de Langson à Pac-Lam	94.252 20
• Dépenses de protection	
Casernements, blockhaus et route de Lam à Bac-Lé	3.481.191 35
Solde et entretien de la brigade de garde civile chargée de la protection de la voie	1.765.199 53
Compte d'intérêts et indemnité spéciale de 30.000 francs alloué à des entrepreneurs hors du règlement du 30 juin 1894	877.967 95
Total égal	<u>21.838.952 46</u>

Ainsi, sur ce total énorme de 22.000.000 de francs environ, les dépenses de construction proprement dite représentent 15.368.629 fr. 63. La différence, 6.470.322 fr. 83, a été employée à des dépenses de diverses natures, dont futilité, peut-être réelle, ne se rattache que fort indirectement à l'entreprise du chemin de fer.

Ce qu'il importe surtout de retenir, c'est que cette énorme dépense, dont une large part a dû par la suite être acquittée par le budget métropolitain, a été engagée non seulement sans que le Parlement ait été préalablement consulté — on a pu, à cette époque, soutenir que le Gouvernement avait le droit de décider de sa propre autorité la construction d'un chemin de fer au Tonkin — mais aussi sans études [23] techniques

suffisantes, et sans aucune précaution pour maintenir un équilibre indispensable entre les charges qu'on assumait et les ressources disponibles.

Un rapport officiel de l'Inspection des Finances, adressé au mois de mars 1895 au Président du Conseil, caractérise en ces termes les errements suivis :

« Il n'est pas contestable que toutes les dépenses engagées l'ont été, depuis le début jusqu'à l'achèvement des travaux, de la façon la plus irrégulière et compromettante pour le Protectorat et pour le budget de la métropole, en définitive responsable. Le mode de paiement ne laisse pas moins à désirer. On n'a rien fait pour prévoir le chiffre de la dépense à laquelle on pouvait se trouver entraîné, non plus que les moyens d'y pourvoir. Jamais il n'a été tenu compte des prérogatives du Parlement. »

Dès 1888, la création d'une voie d'accès praticable jusqu'à Langson était instamment réclamée par l'autorité militaire, qui considérait ce point comme la clef du Tonkin.

L'opinion, tant en France qu'au Tonkin, se préoccupait du mode de ravitaillement alors employé entre Phu-Lang-Thuong et Langson : 3.000 coolies réquisitionnés faisaient ces transports, à travers un pays malsain ; à chaque voyage, les colonnes perdaient de 4 à 6 % de leurs effectifs. De fortes escortes devaient les accompagner; des ballots étaient perdus ; les vivres arrivaient avariés. Les soldats malades ou blessés devaient supporter 5 ou 6 jours de route à dos d'homme.

On crut d'abord qu'il était possible d'installer sur la route Mandarine une voie de 60 centimètres, semblable à celle en usage en France dans les places fortes.

Une dépense de 2 à 3 millions, 5 millions au plus, paraissait suffisante pour poser la voie sur la route avec quelques légers travaux d'appropriation, et, sans procéder à aucune étude sérieuse, ce qui eût, d'ailleurs, été difficile dans une région occupée par les rebelles, on décida l'exécution du chemin de fer.

Des télégrammes d'avril 1889 permettent de supposer que, dès ce moment, l'adoption de la voie Decauville était décidée dans la pensée du Sous-Secrétaire d'État, On annonçait que, si le matériel était expédié en juillet, la ligne pourrait être ouverte dès le mois de mars suivant (huit mois).

.....

[CRITIQUES PARLEMENTAIRES SUR LE CONTRAT SOUPE]

SUITE DE LA DISCUSSION DU PROJET DE LOI CONCERNANT UN EMPRUNT PAR LE PROTECTORAT DE L'ANNAM ET DU TONKIN (*Le Journal officiel de la République française*, 24 janvier 1896)

M. Maurice Lebon. — Messieurs, à la dernière séance j'ai demandé la parole lorsque l'honorable M. Étienne, s'expliquant sur le chemin de fer de Phu-Lang-Thuong à Langson, a déclaré que les paiements faits pour ce chemin de fer, et qui se sont élevés à 22 millions, avaient été la conséquence d'une adjudication parfaitement régulière.

Le cabinet dont j'ai fait partie ayant immédiatement arrêté les résultats de cette adjudication, et mis fin au contrat passé avec MM. Soupe et Raveau, la Chambre et l'honorable M. Étienne lui-même comprendront que nous sommes en désaccord sur la légalité et sur la portée de l'acte auquel il a été fait allusion. Mes collègues me connaissent assez pour savoir que je n'ai pas le goût de diriger, contre qui que ce soit, des attaques personnelles ou de me mêler à des débats de même nature, mais je suis obligé de m'expliquer sur ce point. (Très bien ! très bien !)

Si cette adjudication avait été régulièrement faite, le cabinet Casimir-Perier, M. Burdeau, ministre des finances, et moi, qui avons refusé, M. Burdeau de payer les certificats et moi d'en signer de nouveaux, nous serions dans notre tort.

Aussi je suis tout naturellement amené — je le ferai dans de très brèves observations — à expliquer pourquoi le cabinet dont je faisais partie avait cru ne pas devoir signer les certificats avec lesquels on faisait face aux dépenses du chemin de fer de Langson. C'est là le terrain sur lequel je veux me placer. La Chambre le voit, il n'a rien de personnel. Je n'entends attaquer aucun collègue, ni critiquer ou blâmer ce qu'on a fait; j'entends simplement expliquer ce que j'ai fait moi-même.

Comment cette question du chemin de fer de Langson s'est-elle posée pour moi ? Il n'y avait pas trois jours que j'étais à la tête de l'administration des colonies, lorsque l'honorable et regretté M. Burdeau me prévint qu'il circulait sur le marché de Paris des certificats rapportant 4,50 p. 100 d'intérêt et signés du sous-secrétaire d'État des colonies, certificats remboursables — que la Chambre veuille bien le retenir, parce qu'il faut se rendre compte de la situation dans laquelle je me trouvais en décembre 1893, — certificats remboursables, dis-je, en 1904, 1905 ou 1906.

Quelques jours après, on soumettait à ma signature le renouvellement d'un de ces certificats, c'est-à-dire qu'on me demandait de mettre ma signature au bas d'un certificat qui aurait remplacé un certificat déjà émis et qui devait être payable en 1905 ou 1906.

La Chambre voit bien quelle était ma situation : il ne s'agissait pas d'un engagement, pris par un de mes prédécesseurs, dont les conséquences peuvent se dérouler à des dates plus ou moins lointaines et dont un successeur doit savoir dans certains cas, même quand il ne les approuve pas complètement, accepter les responsabilités ; il s'agissait d'un acte comportant une responsabilité personnelle ; il s'agissait d'apposer ma signature au bas d'un certificat. Dans ces conditions, et alors que le ministre des finances m'avait averti, la Chambre comprend bien que je ne pouvais prendre cette responsabilité sans en référer au conseil des ministres. (Très bien ! Très bien !)

Du reste, un prédécesseur de M. Burdeau, l'honorable M. Peytral, écrivait la lettre suivante, le 16 novembre 1893, quinze jours avant de quitter le ministère :

« Monsieur le sous-secrétaire d'État et cher collègue,

« Des renseignements viennent d'être demandés à mon administration au sujet de certificats qui seraient délivrés par l'administration des colonies à l'effet de constater que leurs titulaires sont inscrits au compte spécial du protectorat de l'Annam et du Tonkin comme créanciers des sommes qui y sont indiquées et qui doivent leur être payées au ministère des finances, à des échéances éloignées, commençant dix années après l'émission desdits certificats. Les intérêts seraient stipulés à 5 p. 100 et payables, comme le capital lui-même, au ministère des finances. Les titres seraient délivrés en paiement des dépenses faites pour la construction de chemins de fer.

« J'ai l'honneur de vous prier de vouloir bien me renseigner au sujet de cette affaire. Je désirerais notamment savoir si l'émission de titres ou de certificats semblables à ceux que je viens de décrire a été faite ou autorisée par vous, si elle est seulement projetée ou s'il y a eu un commencement d'exécution ; enfin, le cas échéant, quel est le montant des certificats en circulation et de ceux que vous seriez encore disposé à créer en vertu d'autorisations législatives. »

J'appelle l'attention de la Chambre sur ce point. Ainsi, à la date du 16 novembre 1893, le ministre des finances appelait l'attention du sous-secrétaire d'État aux colonies sur ces certificats en lui disant qu'ils ne pouvaient être créés qu'en vertu d'une loi.

M. Étienne. — Voulez-vous me permettre une observation ?

M. Maurice Lebon. — Je vais donner immédiatement satisfaction à M. Étienne; d'ailleurs, le rapport de M. Krantz ¹⁷ confirme ce qu'il a dit l'autre jour à la tribune et une lettre du sous-secrétaire d'État au ministre des finances, en date du 23 novembre, qui figure dans les annexes du rapport, constate que, pendant trois ans, le ministre des finances avait payé ces certificats. Voilà la situation.

Que la Chambre n'oublie pas que je me trouvais en face du ministre des finances, de M. Burdeau, qui déclarait également que ces certificats devaient être autorisés par vous. Dans ces conditions, le cabinet a délibéré sur la question, et je n'ai été que son interprète dans les décisions que je vais faire connaître à la Chambre.

Je ne dis pas cela pour dégager ma responsabilité ; je l'accepte au contraire tout entière, car c'est grâce à ces décisions que j'ai arrêté les certificats qui étaient, comme la Chambre le verra tout à l'heure, le moyen d'alimenter le budget extraordinaire du Tonkin. C'est grâce à ce résultat qu'on a été obligé de régulariser les choses et de venir devant le Parlement demander de rentrer dans la règle et dans l'ordre commun. (Applaudissements sur divers bancs.)

Voici la décision prise par le Gouvernement, à la date du 2 janvier 1894, et qui a été transmise par un télégramme au gouverneur général à Hanoï : « Le Gouvernement me charge de vous informer, en réponse à votre dépêche concernant le chemin de fer Phu-Lang-Thuong-Langson que les errements anciens ne seront pas continués.

« Pour éviter la suspension des travaux, ouvrez provisoirement un compte régie.

« Le Gouvernement pourvoira d'urgence aux mesures nécessaires pour vous fournir les crédits. »

Le 5 janvier, j'écrivais à M. Soupe, entrepreneur du chemin de fer de Phu-Lang-Thuong à Langson :

« En réponse à votre lettre du 29 décembre dernier, j'ai l'honneur de vous annoncer que les errements suivis jusqu'à présent, en ce qui concerne l'entreprise du chemin de fer de Phu-Lang-Thuong à Langson, ne seront pas continués.

« J'estime que le Parlement doit être appelé à se prononcer sur tout ce qui a trait à la construction de lignes ferrées en Indo-Chine. »

Je ne faisais que rappeler une décision de la Chambre de 1890 qui, en même temps qu'elle donnait, à cette époque, un bill d'indemnité à M. Étienne, inscrivait cet article dans la loi de finances. J'indique la situation spéciale qui m'était faite. M. Étienne avait un bill d'indemnité ; mais ses successeurs, pour l'avenir, ne l'avaient pas ; je me trouvais en présence d'un article de la loi de finances devant lequel je devais m'incliner, et je devais saisir le Parlement de toutes ces questions qui intéressaient les chemins de fer.

« En conséquence, le compte de l'entreprise du chemin de fer de Langson sera soumis aux Chambres dès les premiers jours de la rentrée : en attendant qu'elles aient pu se prononcer à ce sujet, il ne m'est pas possible de donner suite aux demandes contenues dans votre lettre précitée du 29 décembre dernier. »

Et conformément à cette lettre, le 30 janvier 1894, un projet de loi était déposé sur le bureau de la Chambre demandant une somme de 9 millions — c'était conforme aux renseignements qu'on m'avait donnés — pour payer ce qui était dû des certificats et des travaux qui restaient à échéance.

Ce projet de loi était signé, non par moi, — car, comme sous-secrétaire d'État, je n'avais pas le droit de le signer, — mais par MM. Burdeau et Marty au nom du Gouvernement tout entier.

Non seulement ce projet de loi a été déposé, mais j'ai été entendu par la commission des finances qui existait à cette époque ; j'ai insisté pour qu'il fût voté et j'ai fourni à la commission les explications que je vais donner tout à l'heure à la Chambre elle-même. Cependant, il n'est pas venu en discussion, et la Chambre sait dans quelles conditions

¹⁷ 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 ?](#)

j'ai été amené, quelques mois après, par la création du ministère des colonies, à ne plus avoir la responsabilité des affaires. Quoi qu'il en soit, voilà ce que j'avais fait, et c'est encore dans ce sens que, le 5 février, j'écrivais à MM. Soupe et Raveau :

« Messieurs, le Gouvernement a déposé, le 30 janvier dernier, sur le bureau de la Chambre, un projet de loi tendant à obtenir les ressources nécessaires à l'acquittement de toutes les dépenses du chemin de fer de Phu-Lang-Thuong à Langson.

« Ce projet a été envoyé à l'examen de la commission des finances et je ne négligerai rien pour qu'il puisse être discuté, en séance publique, dans le plus bref délai possible.

« Mais jusqu'à ce qu'une décision ait été prise à ce sujet par le Parlement, je ne saurais faire procéder à aucun paiement relatif à cette affaire. J'ai donc l'honneur de vous informer que l'échéance du 10 février sera prorogée ; elle fera l'objet d'un règlement ultérieur. »

Ces décisions qui étaient prises, je le répète, par le Gouvernement tout entier, et dont j'accepte toute la responsabilité, avons-nous eu raison de les prendre ? C'est ici que je vais mettre très rapidement sous les yeux de la Chambre les contrats successifs qui ont été passés et qui, suivant nous, justifiaient parfaitement cet arrêt des certificats.

Je constate d'abord que je me trouve d'accord avec l'inspecteur des finances chargé par l'honorable M. Ribot, conformément à une décision de la Chambre, de donner son avis sur cette question.

Voici comment s'exprime le rapport de l'inspection des finances :

« Il n'est pas contestable que toutes les dépenses engagées l'ont été, depuis le début jusqu'à l'achèvement des travaux, de la façon la plus irrégulière et compromettante pour le protectorat et pour le budget de la métropole, en définitive responsable. Le mode de paiement ne laisse pas moins à désirer. »

Vous voyez donc que l'inspection des finances condamne comme nous ces certificats émis sans autorisation législative ; or l'honorable M. Étienne disait l'autre jour que c'est après coup que l'inspection des finances a blâmé ces procédés. Je puis dire que l'inspection des colonies également, dès le premier jour, a signalé que ces fameux certificats violaient le décret fondamental sur la comptabilité publique de 1862 et devraient être considérés comme absolument illégaux.

Mais voici les actes. Je prends d'abord le cahier des charges du 13 septembre 1889. La Chambre me permettra de faire passer sous ses yeux les deux articles nécessaires à l'intelligence de mon argumentation.

« Art. 45. — Les sommes dues à l'entrepreneur pour tous les travaux en régie et pose de voie seront majorées à son profit de 18 p. 100 pour frais généraux. »

Mais l'adjudication du 13 septembre 1889 prévoyait le mode de paiement et je demande à la Chambre de bien faire attention à l'article 47.

« Art. 47. — Le remboursement des avances faites par l'entrepreneur sera effectué par le protectorat de la manière suivante : « 500.000 fr. payables un an après le départ du premier convoi de matériel en 1890 ;

« 500.000 fr. payables un an après en 1891 ;

« 1 million payable un an après, en 1892 ;

« 1 million payable un an après, en 1893 ;

« 1 million payable un an après, en 1894 ;

« Le solde payable un an après, en 1895.

« Le protectorat pourra anticiper ces paiements au total ou par fractions.

« Pour tous paiements différés, l'intérêt au delà du jour de l'échéance sera porté à 6 p. 100 et se confondra avec le capital de manière à porter intérêt à partir du 1^{er} janvier de l'année suivante. »

Voici donc un contrat qui, comme l'a dit M. Étienne, a été une adjudication : trois adjudicataires se sont présentés, et je vous demande la permission de mettre sous vos yeux le procès-verbal de l'adjudication :

« Aujourd'hui treize septembre mil huit cent quatre-vingt-neuf, en conséquence des ordres du sous-secrétaire d'État des colonies et conformément aux avis affichés et publiés tant à Paris que dans les autres places de commerce, nous, Lidin, commissaire général de la marine, assisté de M. Bourlet, représentant le 7^e bureau des colores, en présence des membres de la commission des marchés, le service de l'inspection n'étant pas représenté, avons procédé à l'adjudication, sur soumissions cachetées, relative à l'établissement d'une voie ferrée à effectuer de Phu-Lang-Thuong à Langson (Tonkin).

« Trois soumissions ont été remises entre les mains du président et déposées sur le bureau.

« Ces soumissions, décachetées dans l'ordre de leur présentation, ont donné les résultats suivants :

« M. Soupe (Georges), demeurant à Paris, 55, rue Saint-Lazare, s'engage à exécuter le chemin de fer de Phu-Lang-Thuong moyennant la somme totale de 3.876.100 fr. ;

« M. A Le Page a présenté une soumission qui a été déclarée nulle comme n'étant pas conforme aux conditions du cahier des charges :

« La société des travaux publics et constructions a présenté une soumission qui a été déclarée nulle comme n'étant pas conforme aux conditions du cahier des chargés. »

M. Soupe est déclaré adjudicataire.

Voilà, messieurs, les termes mêmes de cette adjudication ; mais je m'empresse tout de suite de dire à la Chambre qu'il ne faudrait pas aller jusqu'à croire que M. Soupe prenait l'engagement de faire le chemin de fer de Phu-Lang-Thuong à Langson pour 3.876.000 fr. Il eût été insensé de vouloir obliger M. Soupe à faire le chemin de fer dans ces conditions : le rapport de M. Krantz l'a indiqué, il n'y avait pas, à ce moment-là, d'études définitives, on ne savait pas ce qu'il coûterait. On avait voulu trouver 3.876.000 fr. au moyen d'un contrat de travaux publics.

M. Étienne vous a indiqué pourquoi on ne voulait pas s'adresser au Parlement. Il a dit que les 18 p. 100 n'étaient pas exagérés ; je suis absolument de son avis. Étant donné qu'on ne voulait pas s'adresser au Parlement, ce qui m'eût semblé plus régulier.

M. Hubbard et plusieurs membres à gauche. — Mais c'était absolument nécessaire !

M. Maurice Lebon. — Je suis d'avis que, du moment qu'on voulait éviter le Parlement, qu'on voulait emprunter sous une forme déguisée, les 13 p. 100 n'avaient rien d'exagéré ; et, au risque de ne pas paraître assez pur à mes honorables interrupteurs, je vais faire encore une concession énorme.

Si même au bout de quelques années, nous nous étions trouvés en présence de ce cahier des charges, je ne me serais pas reconnu le droit de ne pas l'exécuter. Il y a une certaine solidarité qui fait qu'en présence d'une adjudication que je n'aurais peut-être pas faite moi-même, mais qu'il y aurait eu à compléter, je me serais incliné.

Mais est-ce cette adjudication qui a été exécutée ? Elle n'a pas même reçu un commencement d'exécution, et c'est ce qui justifie la décision que nous avons prise, et sur laquelle je vais m'expliquer avec la plus grande modération.

Je le répète une troisième fois, et je le répèterai jusqu'à la fin : je n'entends ni incriminer ni discuter ceux qui ont fait autrement que moi ; j'entends rappeler à la Chambre qu'on me demandait de mettre ma signature au bas des certificats. On a parlé de conscience ; je n'apprécie les actes de personne, chacun est libre ; mais dans ma conscience, je ne me suis pas cru le droit de signer les certificats, et M. Burdeau m'avait déclaré qu'il ne les payerait pas si je les signais. Mais j'étais d'accord avec lui ; il n'a pas eu besoin d'insister sur cet argument ; je n'avais pas plus envie de signer que lui de payer, parce que ces certificats n'existaient pas en vertu de contrats d'adjudication.

Ç'a été, la Chambre va le voir, une série de modifications successives qui, le cahier des charges le constate, alors que deux entrepreneurs étaient écartés comme n'en remplissant pas les conditions, ont fait incontestablement des avantages particuliers — sans que j'incrimine les intentions de ceux qui ont fait ces avantages — à l'entrepreneur qui avait participé à une soi-disant adjudication.

En effet, que résultait-il de cette adjudication ? Il en résultait quelque chose de très simple. Le but, je le répète, ce n'était pas que le chemin de fer fût fait avec 3.800.000 fr. ; c'était de trouver 3.800.000 fr. Quand on s'adresse à un banquier, il n'a pas forcément l'argent dans sa poche ; mais quand on lui présente les garanties voulues, il doit fournir l'argent : aucun homme d'affaire ne le contestera.

Quelles étaient les garanties qu'on avait acceptées ? Par suite des conditions dans lesquelles le remboursement devait avoir lieu, la garantie c'était les ressources du budget du Tonkin. Mais il y avait des aléas, et c'est pour cela qu'il y avait 18 p. 100 de majoration.

Cette majoration était justifiée au point de vue du contrat. Il y avait cet aléa que le Tonkin rembourserait peut-être mal ou rembourserait insuffisamment. L'entrepreneur avait donc demandé avec beaucoup de justice 18 p. 100 de majoration. Mais vous allez voir que, par une clause additionnelle — et c'est la première dérogation au cahier des charges que nous allons rencontrer — on supprime tous les aléas. L'entrepreneur gagne donc la majoration de 18 p. 100.

L'approbation de l'adjudication est du 9 octobre. Qu'est-il arrivé ? On avait traité — je ne fais de reproche à personne — avec un entrepreneur qui fut déclaré adjudicataire, qui non seulement n'avait pas d'argent, mais qui ne possédait pas le crédit nécessaire pour s'en procurer. Alors que lui a-t-on donné ? On a fait, avec l'approbation de la commission des marchés — nous verrons que c'est une garantie qui n'a pas existé pour d'autres changements en présence desquels je me suis trouvé — une clause additionnelle dont l'article 1^{er} modifiait complètement les conditions de paiement, c'est-à-dire les conditions de l'adjudication dont Soupe avait été le bénéficiaire.

On disait : « Toutes les sommes dépensées, au lieu d'être portées au crédit de l'entrepreneur, suivant les articles 3, 9, 31 et 45 du marché du 13 septembre 1889, seront inscrites, au fur et à mesure, à un compte spécial du protectorat à Paris, de telle sorte qu'il puisse être délivré un certificat d'inscription soit au nom de l'entrepreneur, soit au nom d'une autre personne qu'il désignera préalablement. Ces certificats mentionneront que les sommes inscrites seront payables à Paris, au ministère des finances, sur le compte courant du protectorat, dans les délais stipulés au cahier des charges. »

Autrement dit, on substitue à la garantie qui résultait de l'adjudication la signature du sous-secrétaire d'État du gouvernement français.

M. Étienne. — Je demande la parole.

M. Maurice Lebon. — Au lieu d'exiger les paiements dans les délais de l'article 47, que faut-il à l'entrepreneur ? Un simple fonds de roulement. On lui donne des certificats qu'il négocie.

En 1893 — M. Peytral et M. Burdeau l'ont dit —, on négociait à 4,50 p. 100 des certificats qui avaient été payés à 25 ou 30 p. 100 de majoration aux entrepreneurs.

Dans ces conditions, au moment où l'on me demandait ma signature, je me trouvais en présence d'un acte déclaré irrégulier par l'inspection des colonies et contraire aux règles de la comptabilité.

Ces certificats étaient incontestablement des bons du Trésor pour lesquels, suivant nous, l'autorisation législative était indispensable. Aussi nous avons considéré que nous n'étions pas en présence de l'adjudication primitive. Mais ce n'est là qu'un premier changement. En 1890, un nouveau changement est fait, et on accorde un nouvel intérêt annuel de 3 p. 100.

Voilà ce qui s'était passé en 1890. Les 3.800.000 fr. promis par l'adjudicataire avaient été payés. Ces messieurs avaient dit : Nous avons exécuté notre contrat ; par conséquent, nous demandons de nouveaux avantages. C'est alors qu'on leur a accordé un nouvel intérêt annuel de 3 p. 100 qui s'ajoutait aux 5 p. 100 annuels et aux majorations.

Il y a dans les annexes du rapport de M. Krantz un rapport de l'inspection des colonies qui indique à quel résultat on arrive avec ce chiffre, et il importe de le faire passer sous les yeux de la Chambre.

Voici 100.000 fr. avancés par M. Soupe, et dans des conditions telles qu'avec les certificats il n'avait eu que la peine de négocier la signature du sous-secrétaire d'État du gouvernement français. Admettez qu'au bout de quatre ans on remboursât les certificats — et vous savez que quand je suis arrivé au sous-secrétariat, c'était pour douze années qu'on me demandait d'en signer de nouveaux. Les 100.000 fr. étaient d'abord majorés de 18 p. 100, de quatre fois 3 p. 100 en quatre ans ; 18 et 12 cela fait 30 ; de sorte qu'au bout de quatre ans, les certificats étaient remboursables, pour 100.000 francs avancés au protectorat, à 130.000 fr. plus les intérêts à 5 p. 100 sur les 130.000 francs pour les quatre années écoulées.

Voilà à quel taux on empruntait à ce moment-là en vertu de l'acte de 1890.

Un membre à gauche. — Voilà ce qu'on appelle un placement de père de famille ! (On rit.)

M. Maurice Lebon. — L'autre jour, l'honorable M. Étienne disait qu'on n'avait jamais emprunté à 25 p. 100. Je ne dis pas que cela s'est fait pendant son passage au sous-secrétariat des colonies, mais si les conséquences n'en avaient pas été prévues, il n'en est pas moins vrai qu'avec la majoration d'intérêt on arrivait — c'est l'honorable M. Delcassé qui me rappelait ce chiffre — au taux de 38 p. 100. Il s'agissait, en effet, d'expliquer un nouveau changement qui a été fait, celui-là aussi, par simple correspondance, car pour le taux de 18 p. 100, nous nous trouvions en présence de ce fait qu'il y avait eu au début une adjudication publique.

Il s'est produit un premier changement apporté de gré à gré avec l'avis de la commission des marchés ; il y a eu ce nouvel intérêt de 3 p. 100 accordé annuellement qui fut fait sans avis de la commission des marchés et par simple correspondance. Vous voyez à quelle résultat on arrive : à un intérêt de 38 p. 100 ; c'est le chiffre de M. Delcassé. (Exclamations sur divers bancs.)

C'est dans ces conditions qu'en 1893, on a assisté à un nouveau changement de l'adjudication en vue de l'améliorer ; et vous allez voir l'entrepreneur faisant cette grande concession de ramener les 38 p. 100 à 25 p. 100. C'est à ce fait que l'inspecteur des colonies faisait allusion et non pas au fait primitif. C'est avec les 3 p. 100 annuels et un retard pendant douze ou quinze ans qu'on arrivait à un taux de 38 p. 100. Comme concession, comme modération, l'entrepreneur propose de réduire les 38 p. 100 à 25 p. 100, ainsi que cela ressort d'une lettre du 31 mai 1893 dont voici la teneur :

« Par votre lettre du 7 avril dernier vous m'avez transmis copie des lettres échangées à Saïgon avec M. le gouverneur général de l'Indo-Chine, au cours du voyage que M. Raveau a fait en Indo-Chine.

« M. de Lanessan m'a transmis ces mêmes documents, en me laissant le soin de régler définitivement avec vous les points sur lesquels il s'était mis, en principe, d'accord avec vous.

« À la suite des entretiens que j'ai eus avec vous à ce sujet, vous m'avez adressé, le 17 mai dernier, une lettre dans laquelle vous exposez les conditions dans lesquelles vous seriez disposé à modifier les conventions précédemment passées avec mon administration.

« Voici les propositions que vous avez formulées : « À partir du 1^{er} août prochain, les demandes de certificat que nous aurons à vous adresser ne seront plus calculées qu'avec la majoration unique de 25 p. 100 du montant des bordereaux, cette majoration étant substituée aux deux autres de 18 p. 100 et 3 p. 100 annuelles, auxquelles nous avons droit en vertu de nos contrats. »

Vous voyez qu'en vertu de ce contrat, je n'étais plus en présence d'une adjudication, puisque les 3 p. 100 relatifs à la création de certificats étaient un acte additionnel à

l'adjudication. C'était une convention de 1890, une simple correspondance, qui les avait créés. Et alors il ajoute :

« Cette réduction était consentie en considération de la rapidité et du mode d'exécution des travaux pour l'achèvement de la ligne de Langson. Il est entendu que si les travaux n'étaient pas achevés ou tous les certificats délivrés à la fin de l'année 1894, nous aurions droit *ipso facto*, à titre de dommages et intérêts :

« 1° À une somme de 15.000 fr. par mois ou fraction de mois de retard, cette somme payable en certificats, par mois ou fraction de mois en retard, au fur et à mesure. »

Il importe d'appeler l'attention de la Chambre sur cette clause, car je demande à ceux qui ont l'habitude des contrats de travaux publics si l'on stipule d'ordinaire des indemnités pour le cas où les travaux ne seront pas finis dans un délai déterminé.

Dans l'espèce, il s'agissait d'une indemnité de 15.000 fr. par mois. Cette indemnité a été réduite à 10.000 fr., je le reconnais, par M. Delcassé ; mais on n'en faisait pas moins aux entrepreneurs 120.000 fr. de rente dans le cas où les -travaux ne seraient jamais terminés. (Exclamations et rires.)

C'est la clause la plus extraordinaire, la plus invraisemblable qui puisse se rencontrer, mais qui peut toutefois s'expliquer, parce qu'il ne s'agissait pas en réalité de contrats de travaux publics, mais uniquement de contrats faits sous cette forme; c'est ainsi que, de fil en aiguille, par des modifications successives, on arrive à dire aux entrepreneurs : Nous vous faisons 120.000 fr. de rente si vous ne finissez pas vos travaux. (Nouvelles exclamations.) Je laisse à la Chambre le soin d'apprécier si cette clause était admissible.

Ensuite, on agit encore en dehors de l'autorisation du Parlement et on applique aux prolongements les 20 p. 100 de majoration; de sorte que — M. Étienne le reconnaissait l'autre jour — sur les 22 millions de travaux payés par les certificats de Langson, il n'y a eu en réalité que 15 millions dépensés pour les chemins de fer et 7 millions pour les dépenses extraordinaires du Tonkin ; avec ces nouveaux certificats, on pouvait faire encore pendant plusieurs années des prolongements, et avec le même mode de paiement et les 20 p. 100 de majoration, on aurait pu entretenir pendant des années un budget extraordinaire du Tonkin sans recourir à l'intervention du Parlement.

Par une dépêche en date du 16 décembre, qui figure dans les annexes du rapport, pour tous ces prolongements, je rappelais que l'autorisation, depuis la loi de finances de 1890, ne pouvait être obtenue que par une décision du Parlement. Du reste, M. de Lanessan a reconnu, par une dépêche en réponse à la mienne, que rien ne pouvait avoir d'effet définitif sans la ratification des Chambres.

Voilà mes actes en ce qui concerne le chemin de fer de Langson. Je n'ai pas besoin d'insister davantage à cet égard devant la Chambre, pour qu'elle reconnaisse que je n'ai pas eu tort.

Pour ma part, j'accepte et je revendique hautement toute la responsabilité de ces actes, et je puis le faire d'autant mieux qu'après que j'eus quitté l'administration des colonies le projet que j'avais déposé n'a pas été discuté ; mais mes honorables successeurs, si ces certificats leur avaient paru bons, après une simple interruption de trois mois, auraient pu le reprendre.

Je le dis à l'honneur de M. Delcassé. Lors de la discussion de 1895, notre collègue rappelait qu'au mois de juin 1894, il avait contracté un emprunt de 6 millions à la banque de l'Indo-Chine, il faisait valoir combien le crédit du Tonkin s'était amélioré puisque cet emprunt s'était fait à 5 p. 100. Il me permettra de lui faire observer que, si je n'avais pas interrompu les certificats, les emprunts auraient continué avec les 5 p. 100 d'intérêt et les 25 p. 100 de majoration. (Très bien ! très bien !)

Par conséquent, vous voyez quelle a été l'opération accomplie par le ministère dont j'ai fait partie. Nous avons arrêté ces certificats — j'entends simplement, je le répète, expliquer ce que nous avons fait ; je ne récrimine contre qui que ce soit, je ne critique personne — parce que nous avons considéré que la majoration était excessive ; nous

avons pensé que nous n'étions pas en présence d'une adjudication à trois reprises différentes modifiée par un acte additionnel, alors que deux adjudicataires avaient été écartés de l'adjudication comme n'ayant pas rempli les conditions imposées par le cahier des charges et qui faisait, à notre avis, des avantages qui n'avaient pas été prévus par ce même cahier des charges, par cet acte de 1890 qui accordait 3 p. 100 d'intérêt annuel à l'adjudicataire, par celui du 31 mai 1893 que nous ne devons pas approuver. C'est dans ces conditions que les certificats ont été interrompus.

J'ai terminé, sur ce point, les explications que je devais à la Chambre. Je ne regrette rien de ce que j'ai fait, et je crois avoir bien servi les intérêts du Tonkin, puisque nous avons obtenu pour cette colonie des emprunts qui nous coûtent beaucoup moins cher que ceux qui avaient été contractés auparavant. (Applaudissements.)

Puisque je suis à la tribune, la Chambre me permet-elle de motiver mon vote ?

J'ai voté, comme membre de la commission du budget, le projet de loi présenté par le Gouvernement; je le voterai également en séance.

Depuis un an, le gouverneur général du Tonkin, qui est complètement étranger à tous les contrats que la commission du budget a pu critiquer, a administré d'une manière absolument correcte la colonie qui lui était confiée. (Très bien ! Très bien !) Il est venu devant le Parlement, après en avoir référé au Gouvernement et à M. le ministre des finances, qui a pu exercer sur lui entièrement son contrôle...

M. Paul Doumer, ministre des finances. — Et avec sévérité !

M. Maurice Lebon. — ...pour savoir si les ressources du Tonkin pouvaient faire face à l'emprunt qui était demandé. Dans ces conditions, je demande à la Chambre de voir les conséquences qu'aurait son vote s'il était négatif. Quand, pour la première fois peut-être, vous vous trouvez en présence non plus de la carte forcée — vous avez toujours payé, parce que la France était engagée — mais d'un projet mûrement étudié, comme celui qui vous est soumis, non pour vous demander de payer, comme vous l'avez fait à deux ou trois reprises différentes, avec l'argent du budget français, mais pour accorder simplement la garantie que vous avez donnée déjà à la Tunisie, et après un examen sérieux de la part du Gouvernement, dans ces conditions, il importe de se préoccuper, au point de vue du Tonkin, des conséquences de votre vote.

Que dirait-on là-bas ? Je n'entends ni excuser ni justifier certaines irrégularités commises — et la Chambre a vu que nous ne nous y étions pas associés — ; néanmoins, sans y trouver une excuse et une justification, on finirait par dire au Tonkin : « Quand on s'adresse au Parlement tout est suspendu pendant longtemps et nous n'arrivons à aucun résultat. »

En présence d'une administration et d'un Gouvernement qui nous apportent un projet parfaitement étudié, d'une administration qui, depuis un an, a montré une déférence absolue pour le Parlement, qui n'a rien engagé sans que le gouvernement central ait pu — et M. le ministre des finances le rappelait — exercer un contrôle sérieux, puisque par prudence il a réduit de 20 millions le projet du gouvernement général, dans ces conditions, pour ma part, je ne prendrai pas la responsabilité de repousser le projet.

Je le voterai parce que je suis convaincu qu'au début d'une colonie, après les fautes qui ont été commises, ce refus serait peut-être une imprudence.

Je fais appel à M. de Montfort, qui, en termes éloquents, rappelait les sacrifices consentis. Que penserait-il d'un industriel qui, après avoir dépensé 500.000 fr. dans une affaire, n'ayant plus, pour la faire réussir, qu'à y consacrer un dernier sacrifice, passerait à une autre entreprise ? (Très bien ! Très bien !)

M. Julien Dumas. — C'est un engrenage !

M. Maurice Lebon. — Je crois, messieurs, qu'en présence d'un projet aussi sérieusement étudié et motivé, vous ne pouvez pas ne pas accorder ce sacrifice. Ma conviction personnelle est que ces 25 millions que nous continuons à payer pour les opérations militaires au Tonkin doivent, à un moment, aller en diminuant, et qu'au

contraire, il est évident que si vous ne permettez pas à la colonie nouvelle de se développer, de se mettre en valeur, vous vous condamnez à payer toujours ces 25 millions.

Ces sacrifices, quant à moi, je ne les refuserai pas, et je ne prendrai pas la responsabilité de ne pas voter le projet de loi qui vous est présenté. (Applaudissements.)

M. le président. — M. Étienne a demandé la parole. Si les orateurs inscrits et la Chambre n'y font pas opposition, nous en terminerons tout d'abord avec ce débat un peu spécial. (Assentiment.)

La parole est à M. Étienne.

M. Étienne. — Messieurs, la thèse qu'a soutenue à cette tribune l'honorable M. Maurice Lebon avait déjà été agitée dans les précédentes assemblées. On m'a adressé à ce moment des critiques identiques à celles qui viennent d'y être formulées.

On m'a, en effet, reproché d'avoir fait une adjudication qui, après coup, avait été modifiée. La modification principale, à laquelle s'est attaché M. Maurice Lebon, consiste dans ce fait qu'après avoir fixé dans le contrat les époques auxquelles devait être effectué le paiement, j'avais consenti à donner à l'adjudicataire un certificat qu'il avait faculté de négocier. Voilà, je crois, l'argument et la critique.

Or, je me demande comment il m'aurait été possible de refuser à un créancier du protectorat la reconnaissance écrite de sa créance. Le contrat disait : « Quand vous aurez fait pour la première année 500.000 fr. de travaux et pour la seconde année 1 million, vous passerez au ministère et vous viendrez toucher cette somme. » Qu'a fait l'avenant car il s'agit d'un avenant qui a été approuvé — M. Lebon l'a rappelé — par la Commission des marchés du sous-secrétariat des colonies ? Il a dit à l'entrepreneur : « Quand les comptes des travaux exécutés au Tonkin seront vérifiés et apurés, vous recevrez un titre qui reconnaîtra que vous avez effectué pour 1 million ce travaux et que le protectorat vous doit ce million. »

Voilà quel a été l'avenant. Jamais il n'est entré dans ma pensée qu'un système pareil de comptabilité put être incriminé.

Je ne vois pas en quoi j'ai accordé un avantage quelconque à l'adjudicataire le jour où je lui remis la reconnaissance exacte de la somme qui lui était due. Je ne vois donc pas comment on a pu trouver matière à discussion dans un fait aussi simple.

Le second grief porte sur les 3 p. 100 qui, après coup, ont été, en effet, accordés à l'adjudicataire. Nous étions en 1890, c'est-à-dire à un an du contrat primitif et nous nous trouvions en présence d'une situation que nous n'avions pas prévue au début.

Avant-hier, dans la discussion que j'ai infligée à la Chambre, je n'ai pas pu donner tous les développements qui pouvaient éclairer le débat ; mais puisqu'il le faut, je vais préciser.

En 1890, dans quelle situation nous trouvions-nous ? Les conditions imposées à l'adjudicataire étaient épuisées. Quand, en 1889, nous avons soumis à l'adjudication, dans les formes régulières — ce qui, je le répète, n'avait jamais été fait en France, et ce qui ne se fait pas encore en France à l'heure actuelle — les travaux du chemin de fer, nous pensions que nous allions créer un instrument de transport qui coûterait au protectorat une somme de 4 ou 5 millions environ.

Pourquoi avons-nous pensé que la dépense ne devait pas aller au delà de cette somme ? Parce que nous nous étions adressés au gouverneur général de l'Indo-Chine, au regretté M. Richaud. Nous lui avons indiqué que nous voulions faire un chemin de fer qui pourrait nous conduire dans les délais les plus courts de Phu-Lang-Thuong à Langson, pour éviter les lourds sacrifices que nous supportions en hommes et en matériel, ainsi que je l'ai déjà déclaré à la Chambre dans la séance de mardi. (Bruit de conversations.)

Un membre à droite. — Parlez !

M. Étienne. — J'entends un de nos collègues dire : « Parlez ! » Mais il n'y en a pas deux qui le disent ! (Sourires.) J'avoue que je donne en ce moment des explications un

peu ardues qui ne sont peut-être pas de nature à être écoutées attentivement ; j'en demande pardon à la Chambre, mais je suis obligé de les lui fournir. Je ne suis pas monté à la tribune pour mon plaisir, croyez-le bien, messieurs, mais pour donner des explications franches et nettes ; j'y monterai encore toutes les fois qu'il le faudra. (Mouvements divers.)

Nous voulions donc faire un instrument peu coûteux et nous servir de la route mandarine qui relie Hanoï et par conséquent Phu-Lang-Thuong à Langson.

Par télégraphe, nous avons insisté auprès du gouverneur général en ces termes : Dites-nous quelle est la somme qu'il faut dépenser pour mettre cette route mandarine en état de recevoir un chemin de fer à traction économique, un chemin de fer sur route, en un mot.

Le gouverneur général, après avoir pris l'avis des ingénieurs des ponts et chaussées, — car là-bas aussi nous avons des ingénieurs des ponts et chaussées —, nous a répondu : Pour mettre en état la route de Phu-Lang-Thuong à Langson, vous aurez à faire une dépense de 1.300.000 fr. environ. Nous avons accepté ce chiffre comme exact. Nous avons ajouté à ces 1.300.000 fr. le coût du matériel de la voie et le matériel roulant, ainsi que les frais de transport ; nous avons fait le total et nous avons pensé que nous pourrions atteindre le but avec la somme de 3.800.000 fr. environ. C'est sur ces données-là que nous avons procédé à l'adjudication.

Qu'est-il arrivé ? Ce qui se passe en France a pu se produire au Tonkin. En France, nous avons souvent des prévisions dépassées par les événements. Les ingénieurs, après avoir fourni des indications, ont reconnu que la route mandarine était dans un tel état, que la somme de 1.300.000 francs ne suffirait pas ; que la dépense serait peut-être doublée ou triplée ; qu'il fallait faire non seulement une réfection complète de la route, mais encore des déviations nombreuses. C'est pour cela que cette somme de 3.800.000 fr. a été bien vite épuisée. À ce moment, l'adjudicataire nous fit savoir qu'ayant satisfait à toutes les obligations de son contrat, il ne pouvait pas continuer les travaux et qu'il ne consentirait à les poursuivre que si le cahier des charges était modifié avec des avantages pour lui, à spécifier.

Messieurs, que devons-nous faire ? Fallait-il interrompre les travaux et déclarer que les 3.800.000 fr. étaient complètement sacrifiés et perdus ? Nous le pouvions.

Nous avons pensé que nous ne devons pas nous arrêter ; qu'il était indispensable, malgré les difficultés, malgré même les déceptions que nous venions d'éprouver, qu'il fallait quand même poursuivre la construction de la ligne. Nous nous sommes donc inclinés devant la nécessité, après avoir débattu de notre mieux les prétentions de l'adjudicataire. Il nous a fait observer qu'il fallait qu'il fût de nouvelles avances, et il nous a demandé en retour un avantage.

Eh bien ! cet avantage, nous l'avons accordé : il a consisté dans les 3 p. 100 d'intérêt, comme l'a dit l'honorable M. Maurice Lebon. Mais je dois dire qu'au même moment où nous consentions ce sacrifice, nous venions nous en expliquer devant la Chambre.

Nous avons déposé, au nom du Gouvernement, un projet d'emprunt de 60 millions, destiné non seulement à payer les dépenses du chemin de fer, mais encore à exécuter un programme de travaux publics à peu près semblable à celui que vous discutez en ce moment.

Quelle réponse nous a-t-on faite en 1890 ? Nous nous sommes adressés à la commission du budget, qui a repoussé notre projet à une grande majorité.

Dans ces conditions, fallait-il faire arrêter, suspendre tous les travaux ? Nous ne l'avons pas pensé. (Ah ! ah ! à l'extrême gauche.) Parfaitement ! messieurs, et nous sommes venus le déclarer à la tribune, à l'occasion de la discussion du budget de 1891 ; après nos explications, la Chambre a approuvé nos actes et nous a accordé un bill d'indemnité.

M. Gérault-Richard. — Ce sont des contradictions qui lui sont familières. (Bruit.)

M. Étienne. — Sans doute elle a refusé d'autoriser l'emprunt de 60 millions que nous lui demandions, mais elle nous a accordé les crédits que nous réclamions pour la continuation de la construction du chemin de fer.

Passons à la question des certificats.

En 1890, le rapporteur du budget était mon éminent ami M. Burdeau ; il savait fort bien qu'à ce moment, nous avions déjà dé livré des certificats ; il n'ignorait pas que tout avait été étudié avec le soin le plus scrupuleux. Ce n'est pas nous qui avons trouvé la formule, ce ne sont pas les services de l'administration coloniale qui l'ont inventée, c'est le ministère des finances, et je puis être surpris qu'à deux années de distance, l'administration des finances ait déclaré ne pas connaître l'existence de ces certificats ; tous ces faits ont été ressassés par erreur à la tribune en 1890 et en 1893 et ils ont reçu l'approbation des Chambres.

Comme alors, je déclare que j'accepte l'entière responsabilité des actes que j'ai accomplis, sachant très bien que j'ai fait une œuvre utile, une œuvre tellement indispensable qu'elle est aujourd'hui pleinement justifiée par le traité franco-chinois que la Chambre va être appelée à ratifier dans quelques jours.

Grâce au chemin de fer de Phu-Lang-Thuong, vous allez pouvoir pousser les rails jusqu'à Long-Tchéou, le grand entrepôt commercial du Kouang-si et du Kouang-Tong. Telle était l'œuvre que j'avais conçue et qui va être accomplie. Un avenir prochain dira quels avantages de tous ordres mon pays et l'Indo-Chine pourront en retirer.

J'ai l'espoir que la Chambre actuelle saura reconnaître que si j'ai eu quelque hardiesse dans mes desseins, j'ai tout subordonné aux intérêts dont j'avais la charge. (Applaudissements sur divers bancs.)

M. le président. — La parole est à M. Delbet.

M. Delbet. — Messieurs, après les discours prononcés dans la dernière séance, il me semblait qu'il restait encore beaucoup d'obscurité dans cette question et qu'il était nécessaire de provoquer de nouvelles explications de la part du Gouvernement autour du projet sur lequel vous avez à voter.

Ce qui vient d'être dit par les orateurs qui m'ont précédé à cette tribune a déjà complété de la façon la plus heureuse beaucoup de renseignements qu'on avait besoin de connaître. Cependant, j'estime qu'au point de vue du passé, du présent et de l'avenir, il y a encore quelques considérations à exposer, quelques explications à demander avant de procéder au vote. (Bruit.)

Messieurs, je n'ai ni notes à produire, ni lecture à faire, je n'ai que quelques mots à dire et je ne crois pas qu'on puisse, sur une question de cette importance, me refuser la parole quand tant de points demandent à être éclaircis. (Parlez ! Parlez !)

Le rapport de M. Krantz nous a fait entrevoir un ensemble si extraordinaire d'erreurs, d'irrégularités et de désordres financiers, que le Panama lui-même a été dépassé. (Mouvements divers.)

Eh oui ! 130.000 fr. de rente constitués à un entrepreneur pour ne rien faire, c'est bien l'équivalent des choses les plus monstrueuses que l'histoire du Panama nous a révélées ; et tout à l'heure, M. Lebon a établi que précisément ce fait invraisemblable s'est réalisé au Tonkin.

En lisant le rapport où M. Krantz a développé, avec la franchise et la loyauté qu'il y a mises, toutes ces histoires, il me semblait entendre les considérants d'un jugement dont le prononcé allait suivre et serait extrêmement sévère. Ce jugement, il ne l'a pas prononcé, et s'il a fait une œuvre de sincérité et de loyauté, j'estime qu'il n'a pas fait au même degré une œuvre de justice.

Il s'en est expliqué déjà, et il a dit avec une grande netteté d'expression qu'il avait visé des faits et des procédés et non pas des hommes et des responsabilités. Soit ! Mais il reste cependant des responsabilités à établir au sujet de contrats irréguliers.

M. Le Hérisse. — Les responsabilités ne peuvent pas exister dans le régime parlementaire.

M. Delbet. — Dans le régime parlementaire en effet, les responsabilités sont à peu près l'équivalent de ce qu'est Croquemitaine pour les enfants. (Applaudissements et rires sur divers bancs à gauche.)

M. Gérault-Richard. — Encore Croquemitaine fait-il peur aux enfants !

M. Delbet. — Il y a dans cette affaire deux ordres de faits et deux ordres de responsabilité qu'il faut examiner séparément.

Il y a les traitants proprement dits qui ont exploité une situation difficile et dans les proportions que vous connaissez déjà. Il s'est passé là quelque chose de véritablement nouveau et d'inédit dont on ne pourrait trouver l'analogie qu'au temps de l'ancien régime où, comme le dit Voltaire, de tout-puissants ministres travaillaient le royaume en finance et laissaient faire les traitants. Ceux du Tonkin, mettant à profit une situation complexe et difficile, ont réellement organisé le pillage. À ceux-là, sans doute, il sera possible de faire rendre gorge dans une certaine mesure. (Très bien ! Très bien ! à l'extrême gauche.)

Qu'a-t-on fait jusqu'ici pour obtenir ce résultat et donner satisfaction à l'opinion publique ?

Il me semble que jusqu'à présent, rien encore n'a été fait. Pour la première fois, nous avons appris dans la dernière séance, de la bouche de M. Guieysse, qu'un comité du contentieux venait d'entrer en fonctions. Ce qu'il est, quelle est son autorité, sa puissance d'investigation, je l'ignore et je crois que beaucoup d'autres membres de cette Chambre l'ignorent comme moi.

Sous ce rapport, nous avons droit à quelques explications nouvelles, nous montrant ce que le comité doit faire, ce que nous pouvons espérer de son intervention, et nous disant quelles suites seront données à ses décisions.

Quant aux responsabilités d'ordre politique, et parlementaires, les explications qui viennent d'être données par plusieurs des sous-secrétaires d'État qui se sont succédé au ministère des colonies, montrent assez que le rapport de M. Krantz aurait eu besoin des conclusions dont j'ai constaté l'absence.

J'ai compris pour ma part que M. Étienne vint à cette tribune se plaindre avec une légitime indignation que sans rien préciser, on laissât planer sur sa gestion des soupçons injurieux. À sa place, j'aurais demandé comme lui qu'on me montrât du doigt et qu'on me sommât de m'expliquer. Il est venu le faire avec un accent de sérieuse sincérité.

Après lui, M. Lebon a donné aussi des explications parfaitement sincères, parfaitement loyales, qui, en le dégageant personnellement, ont singulièrement éclairé la question.

[La crainte de l'opinion publique]

De cet ensemble d'explications, il résulte que la situation tout entière a été dominée, pendant la période la plus critique des affaires du Tonkin, par la crainte de l'opinion publique devenue menaçante. C'est cette crainte, mauvaise conseillère, qui a suggéré toutes les mesures louches, toutes les irrégularités commises dans l'entreprise, et dont la révélation nous a si légitimement scandalisés.

Surexcitée par l'énormité des sacrifices faits en hommes et en argent, l'opinion ne pouvait oublier les deux pyramides que nous montrait ces jours-ci une gravure résumant sous une forme saisissante toute la politique coloniale : l'une faite des milliers de crânes de nos soldats morts, l'autre des centaines de millions dépensés. L'opinion publique s'était à la fin révoltée et ne voulait plus que l'entreprise continuât ; ce fut le cri des électeurs du scrutin de liste en 1888.

Le Parlement n'a pas décidé qu'il y eût lieu d'abandonner le Tonkin ; mais en même temps, par une vieille contradiction, il ne voulut plus qu'on lui en parlât, ce qui rendit impossible de lui demander les crédits dont on avait besoin pour continuer l'entreprise. De là, une situation profondément fautive ; de là, pour ceux qui avaient la direction des affaires, une impossibilité véritable de les mener à bien et, comme conséquence,

l'incertitude et le trouble dans leur direction. C'était l'impuissance coloniale organisée au moment même où il fallait à la fois administrer et combattre.

Et c'est alors que, cédant à une sorte de nécessité qui explique la faute sans l'excuser, on a eu recours à toutes ces irrégularités, à toutes ces pratiques étranges dont on vient de dérouler le tableau devant la Chambre et qui restent encore à l'heure actuelle un fait monstrueux pour ceux qui ont le souci de la bonne gestion de nos finances.

Que faut-il conclure de cet ensemble de renseignements et de ces explications ? C'est que, dans l'avenir, il faut dire oui ou non en matière d'entreprises coloniales ; c'est qu'il faut une bonne fois que la Chambre se prononce et qu'elle manifeste sa volonté soit de continuer, soit de mettre un terme à ces entreprises ; autrement, nous nous trouverions, comme le disait tout à l'heure M. Lebon, dans la situation d'un particulier qui, ayant mis de fortes sommes dans une exploitation agricole, ne voudrait plus rien ajouter aux centaines de mille francs dépensés et s'arrêterait au moment de récolter le fruit de ses efforts.

Si les choses se passent ainsi, nous sommes condamnés à voir se renouveler indéfiniment ces défaillances et ces difficultés dont le douloureux tableau nous a été présenté.

Il faut qu'une résolution soit prise une bonne fois par la Chambre, qu'elle formule son opinion et qu'à l'occasion du vote qu'elle va rendre aujourd'hui, elle se décide à dire si oui ou non elle accepte la nécessité des sacrifices immenses qui restent encore à faire pour mener à bien et l'affaire du Tonkin et tant d'autres entreprises coloniales.

Qu'on ne l'oublie pas, les 80 millions qui nous sont demandés ne suffiront pas pour achever cette tâche. Le rapporteur l'avoue ; le bon sens suffirait à le démontrer si M. le rapporteur n'avait pris le soin de l'expliquer. Aussi bien, le gouverneur actuel de l'Indo-Chine, celui dont il a été fait tout à l'heure un si juste éloge, demandait non, pas 80, mais 100 millions pour faire simplement l'indispensable, quant à présent.

Cette somme de 100 millions elle-même ne répondrait pas à toutes les nécessités.

N'est-ce pas le moment d'y réfléchir de la manière la plus sérieuse, quand nous sommes à la veille de voir se renouveler à Madagascar l'histoire qui s'est déroulée au Tonkin ? Car, là aussi, il y aura bientôt de nouveaux et effrayants sacrifices à faire ; il y faudra dépenser des centaines de millions. Dès demain peut-être, on viendra nous demander, car c'est indispensable, si on veut tirer parti de Madagascar, les fonds nécessaires pour le chemin de fer conduisant de la côte au plateau d'Imérina.

N'ai-je pas raison de dire, en présence de telles certitudes, qu'il faut nous pénétrer de la gravité de cette situation et nous décider à dire une bonne fois ce que nous voulons ou ce que nous ne voulons pas ?

C'est pour éclairer notre vote que je demande au Gouvernement, ou à M. le rapporteur s'il doit parler avant lui, de compléter les indications qui nous ont été déjà données, mais d'une manière insuffisamment précise.

Il me semble que les fonds demandés peuvent se diviser en deux catégories : les uns sont destinés à pourvoir à des nécessités urgentes et indiscutables. On doit, il faut payer si la signature de la France a été régulièrement engagée. Or, il est impossible de payer sans qu'un vote du Parlement ait mis les fonds à la disposition du Gouvernement en décidant tout ou partie de l'emprunt. Quelles que soient nos opinions en matière coloniale, nous devons nous incliner devant cette première nécessité.

[Prolonger le chemin de fer en Chine du Sud]

Il en est une autre qui s'impose aussi : celle de continuer, d'achever ce chemin de fer qui, jusqu'à présent, atteint à peine la frontière de Chine, et de le conduire jusqu'aux cours d'eau qui descendent à la mer vers Canton.

Il est impossible sans ce chemin de fer, de tirer utilement parti de notre colonie, au point de vue de nos rapports commerciaux avec la Chine ; sans lui, non plus, nous ne

parviendrons pas à pacifier cette frontière chinoise, d'où nous sont venues tant de difficultés.

Nous ne pouvons nous refuser à créer les 35 kilomètres qu'il y a encore à construire dans cette direction. (Très bien ! Très bien ! sur divers bancs.) À l'autre extrémité, au contraire, vers Hanoï, il y a communication entre le chemin de fer et un cours d'eau. Là il ne me semble pas indispensable de construire la ligne depuis Phu-Lang-Thuong jusqu'à Hanoï. J'estime donc que quelques millions d'économies sont possibles de ce côté.

On dit que l'armement des soldats du Tonkin est complètement inférieur à l'armement des pirates que nous avons à combattre. Est-ce que cela est possible ? Je ne puis ni le croire ni surtout me l'expliquer, et je demande à M. le rapporteur de confirmer ce qu'il a écrit à ce sujet. Jusqu'à ce que ce fait invraisemblable ait été absolument démontré, je ne pourrai consentir à voter les 6 millions demandés pour dépenses d'armement.

Relativement aux 20 millions demandés pour le chemin de fer dont je viens de parler, il semble que dans le projet du Gouvernement il y ait une certaine ambiguïté. Il est dit que dorénavant, aucun chemin de fer ne pourra être exécuté au Tonkin sans un vote préalable des Chambres. Or, le chemin dont la dépense est imputée sur l'emprunt est-il compris dans la catégorie de ceux qui reviendront devant nous quand l'étude en aura été faite complètement, ou bien sera-t-il voté *ipso facto* à partir du moment où nous aurons donné notre approbation à l'emprunt ? Voilà certainement une question importante et qu'il faut dégager de l'obscurité où la laisse le rapport. Il faut absolument que la commission et le Gouvernement se mettent d'accord à ce sujet.

Quand toutes ces difficultés auront été résolues, ne faudra-t-il pas que le Gouvernement nous donne des assurances qui confirment celles qui sont contenues dans le rapport et qui me semblent, quant à moi, empreintes d'un optimisme vraiment exagéré ? Elles se résument en ceci : On a fait au Tonkin des folies ; on n'en fera plus. Les dépenses à effectuer sont prévues dans des conditions telles qu'elles ne dépasseront pas les ressources disponibles. On sera sage ; les recettes augmenteront et les dépenses diminueront.

Ce programme, qui semble promettre la lune, suivant l'expression vulgaire, me paraît bien difficile à réaliser ; je voudrais que, confirmant et développant ces conclusions et ces promesses, M. le rapporteur vint ici nous donner à ce sujet des explications indispensables. Pour moi, ce n'est qu'après avoir recueilli de sa bouche ou de celle de M. le ministre des finances toutes les explications nécessaires que je pourrai donner mon vote approbatif au projet. Si, contrairement à mon attente, elles ne sont pas nettes ni décisives, je refuserai de voter tout ou partie des crédits demandés. (Applaudissements sur divers bancs.)

M. le président. — La parole est à M. le ministre des finances.

M. Paul Doumer, ministre des finances. — Messieurs, l'honorable M. Delbet m'excusera si je ne réponds pas à toutes les questions qu'il vient d'aborder. Il en est qui sont toutes de détail et que nous aurons à examiner lorsque viendra la discussion des articles du projet d'emprunt.

Il ne faut pas perdre de vue que ce que nous discutons actuellement, c'est la motion préjudicielle de M. de Montfort. Elle comprend deux parties : dans la première, notre collègue demande que le gouvernement procède à une enquête sur les actes du passé, sur les contrats qui sont intervenus entre le gouvernement de l'Indo-Chine et divers entrepreneurs ; dans la seconde, il propose d'ajourner l'examen du projet d'emprunt qui vous est actuellement soumis.

[Le comité du contentieux]

En ce qui concerne la première partie, je puis dire que nous sommes d'accord avec l'honorable M. de Montfort et avec le sentiment même de la grande majorité de cette

Chambre, en acceptant l'invitation qu'il nous adresse. Mon collègue M. le ministre des colonies vous a dit que, par avance, il avait cru devoir consulter le comité du contentieux de son administration — comité bien connu de tous, puisqu'il figure à l'annuaire des colonies et dans d'autres publications, — sur la validité des contrats et des créances. Ce comité est composé de conseillers d'État, de membres de la cour des comptes, d'hommes parfaitement compétents.

Je puis ajouter que le Gouvernement ne verra aucun inconvénient à faire une enquête plus précise encore et qu'il est disposé à renforcer la commission chargée d'y procéder (Très bien ! Très bien !) afin de tirer de l'examen qui sera fait de chacun des contrats toutes les conséquences civiles ou autres qui pourront en découler. Le Gouvernement vous en donne l'assurance absolue. (Applaudissements.)

En ce qui concerne le passé, nous sommes donc d'accord. Il y a lieu de faire en sorte que ces affaires soient jugées en elles-mêmes et que, dans la liquidation qui sera faite des créances anciennes, on ne paye que ce qui est réellement dû en vertu de contrats réguliers.

Je ne demande pas mieux d'ailleurs que la proposition de M. de Montfort revête la forme même que M. Hubbard a donnée à la sienne en réclamant la constitution d'une commission d'expertise et de liquidation à instituer par les ministres des finances et des colonies. Je ne serais pas fâché de voir ajouter la sévérité du ministre des finances à la sévérité du ministre actuel des colonies, car il y a lieu de rompre avec toutes les irrégularités anciennes. (Applaudissements à gauche.) J'ai eu, comme membre de la commission du budget, dont j'ai été à diverses reprises le rapporteur, à examiner ces questions ; je puis donner l'assurance — et les administrations que je contrôle, peut-être quelquefois d'un peu trop près, à leur gré, pourraient en témoigner — que la sévérité du ministre des finances dans ses actes est peut-être plus grande encore que la sévérité du député membre de la commission du budget, dans ses paroles. (Très bien ! Très bien ! à gauche.)

Je disais donc qu'à ce point de vue nous sommes d'accord ; nous sommes prêts à faire l'enquête aussi complète que vous le jugerez nécessaire et à en tirer toutes les conséquences de droit qui pourront en résulter.

.....

HANOÏ

Les obsèques de M. Georges Doineau
(*L'Avenir du Tonkin*, 1^{er} avril 1896)

Dimanche dernier ont eu lieu les obsèques de M. Georges Doineau, ancien conducteur des Ponts et Chaussées en Cochinchine et entrepreneur à Lang-son, décédé le 28 à l'hôpital.

Parmi les assistants se trouvaient M. le secrétaire général, plusieurs fonctionnaires des travaux publics et de divers autres services ainsi qu'un grand nombre d'amis du défunt.

Les cordons du poêle étaient tenus par MM. Vézin, de Boisadam, Babonneau et Luya. M. Chesnay, camarade de collège du défunt, conduisait le deuil.

Georges Doineau laisse un grand nombre d'amis ; il était très connu dans la région de Lang-son, car il avait suivi pas à pas la construction de la voie ferrée et avait été chargé de la construction d'une partie des ponts et des premières gares.

À la suite de ces travaux, il était rentré en congé et revenait s'installer comme entrepreneur à Lang-son ; c'est à la suite de fatigues subies cet été en s'occupant de la construction d'un blockhaus à Kéoai qu'il contracta la maladie qui devait l'enlever à l'affection de sa famille et de ses amis.

La lenteur des règlement des affaires le força de rester dans la région pendant que son état de santé voulait sa rentrée en France. Doineau était âgé de 37 ans ; il avait été à Panama et en Cochinchine.

Les nombreuses marques de sympathies que nous avons reçues à la nouvelle de sa mort, nous prouvent combien il était estimé.

Nous venons ici remercier bien sincèrement, au nom de sa famille et au nôtre, toutes les personnes qui ont songé à lui.

Ces amitiés aideront peut-être à alléger la douleur de sa pauvre mère qui, en trois années, a perdu ses deux fils ; l'un officier d'infanterie de marine mort à Madagascar ; le second, notre camarade, que nous avons enterré dimanche.

CONSEIL DU CONTENTIEUX
(Séance du 17 septembre 1896)

Affaire Vèzin pour règlement de travaux sur le Chemin de fer
(*L'Avenir du Tonkin*, 19 septembre 1896)

Le conseil du contentieux a eu à s'occuper avant-hier du règlement définitif des comptes du chemin du fer de Lang-son.

M. Charles Vèzin, à qui l'administration avait imposé une variante au tracé primitif, entre le col de Kéoai et Ban-Thy. — a dû exécuter un cube de terrassement dépassant de beaucoup celui qui avait été prévu.

L'entrepreneur avait fait des réserves dès l'heure où l'administration lui imposa un tracé autre que celui qu'il avait accepté pour la somme de 71.000 fr. le kilomètre.

Il produisit ses réclamations dès l'achèvement des travaux, dans le courant de 95. À sa demande d'une indemnité d'environ 450.000 \$, on lui répondit par une quasi fin de non-recevoir et une offre de 10.000 \$.

Tout accord étant impossible, le conseil du contentieux a décidé la nomination de trois experts, l'un appartenant au corps des experts de la Ville de Paris. M. Yvan Flachet, deux autres appartenant à la colonie.

Ces deux experts locaux seront désignés dans un délai de 8 jours après la notification à chacune des parties de la décision du Conseil, et par chacune d'elle.

Le rapport des experts devra être remis 6 mois après la prestation du serment qui aura lieu dans deux ou trois mois.

Les honoraires des experts seront fixés par le conseil et à la charge de la partie à laquelle l'expertise aura été défavorable.

Divers autres chefs de réclamation, portent l'instance de M. Vèzin à la somme de 900.000 \$.

Si l'on s'étonne de la disproportion qui existe entre l'offre et la demande, il n'y a qu'à se reporter aux procédés suivis par le Gouvernement Rousseau-Krantz depuis sa venue au pouvoir.

Ne prendre aucune dérision et faire tout régler judiciairement. Ces messieurs ne veulent prendre à leur charge aucune responsabilité et laisser tous les ennuis, corollaire des actes énergiques, à des commissions que l'anonymat sauve de toute critique individuelle.

CHRONIQUE LOCALE
(*L'Avenir du Tonkin*, 30 décembre 1896)

M. Guaintenne ¹⁸, ingénieur civil chargé de l'expertise Protectorat-Vézin par le conseil du contentieux, s'est embarqué à Marseille le 20 décembre dernier ; il sera assisté dans ses travaux par MM. Bourru et Rousselin ¹⁹.

NOUVELLES ET RENSEIGNEMENTS
(*L'Avenir du Tonkin*, 13 janvier 1897)

M. Guaintenne [Quaintenne], ingénieur civil, [demeurant] à Paris, est désigné pour remplacer M [...] dans les conditions où ce dernier a été nommé pour procéder à l'expertise du différend existant entre le Protectorat, Vézin et Soupe et Raveau
En cas d'empêchement, il serait remplacé à son tour par M. Dumas, ingénieur.

NOUVELLES ET RENSEIGNEMENTS
(*L'Avenir du Tonkin*, 27 janvier 1897)

M. Guainten [Quaintenne], ingénieur civil, ancien élève de l'École polytechnique, est arrivé au Tonkin par le dernier courrier.

On se souvient que cet ingénieur a été désigné récemment par le Conseil du contentieux, pour procéder à l'expertise du différent Protectorat-Vézin.

M. Guainten revient de la République Argentine où il a dirigé, pour le compte de la Compagnie de Fives-Lille, la construction [du chemin de fer]
C'est un ancien officier d'artillerie.

Hanoi
(*L'Extrême-Orient*, 14 février 1897)

Samedi soir, MM. Quaintenne, ingénieur civil, Rousselin entrepreneur, Bourru, des Travaux publics, experts dans le procès Protectorat-Vézin, et M. Dessoliers, représentant la maison Vézin, sont partis pour Phu-lang-Thuong et de là pour Ké-oai.

Les experts resteront un mois environ à Ké-oai pour procéder à leurs travaux.

CHRONIQUE LOCALE
(*L'Avenir du Tonkin*, 10 juillet 1897)

Le conseil du contentieux n'a rien de commun avec un monastère, car l'absence d'un seul de ses membres le fait chômer.

La séance du 8 courant a été renvoyée à une date ultérieure, M. le commandant de la Marine n'ayant pas pu monter ; tandis que les autres personnes d'Haïphong et M^e Guermeur, avocat, étaient présents à Hanoi.

¹⁸ Alexandre Alexis Étienne Quaintenne (et non *Guaintenne*)(Miliana, Algérie, 1844-Paris XVI^e, 1919) : polytechnicien, chevalier de la Légion d'honneur du 31 décembre 1912 : ancien capitaine d'artillerie, ancien ingénieur en chef des chemins de fer en Argentine.

¹⁹ [Albert Rousselin](#) (Douai, 1871-Mytho, 1904) : Polytechnique 1891. Entrepreneur à Hanoi (1896). Dans l'impossibilité d'exécuter un marché de phares, il se suicide à Saïgon (presse métropolitaine des 18-19 février 1904).

C'est l'affaire Protectorat-Vézin, qui devait principalement être plaidée dans cette audience.

NOMINATIONS
(*L'Avenir du Tonkin*, 22 janvier 1898)

II. — PERSONNEL SPÉCIAL À L'EXPLOITATION DU CHEMIN DE FER DE PHU-LANG-THUONG À LANG-SON.

Inspecteur de 2^e classe

M. Laurent, inspecteur de 3^e classe.

Chef de gare de 3^e classe

M. Charbonnier, chef de gare de 4^e classe.

Chef de station de 1^{re} classe

M. Gayet Laroche, chef de station de 2^e cl.

Chef de train de 2^e classe

MM. Didier, chef de train de 3^e classe;
Sanchez, —

N^o 282. — ARRÊTÉ ouvrant au budget extraordinaire de 1898, un crédit de 160.000 \$ en vue du paiement à M. Vézin, pour règlement du compte définitif des travaux de construction du chemin de fer.
(*Bulletin officiel de l'Annam et du Tonkin*, février 1898, p. 357359)

Du 27 février 1898

Le Gouverneur général de l'Indo-Chine,

Vu le décret du 21 avril 1891 ;

Vu le décompte définitif des travaux de la section de Kep a Bac-lê, dressé à la date du 1^{er} avril 1895, notifié à MM, Soupe et Raveau, entrepreneurs, et à M. Vézin, sous-traitant agréé par l'Administration, à la date du 29 avril 1896,

Vu les réserves formulées par ces entrepreneurs sur le décompte et le mémoire en réclamations produit par eux à la date du 9 mai 1895, mémoire s'élevant à la somme de 100.013 \$ 83 ;

Vu les diverses pièces de cette entreprise ; .

Vu le décompte définitif des travaux de la section de Thanh-moi à Lang-son, dressé à la date du 15 mars 1895, notifié à MM , Soupe et Raveau, entrepreneurs, et à M. Vézin, sous-traitant agréé par l'Administration à la date du 28 mars 1895 ;

Vu les réserves formulées par ces entrepreneurs sur le décompte et les mémoires en réclamations produits par eux à la date des 1^{er} et 5 avril 1895, mémoires s'élevant à la somme totale de 804.377 fr. 17 ;

Vu la réponse de l'Administration à ces réclamations et les offres faites par elle à MM. Soupe et Raveau et Vézin ;

Vu le refus de ces entrepreneurs d'accepter ces offres ;

Vu leurs mémoires introductifs d'instance devant le Conseil du protectorat statuant au Contentieux ;

Vu l'arrêté du Conseil de Contentieux, en date du 17 septembre 1896, décidant qu'avant faire droit, il serait procédé a un expertise par trois experts nommés, l'un par le conseil, l'autre par l'administration, l'autre par MM. Soupe et Raveau et Vézin ;

Vu les désignations d'experts faites par les deux parties ;

Vu l'arrêté du Conseil en date du 8 décembre 1896, désignant comme tiers expert M. Quaintenne, ingénieur civil ;

Vu les procès-verbaux de prestation de serment des experts en date des 25 janvier et 29 janvier 1897 ;

Vu le rapport déposé par ces experts ;

Vu la convention intervenue le 8 mai 1897, entre le Ministre des colonies agissant au nom et pour le compte du Protectorat de l'Annam et du Tonkin et MM. Soupe et Raveau, de laquelle il résulte que MM. Soupe et Raveau font complet abandon de leurs droits dans ces réclamations ;

Considérant que pour les travaux exécutés sur la section de Kép à Bac-lê sous réserve d'une question préjudicielle de droit à trancher par le Conseil, les trois experts concluent à ce que, dans le cas où cette question préjudicielle serait tranchée en faveur de M. Vézin, il lui soit alloué, en sus de son décompte définitif, une somme de 30.512 \$ 67 ;

Considérant que pour les travaux exécutés sur la section de Thanh-moi à Lang-son, M. Quaintenne et l'expert désigné par M. Vézin, concluent à ce qu'il soit accordé à ce dernier, en sus de son décompte, une somme de 174.918 \$ 03 + 1.630 fr. 33, et que l'expert de l'Administration conclut de son côté à ce que cette somme soit de 53.015 \$ 49 + 1.630 fr. 33 ;

Considérant que les trois experts déclarent que leurs estimations ont été faites en prenant pour valeur de la piastre celle qu'elle avait en moyenne pendant la durée des travaux ;

Vu le mémoire présenté par M. Vézin, le 7 juillet 1897, demandant au Conseil du Contentieux de vouloir bien homologuer le rapport de l'expert Quaintenne et de l'expert désigné par M. Vézin, allouer par suite à M. Vézin une indemnité de 30.512 \$ 67 pour la section de Kep à Bac-lê et de 171.018 \$ 03 + 1.630 fr, 33 pour la section de Thanh-moi à Lang-son, décider subsidiairement que le taux de la piastre sera fixé à 2 fr. 75, et lui allouer les intérêts et les intérêt des intérêts auxquels il a droit ;

Vu le mémoire en réponse de l'Administration demandant au conseil de rejeter entièrement la réclamation de M. Vézin, relative à la section de Kep à Bac-lê et pour celle relative à la section de Thanh-moi à Lang-son, de lui accorder le chiffre fixé par l'expert de l'Administration, soit 53. 015 \$ 49 + 1.630 fr. 33 ;

Vu la lettre de M^e Devaux, mandataire de M. Vézin, en date du 10 février 1898, par laquelle ce dernier offre de faire abandon complet de toute réclamation relative aux travaux exécutés par lui sur les sections de Kep à Bac-lê et de Thanh-moi à Lang-son, moyennant le paiement immédiat au taux du jour d'une somme de 160.000 \$ 00 ;

Vu une seconde lettre de M^e Devaux, en date du 21 février 1898, par laquelle ce dernier déclare que dans le cas où ses offres seraient acceptées, le Protectorat prendrait à sa charge les frais d'expertise de M. Quaintenne et ceux de l'expert désigné par lui, M. Vézin, ceux de son expert ;

Vu le rapport du Directeur des Travaux publics, en date du 25 février 1898 ;

Considérant qu'au point de vue du paiement à faire à M. Vézin, en suite de ses réclamations, il y a lieu de tenir compte d'une part de la variation subie par le taux de la piastre du jour de la liquidation des dépenses à ce jour, d'autre part des intérêts qui sont dus à partir de trois mois après la réception définitive des travaux et des intérêts des intérêts, à dater du jour ou ils ont été réclamés par M. Vézin ;

Considérant qu'en tenant compte de ces éléments, la somme demandée par M. Vézin, pour régler complètement ses deux réclamations, correspond, de sa part, à l'abandon de toute réclamation relative à la section Kep à Bac-lê, et pour la section de Thanh-moi à Lang-son, à l'allocation d'une somme intermédiaire entre celle fixée par M. Quaintenne et l'expert désigné par M. Vézin et celle allouée par l'expert de l'Administration ;

Considérant que, dans ces conditions, eu égard au rapport d'expertise, les offres faites par M. Vézin paraissent acceptables pour le Protectorat ;

Considérant, en ce qui concerne les frais d'expertise, que le Protectorat a déjà payé en majeure partie les sommes dues à M. Quintenne, et qu'il doit prendre naturellement à sa charge les frais de son expert ;

Sur la proposition du Résident supérieur au Tonkin,

ARRÊTE :

Article premier. — Les offres faites par M^e Devaux, mandataire de M. Vézin dans ses lettres des 19 et 21 février 1898 sont acceptées.

Le Protectorat paiera à M. Vézin une somme de 100.000 piastres, et moyennant le paiement de ladite somme, cet entrepreneur abandonnera toutes ses réclamations contre le Protectorat à raison de la construction des sections de Kep à Bac-lê et de Thanh-moi à Lang-son sur le chemin de fer de Phu-lang-Thuong à Lang-son.

Le Protectorat supportera également les frais d'expertise dus à M. Quintenne et à l'expert, de l'Administration, M. Vézin, ceux dus à son expert.

Art. 2. — Pour solder M. Vézin, il est ouvert au budget extraordinaire de 1898, sur les ressources de l'emprunt, au chapitre 1^{er}, 1^{re} section, article unique, un crédit de 100.000 piastres.

Art. 3. — La somme due à M. Vézin pour solde de ses réclamations, sera imputée jusqu'à concurrence de pareille somme sur ledit crédit.. ,

Art. 4. — Le Résident supérieur au Tonkin est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Hanoi, le 27 février 1898.

Pour le gouverneur général et par délégation :

Le Résident supérieur au Tonkin,
J. FOURÈS.

AFFAIRES COLONIALES
Courrier du Tonkin
(*Le Temps*, 12 avril 1898)

Le différend entre M. Vézin et le protectorat, au sujet du chemin de fer de Lang-Son, est tranché. Le protectorat payera 160.000 piastres à M. Vézin, plus les frais d'expertises.

LES NATURALISÉS
(*L'Avenir du Tonkin*, 13 octobre 1900)

On nous racontait hier que le surveillant des travaux publics qu'on avait enterré la veille et qui avait nom Humbert-Droz, n'était pas naturalisé français et que, parmi les conséquences de ce décès, celle qui frappait davantage parce qu'elle était la plus regrettable, était que M^{me} Humbert qui, jusque là, avait été traitée à l'hôpital sur le pied des femmes de fonctionnaires, c'est-à-dire à raison de 3 à 4 francs par jour, s'est vue imposée immédiatement à 12 francs. C'est là une de ces cruautés administratives que notre civilisation admet et que notre morale tolère.

Et à ce propos, on nous expliquait que le rôle de cette administration, si douce et si tendre pour certains, se modifiait dans un sens tout différent pour certains autres ayant moins d'appuis, moins de recommandations et, partant, moins de mérites conventionnels. Tel fonctionnaire qui se déplace pour une soi-disant mission d'où rien

ne sortira, en revient avec force félicitations, avec des propositions d'avancement, peut-être même avec des décorations. Tel autre, du dernier rang, de ceux qu'on supporte et qu'on emploie par simple nécessité, comme transition indispensable entre les simples n'ha-què et les fonctionnaires d'avenir, aura beau faire ; il aura en vain risqué sa santé et même sa vie ; aucune compensation ne lui sera accordée.

C'est le cas d'Humbert-Droz. Pendant dix-sept ans, il a peiné au Tonkin, au service de la France, par conséquent. Soldat, il a participé à la conquête et, comme tous ceux du temps, il a payé de sa personne ; commerçant plus tard, il a lutté pendant de longs mois, toujours en vain. Lorsque M. Vézin, une personnalité connue au Tonkin. aujourd'hui riche à millions, a été pris par les pirates en 1892, Humbert-Droz, Fritz comme on l'appelait familièrement, partit à sa recherche et parvint à le délivrer. Les circonstances qui ont accompagné cette délivrance feraient un chapitre digne des romans de Cooper, à cette différence près que c'est de la vie vécue, de la vraie vie et non le produit d'une imagination surchauffée.

Le prisonnier délivré fit de magnifiques promesses à son libérateur ; les vieux Tonkinois se rappellent de quelle façon elles ont été tenues plus tard, et les journaux locaux ont été, à l'époque, simplement justes en flagellant. comme il le méritait, celui qui oublia si facilement ses promesses et ne sut pas reconnaître un service que peu de gens auraient eu le courage de lui rendre.

L'année suivante, Humbert-Droz fut enlevé pour son propre compte par les pirates, en octobre 1893 et, après de longs mois de souffrances, ne fut rendu à la liberté qu'au mois de mai 1894. Qu'a-t-on fait pour lui et quelle indemnité lui a été accordée ?

La caisse est toujours fermée pour ceux-là ; il dut s'estimer heureux de s'être tiré d'une situation périlleuse et cette satisfaction fut la seule qu'on ne put lui enlever.

Depuis cette époque, il continua son service aux Travaux publics, comme les autres, sans qu'il lui fût tenu compte de ce qu'il avait risqué, de ce qu'il avait souffert au service d'une administration qui, à tort ou à raison, passe pour ne pas être très clément à ceux qui ne peuvent montrer patte blanche.

Régulièrement, en vue de lui constituer une retraite, comme aux autres, on opéra sur le modique traitement qui était alloué à Fritz la retenue réglementaire ; le but était louable et nous nous gardons bien de le critiquer.

Il y a trois jours, après de dures souffrances, ce colosse qu'était Fritz disparaissait de la scène du monde, payant, lui aussi, après tant d'autres, son tribut à une colonie qui, bénigne en apparence, n'en finit pas moins par épuiser à la longue les forces de ceux qui ne peuvent aller, de temps à autre, réclamer au pays natal un peu de cet air pur et sain qui remet de bien des fatigues. Il laisse une veuve qui n'a droit à aucune indemnité, à aucune retraite, à aucun secours.

Nous disons qu'elle n'y a pas droit, car nous restons persuadé que l'administration, si égoïste qu'on se la figure, ne saura rester insensible à une telle situation et qu'elle saura, dans la mesure du possible, secourir l'infortunée qui reste seule et malade sur un sol qui n'est pas le sien.

Tant d'argent est gaspillé en pure perte que pas une voix ne s'élèverait pour protester contre une allocation sérieuse, ayant toutes les allures d'une indemnité à la veuve pour services rendus par le mari, et non celles d'une aumône qu'on accorde à un pauvre honteux, si, dans les circonstances auxquelles nous avons fait allusion plus haut, un particulier millionnaire a fait bon marche d'une dette de reconnaissance qu'il a estimée moins sacrée qu'une dette de jeu, l'administration a le devoir de se substituer au particulier et tout le monde l'applaudira sans conteste ; c'est à son service que Fritz s'est fait prendre par les pirates ; la dette contractée de ce fait n'a pas été payée, il ne saurait être question de prescription pour les dettes de cœur.

Mais, nous dit-on, M. Fritz n'était pas naturalisé.

Voilà le grand mot lâché ! Un étranger n'est honorable, n'est fréquentable, n'est digne d'intérêt que s'il est naturalisé. Certes, nous avons la prétention d'être Français,

et bon Français, mais nous ne saurions admettre cette théorie. Que la loi accorde des faveurs, ou, pour être plus exact, les droits spéciaux aux étrangers naturalisés, rien de mieux, mais ces dispositions, fort logiques en elles-mêmes, ne sauraient nous empêcher, nous, particulier, de penser ce qu'il nous plaît.

.....

B.

DAP-CAU
Les obsèques de M. [Auguste Piganiol](#)
(*L'Avenir du Tonkin*, 17 avril 1922)

Discours de M. Aviat

.....

C'était un travailleur infatigable, toujours sur la brèche, vivant en pleine brousse souvent dans les conditions les plus déplorables de confort, voire de sécurité. Ainsi, pendant la construction de la première ligne du chemin de fer de Lang-Son, comme entrepreneur, il vivait dans un blockhaus construit par lui-même, lequel porte d'ailleurs encore son nom sur la carte au cent millième du service géographique. Un jour, il éprouva une grande douleur : son frère cadet, qu'il avait fait venir pour le seconder et qu'il chérissait, fut attaqué, en se rendant sur les chantiers, par une bande de pirates ; grièvement blessé, il put néanmoins rejoindre la maison fraternelle, mais, hélas ! il ne tardait pas à succomber des suites de ses blessures.

Piganiol, tout d'abord terrassé par le malheur qui le frappait, avait pris en dégoût la vie qu'il menait, mais il ne tardait pas à se ressaisir et à se remettre au travail avec une nouvelle énergie ; peu à peu, lentement, il voyait ses efforts couronnés de succès, puis, sur la fin de son long séjour ici, la fortune enfin lui sourit.

.....

COCHINCHINE

SAIGON

(*L'Avenir du Tonkin*, 10 août 1936)

Un ancien disparaît : M. Émile Bourrin. — Nous apprenons la mort, à Nice, de M. Émile Bourrin, inspecteur principal en retraite des Chemins de fer de l'Indochine.

M. Bourrin était dans sa 83^e année. Engagé volontaire en 1870, il fit la guerre franco-allemande, servit ensuite dans l'infanterie de marine et tint garnison à Saïgon de 1871 à 1873.

De retour en Indochine en 1890, il fit sa carrière administrative au Tonkin dans le service des chemins de fer, d'abord sur la ligne de Phu-Lang-Thuong à Langson, qui venait d'être construite, puis sur les lignes de Hanoï à Vinh, de Hanoi à Phu-Lang Thuong ; enfin, c'est M. Bourrin qui organisa le Service du Mouvement des lignes de Hanoï à Haïphong et de Hanoï à Laokay avant qu'elles ne constituent le réseau indochinois de la Compagnie des Chemins de fer du Yunnan. Il avait quitté définitivement la colonie depuis 1911.

M. Bourrin était le père de nos concitoyens M. Claude Bourrin, délégué à Saïgon du directeur des Finances, de M. Alfred Bourrin, directeur de l'Office central du tourisme indochinois, et de M. Jean Bourrin, entrepreneur de transports à Hanoï, tué au chemin des Dames en 1917.

À MM. Claude et Alfred Bourrin et à tous ceux que ce deuil afflige, nous présentons nous condoléances sincèrement émues.

Suite :

Élargissement à 1 m. et intégration dans le [Hanoi-Na-cham](#) (HFC).

Reconversion de l'ancien matériel fixe et roulant par la [Société tonkinoise de tramways à vapeur sur routes](#).