Mise en ligne : 14 janvier 2016.
Dernière modification : 11 mars 2024.
www.entreprises-coloniales.fr

SYNDICAT D'ÉTUDES DES CHEMINS DE FER DU SUD DE L'INDOCHINE

filiale de la Compagnie générale des colonies

Association en participation, constituée, le 24 février 1921.
Épisode précédent :
1908 : Société d'études de chemin de fer dans le bassin du Mékong.

Syndicat d'études des chemins de fer du Sud de l'Indochine
(*Les Annales coloniales*, 2 mai 1921).

Ce syndicat, présidé par M. Griolet, comprend notamment : MM. Raverat [1], Thion de la Chaume [2], Fougerolle [entrepreneur de travaux publics, adm. Cie générale des colonies], Wibratte [3], Jeancard [4], Charbonnel [5] et Atthalin [Compagnie générale des colonies].

Compagnie générale des colonies
(*La Journée industrielle*,24 septembre 1921)

Le Syndicat d'études constitué en avril dernier par cette société, filiale de la Banque de Paris, et par la Banque de l'Indo-Chine et la Compagnie générale d'Extrême-Orient, a été avisé que la mission chargée d'étudier sur place la construction et l'exploitation d'un grand réseau de chemins de fer du Sud-Indochinois a commencé ses travaux. Le réseau à établir ira de Tourane à la frontière du Siam avec prolongement sur Bac-lieu et Kratié.

Nouvelles officielles
Travaux Publics
(*L'Écho annamite*, 27 octobre 1921)

M. [Pierre] Moreau, ingénieur principal de 1re classe des travaux publics, est mis pour une période de six mois à la disposition du gouverneur de la Cochinchine en vue d'être

---

[1] Georges Raverat : de la Compagnie française d'études et entreprises coloniales.
[2] René Thion de la Chaume (1877-1940) : inspecteur des finances, chef adjoint du cabinet de Joseph Caillaux au ministère des finances, il entre en 1909 à la Banque de l'Indochine comme secrétaire général et en devient président en mai 1932. Voir encadré.
[3] Louis Wibratte (1877-1954) : polytechnicien, ingénieur des Ponts et chaussées. Directeur (nov. 1920), administrateur (janv. 1939), vice-président (jan. 1941) et président (1944-1949) de la Banque de Paris et des Pays-Bas. Voir *Qui êtes-vous ?*
[4] Paul Jeancard (1869-1948) : représentant de la Compagnie générale d'Extrême-Orient.
[5] Eugène Henri dit Henry Charbonnel (1874-1961) : représentant de la Compagnie générale d'Extrême-Orient.

adjoint à l'Ingénieur en chef de la circonscription et chargé du contrôle des études de chemins de fer en Cochinchine et au Cambodge.

Charles Édouard François CANDELIER,
directeur de la mission

Né le 26 mars 1871 à Inchy-en-Artois (Pas-de-Calais).
Fils de Charles Candelier (1838-1907), secrétaire général de préfecture, sous-préfet de Saint-Jean d'Angély (1879-1881), et de Marguerite Pechenart.
Frère d'Albert Candelier, avocat, conseiller général du Touquet-Plage.
Marié avec Madeleine Téraube († Paris, août 1937). Dont :
— Charles (1898-1954), polytechnicien, avocat, marié avec Thérèse Delavenne, fille de Georges Delavenne, conseiller municipal de Paris, conseiller général de la Seine. Membre de la commission de propagande de l'Alliance démocratique (1933) ;
— Paul (1901-1963), polytechnicien, PDG de Couturieux, laboratoire pharmaceutique à Paris (son beau-père).
— Marguerite, mariée en 1927, avec Lucien Bénard, veuf d'une fille d'Étienne Clémentel, polytechnicien, administrateur de la Banque industrielle de l'Afrique du Nord, du Crédit foncier colonial, des Sucreries coloniales…
— Georges, avocat, marié en 1937 avec Lillemor Smedsrud.

Polytechnicien, ingénieur des ponts et chaussées,
puis ingénieur en chef des Etudes de la voie à la Compagnie du chemin de fer du Nord,
père, en 1919, d'un pont-rail en béton armé sur la Sambre, en Belgique, le plus long de l'époque.
Tentative d'obtenir la concession du port de Saïgon pour le compte de la Société d'études des ports indo-chinois (Compagnie générale des colonies)(1923-1924),
Président du Solidit français,
administrateur de la Cie des Batignolles.

Chevalier (*JORF*, 28 avril 1915), puis officier (*JORF*, 16 août 1923) de la Légion d'honneur.
Décédé en 1949.

Cochinchine
Les événements et les hommes
(*Les Annales coloniales*, 17 novembre 1921)

Au moment où commence à travailler la mission Candelier chargée des études du chemin de fer de Saïgon à la frontière de Siam, le département siamois des chemins de fer a décidé de poursuivre activement les travaux des voies construites sur une largeur de un mètre.

Les voies du réseau siamois seront, sur toutes les lignes, ramenées à la largeur des réseaux voisins, en particulier de celui de l'Indochine française.

AEC 1922/752 — Syndicat d'études des chemins de fer du Sud de l'Indochine, 282, bd St-Germain, PARIS (7e)[Cie générale des colonies].

Association en participation, constituée, le 24 février 1921, sous les auspices de la *Cie générale des colonies*, au capital de 1.500.000 fr.

Objet. — Études, pour le compte du Gouvernement général de l'Indochine, des lignes destinées à compléter le réseau de chemins de fer du sud de l'Indochine.

Ce syndicat présidé par M. [Gaston] Griolet [pdt BPPB (1915-1930), pdt Cie gén. col.] comprend notamment : MM. [Georges] Raverat [pdt Études et entreprises coloniales…], Thion de la Chaume [Bq de l'Indochine], [Ph.] Fougerolle [BTP+Cie gén. col.] , [Louis] Wibratte [BPPB], Jeancard, [Henry] Charbonnel [adm. dél. Études et entreprises coloniales…] et [André Laurent-] Atthalin [6] [BPPB, adm. dél. Cie gén. col.].

BANQUE DE PARIS ET DES PAYS-BAS
Assemblée générale ordinaire du 28 mars 1922
(*Le Temps*, 5 avril 1922)

[…] La Compagnie générale des colonies, créée l'an dernier sur notre initiative et avec les concours puissants que nous vous avons indiqués, a commencé à développer son activité ; elle porte ses efforts principalement sur l'outillage général de nos colonies, lequel est encore tout à fait insuffisant ; notamment, elle a pris une part dans les syndicats d'études relatifs aux chemins de fer du Sud de l'Indochine… […]

VOIES FERRÉES
par KRITON
(*L'Écho annamite*, 6 mai 1922)

[Un tracé alternatif]

Le Cambodge figure sans doute parmi les parents pauvres, budgétairement, de la grande famille indochinoise — et c'est d'un ton de pitoyable commisération qu'on le compare à l'ordinaire à ses grands frères du Nord et du Sud. Il est cependant aisé de se rendre compte des progrès considérables que ce pays doit à l'activité inlassables de son ancien résident supérieur, M. Baudoin, qui, pendant sept ans, et malgré les difficultés de la période de guerre, a étudié les problèmes, mûri les solutions, et réalisé des améliorations à peine soupçonnées dans le. domaine administratif, fiscal et économique. Or, on ne dispose au Cambodge, ni des ressources budgétaires de la Cochinchine (soit en y comprenant tous les budgets, plus de vingt-deux millions de piastres par an), ni de la main-d'œuvre -abondante et relativement énergique du Tonkin. Il a donc fallu créer des ressources, réveiller l'indolence des habitants, stimuler l'ardeur des fonctionnaires de tout ordre : les résultats de ce long effort sont déjà manifestes et certains commencent à comprendre que le Cambodge, avec sa terre admirablement féconde, la régularité de son climat, la richesse de son cheptel et, peut-être, de ses gisements miniers n'a besoin que d'un peu de confiance et de beaucoup de capitaux largement rémunérés pour justifier les plus vastes espoirs.

Cette prospérité en puissance, d'un pays de deux millions 1/2 d'habitants et d'une superficie triple de celle de la Cochinchine, devait provoquer, dans l'âme équitable du gouverneur général, un vif désir d'entraîner le Cambodge, à la suite de ses frères plus riches, dans cette course vers le plein développement de la richesse indochinoise dont il a tracé le parcours et fixé les étapes. Mais tandis que la Cochinchine écoule de partout ses produits grâce à la complexité de son réseau de voies d'eau, en permanent accroissement, le Cambodge, traversé par le gigantesque Mékong, subit une redoutable

---

[6] André Laurent-Atthalin (1875-1956) : fils de Gaston, juge d'instruction, et de Marguerite-Adélaïde Chaperon (fille de Paul-Romain, administrateur du PLM et de la Cie générale des eaux, sœur d'Émile, ECP, ingénieur en chef du PLM, puis administrateur délégué du Bône-Guelma).

saison sèche qui vide ses arroyos et retient les sampans aux vases de la berge. Pour qu'en ce pays l'effort français puisse donner à plein collier, pour que ne pourrissent pas sur place les produits de culture, et que s'évacue le bétail, pour qu'aussi la main-d'œuvre étrangère puisse se hâter en saison sèche vers les énormes labeurs qui la sollicitent, il faut que le rail pénètre sur les deux rives du Mékong à travers les plaines et les forêts.

Et la première station de la voie devrait être, dit M. Maurice Long, la capitale, Pnompenh, devenue tête de ligne de la voie Saïgon-Pnompenh.

On peut sans outrecuidance, et sans manquer au respect dû au chef de la colonie, donner peut-être sa préférence à une autre formule qui, jadis, semblait avoir obtenu quelque faveur.

Mais les règnes se suivent et les projets diffèrent. Saïgon seraient utilement rattaché à Kratié, sur la rive gauche du Mékong, avec prolongement possible sur Sambor et Stungtreng utilement, parce que la voie dégagerait le bas Laos, parce qu'elle éviterait aux produits laotiens la longue et difficile descente du Mékong, parce qu'aussi elle amènerait de la main-d'œuvre et une activité féconde dans la riche province de Kratié, parce qu'enfin, elle traverserait depuis Locninh tout cet hinterland de Thudaumot, où la forêt de futaies lutte contre l'envahissement des hévéas, où la terre rouge appelle la culture rémunératrice — après les travaux profitables du déboisement qui assainit.

Que, dans la suite, sur cette voie Saïgon-Kratié, se greffe à Bencat une ligne vers Pnompenh par Tayninh et Prey-Veng, nul n'y contredira sans doute, mais encore faudra t-il que sur la rive droite du Mékong le rail s'élance de Pnompenh vers Pursat et Battambang à l'assaut de la frontière siamoise. Plus tard, quand le mystère de l'arrière-pays de Kompongthom aura été violé par la curiosité des touristes et des chercheurs d'affaires, on construira peut-être, à travers la forêt profanée, une voie nouvelle vers le Mékong, aboutissant en face de Stung-Treng, et qui descendra vers Saïgon les essences précieuses de la forêt, les minerais des Phnom, ou la fonte que de nouvelles prospections permettront, peut-être, de couler sur place.

Le haut Cambodge restera un pays de mystère, de richesses inemployées tant que le rail n'approchera pas ces Eldorado, dont la topographie est encore partiellement à faire.

M. Long a justement déclaré que Saïgon restait le grand port du Cambodge. Tous les produits laotiens ou cambodgiens que le rail amènera à Saïgon augmenteront le trafic du port en même temps qu'ils susciteront la création de nouvelles industries qui enrichiront la Cochinchine. À vrai dire, sur le million de tonnes de riz blanc qu'exporte annuellement Saïgon, on peut affirmer que cinquante mille tonnes, au moins, sont le produit de l'usinage de cent mille tonnes de paddy du Cambodge, préféré en particulier pour la préparation du riz Java.

Déjà aussi, une bonne partie des bois précieux vendus à Saïgon et Cholon sont de provenance cambodgienne.

S'il est donc de l'intérêt de la Cochinchine que le Transindochinois lui apporte le secours de la main-d'œuvre tonkinoise et des provinces du Nord-Annam, il n'est pas douteux qu'une partie de cette main-d'œuvre s'acheminera vers le Cambodge, et pour le plus grand bienfait de la Cochinchine.

C'est une raison supplémentaire pour activer l'achèvement du Transindochinois, mais c'en est une aussi pour, qu'en même temps, soient étudiées les lignes Saïgon-Kratié, Pnompenh-Battambang.

(*Courrier d'Haïphong*).

———————

Banque de l'Indochine
Exercice 1921
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 3 septembre 1922)

[…] Au cours de l'exercice, nous avons participé au placement journalier des bons de la Défense nationale pour un montant qui, à Paris, atteint 672 millions, à l'émission des bons du Trésor à deux ans et des bons du Crédit national 6 % 1921, ainsi qu'à l'augmentation de capital et à la souscription d'actions de plusieurs sociétés coloniales, notamment … le Syndicat d'études des chemins de fer du Sud de l'Indochine…

Informations diverses
Les chemins de fer du Sud-Indochinois
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 3 septembre 1922)

Les Siamois poursuivent la construction de la voie ferrée qui doit relier Bangkok à la frontière cambodgienne. Un premier tronçon de cette voie était à l'écartement de 1 m. 44. On est en train de le ramener à l'écartement de 1 mètre pour que les trains indochinois puissent atteindre la capitale siamoise.

On espère que, du côté siamois, la voie ferrée atteindra Aranya sur la frontière du Cambodge en 1925.

Du côté français, la ligne Saïgon-Pnom-Penh est menée activement. Si les travaux sont exécutés aussi rapidement, le rail atteindra Pnom-Penh en 1926. Les 400 kilomètres qui séparent la capitale du Cambodge d'Aranya seront provisoirement franchis en automobile.

Cette voie transversale du Sud-Indochinois aura pour principaux avantages de faciliter les relations avec le Siam, et, par les voies siamoises qui atteignent la Birmanie et le golfe de Bengale, de réduire d'une semaine le temps nécessaire à l'acheminement de la correspondance entre la France et l'Indochine.

Journal du commerce.

N. D. L. R. — Les journaux de France commencent à s'occuper des colonies, c'est très bien : certains leur consacre une chronique régulière, c'est parfait.

Espérons qu'un jour viendra où les uns et les autres s'attacheront à obtenir des renseignements exacts.

Tel n'est pas le cas du confrère chez qui nous découpons la note ci-dessous. Il nous sert en peu de ligne beaucoup d'énormes erreurs.

Primo, il est inexact de dire : La ligne Saïgon-Pnom-Penh est menée activement. On en fait l'étude ; voilà tout. Entre faire l'étude d'une ligne et la construire, il y a de la distance. Or l'argent qui aurait permis de construire et équiper cette ligne a été gaspillé en fumée à l'Exposition de Marseille.

Secundo, notre confrère parle des « voies siamoises qui atteignent la Birmanie et le golfe de Bengale » : où a-t-il rêvé cela ?

Est-il donc si difficile de relire attentivement *L'Éveil économique* avant de répéter ce qu'on y a lu ?

Cochinchine
(*Les Annales coloniales*, 15 mars 1923)

M. Pouyanne, inspecteur général des Travaux publics, venant de Hanoï, est arrivé à Saigon le 7 février par la voie de terre. Il est venu en Cochinchine pour solutionner les questions importantes du port de commerce et des lignes de chemins de fer Saïgon-Baclieu et Saïgon-Battambang.

Il a discuté avec les membres de la Commission du port les propositions qui lui étaient soumises en vue de l'exploitation du port et il a arrêté, avec M. Candelier, chef de la mission d'études des chemins de fer, la question des études définitives qui doivent précéder la construction.

COCHINCHINE
Les événements et les hommes
(*Les Annales coloniales*, 25 mai 1923)

Les avant-projets qui furent établis par la Mission Candelier relativement au chemin de fer Saïgon-Cantho-Baclieu, Saïgon-Pnompenh ont été longuement étudiés en Conseil privé par l'administration locale.

Faisant droit au vœu émis par le conseil colonial sur la proposition de M. Labaste, M. le gouverneur de la Cochinchine aurait décidé de demander au gouvernement général d'accorder la priorité au Saïgon-Baclieu.

La mission Candelier avait soumis, après étude, diverses propositions à l'administration locale relativement au passage des grands fleuves qui représente la plus grosse difficulté à surmonter dans la solution du Saïgon-Baclieu et M. Candelier préconisait comme plus économique le système des ferry-boats.

L'Administration ne semble pas en avoir jugé ainsi. Bien que les deux grands ponts prévus — l'un sur le Bassac en aval de Cantho, pont qui sera long de près de 1.400 mètres ; l'autre sur le Mékong entre Vinh-long et Sadec, pont qui sera long de près de 1.100 mètres — représenteront une dépense de près de 90 millions de francs. En raison de l'importance des travaux, l'Administration a cru devoir favoriser le projet des ponts à voie carrossable. Il nous en coûtera une dizaine de millions de plus, sans doute, mais l'augmentation du trafic par route doit évidemment compenser en peu de temps ce surcroît de dépenses.

L'avant-projet sera expédié au Tonkin à l'approbation de M. le gouverneur général.

Baclieu et Cantho, reliés à Saïgon par train et par route, c'est l'accroissement rapide de la richesse de ces deux beaux chefs-lieux, comme d'ailleurs, des chefs-lieux intermédiaires

---

Accident d'automobile
(*L'Écho annamite*, 31 mai 1923)

M. Dupré, opérateur de la mission Candelier, s'est tué le 28 mai courant, à 17 heures, par suite d'un accident d'automobile au coin de la route de Travinh et du Tour-de l'Inspection de Vinhlong.

Les premières constatations démontrent que l'accident est dû à l'imprudence de la victime, qui marchait à une allure exagérée. La mort a été instantanée.

LÉGION D'HONNEUR
Ministère des colonies
(*Journal officiel de la République française (lois et décrets)*, 16 août 1923)

Officiers

Candelier (*Charles*-Édouard-François), ingénieur en chef des ponts et chaussées hors cadres, directeur de la mission d'études des Chemins de fer du Sud de l'Indochine. Chevalier du 27 avril 1915.

Les chemins de fer indochinois
par Pierre Valude,
député du Cher
(*Les Annales coloniales*, 25 août 1923)

[…] Pour les autres lignes du programme, c'est-à-dire le prolongement de celle de Saïgon-Mytho vers l'ouest et la jonction de la Cochinchine au Cambodge et au Siam, la phase de réalisation est au contraire très proche ; elles ont été étudiées, sur la demande du gouvernement général de l'Indo-Chine, par un puissant consortium, qui comprend la Banque de l'Indo-Chine et la Compagnie générale des colonies, et qui s'est engagé éventuellement à en demander la concession en même temps que celles des lignes actuelles du sud, de Saïgon à Mytho et Nhatrang.

Les études, qui portaient sur 840 km environ, ont été exécutées en un an par une mission de spécialistes dirigée par un ingénieur en chef du chemin de fer du Nord, M. Candelier ; la remise des avants-projets, faite en 1922, devait être suivie à bref délai de l'élaboration des conventions de concession à soumettre au Parlement, mais la mort de M. le gouverneur général Long, survenue en janvier 1923, a retardé la réalisation de cette partie du programme qu'il appartient à son éminent successeur, M. Merlin, de reprendre et de mener à bonne fin. En attendant, et pour ne pas retarder l'exécution, le gouvernement général de l'Indo-Chine a demandé au consortium de passer à la rédaction, actuellement en cours, des projets définitifs.

Les cartes ci-contre donnent les tracés d'ensemble approuvés par le gouvernement général pour ces deux lignes, compris jonction au Siam ; la dépense à prévoir pour la réalisation est d'environ 395.000.000 de francs, soit 470.000 fr. du kilomètre.

Il convient de remarquer que ce chiffre comprend l'établissement de cinq grands ponts sur divers bras du Mékong représentant une longueur totale de 4.850 mètres et une dépense d'environ 93 millions de francs. Ces ouvrages, qui serviront à la fois au passage de la voie ferrée et de la route, alors qu'il n'existe, à l'heure actuelle, aucun pont sur le Mékong ou ses bras, donneront évidemment à la circulation de terre des commodités considérables, de sorte que leur dépense d'établissement devrait, en bonne logique, être partagée entre la voie de fer et la route et non entièrement comptée à la charge de la première. Malgré cela, si on se reporte à la dépense moyenne d'établissement des lignes actuelles, qui a été de 150.000 francs environ par kilomètre, et si on applique un coefficient de majoration d'après-guerre de 3, qui n'a rien d'excessif, on voit que les coûts d'établissement sont tout à fait comparables.

Les résultats à attendre de la construction de ces lignes sont considérables ; le prolongement du Saïgon-Mytho ne donnera pas seulement satisfaction à des populations européennes et indigènes qui le réclament depuis plus de trente ans ; établi dans un pays plat, il permettra de transporter les paddys par trains lourds à des tarifs très bas qui constitueront un véritable régulateur des prix de la batellerie ; il facilitera, dans une large mesure, l'accès des régions de l'extrême-ouest et contribuera ainsi puissamment à la mise en valeur totale de ce merveilleux pays de Cochinchine, joyau de l'Union Indochinoise.

Quant à la ligne de Saïgon au Siam, outre les territoires fertiles et peuplés qu'elle desservira en Cochinchine, elle traversera au Cambodge, des régions qui n'ont actuellement que des communications difficiles et intermittentes et dont les possibilités de développement sont telles que, malgré la précarité de ces communications, des

parties comme les abords de Battambang au nord et de Prey-Veng au sud, apparaissent déjà comme très riches. Il n'est personne qui, connaissant le Cambodge, n'ait foi en sa mise en valeur : la première condition de celle-ci est la création de moyens de transport permanents, sûrs et à bon marché par l'établissement de chemins de fer..

Ceux-ci peuvent d'ailleurs être construits par parties en mettant en exploitation tout d'abord le tronçon Sisophon, Battambang, Pnom-Penh qui aboutit au Mékong toujours navigable ; aux colonies plus encore qu'ailleurs, les divers modes de transports ne doivent pas être ennemis, mais alliés, et la combinaison judicieuse de la voie de fer et de la voie d'eau peut donner des solutions, provisoires mais très économiques, de problèmes qui ne pourraient être traités dès le principe dans toute leur ampleur. Le tronçon Saïgon-Pnom-Penh se construirait en partant de Saigon, sans que son achèvement fût ainsi une condition nécessaire de la desserte de la région Nord du Cambodge. […]

Indo-Chine
Execution du programme des travaux publics
(*Le Journal des débats*, 21 septembre 1923)

I. Groupe Sud. — L'étude et l'exécution éventuelles des travaux prévus dans le sud de l'Indo-Chine (chemin de fer de Saïgon à Pnom-Penh, chemin de fer de Saïgon à Baclieu, port de Saïgon-Cholon, etc.), ont fait l'objet de propositions soumises au gouvernement général de l'Indochine par un groupe financier et technique constitue à cet effet en 1921.

L'organisme financier en est constitué par la Banque de Paris et des Pays-Bas, à laquelle s'est jointe la Banque de l'Union parisienne. Parmi les sociétés industrielles participant à la combinaison, on peut citer la Société des Grands Travaux de Marseille, la Société française d'entreprises, les Établissements Schneider.

Ce groupe a organisé, d'accord avec le gouvernement général de l'Indo-Chine, une mission d'études dirigée par M. Candelier, ingénieur en chef des études de la Compagnie des Chemins de fer du Nord. Cette mission vient de rentrer en France récemment, en rapportant toutes les études d'ordre technique et financier permettant d'élaborer un programme et de déterminer les conditions d'une entente avec la colonie.

Les modalités de cette entente (concessions, avances de fonds, exécution directe des travaux, etc.), seraient variables suivant les ressources dont disposerait la colonie ou qui pourraient être mises à sa disposition par la métropole. II est probable que des pourparlers dans ce sens sont déjà engagés avec l'administration ou vont l'être très prochainement.

II. Groupe Nord. […].

Les deux groupes dont nous venons de parler engloberaient la totalité des entreprises portées au programme des grands travaux indo-chinois.

Les chemins de fer en Cochinchine
par Pierre Valude,
député du Cher
(*Les Annales coloniales*, 10 janvier 1924)

La légitimité des chemins de fer en Cochinchine ne peut plus être contestée, sauf, comme nous l'avons fait remarquer, par ceux qui ont des raisons toutes particulières

d'en ajourner indéfiniment la construction, parce que leurs intérêts particuliers, supposent-ils, pourraient en être sensiblement lésés.

Mais ces suppositions ne sont même pas exactes, car les chemins de fer, partout où ils ont fait leur apparition, n'ont jamais porté atteinte aux autres moyens de transport [!] : les compagnies de bateaux fluviaux ou la batellerie par exemple. Dans le Nord de la France, en Belgique, dans les provinces rhénanes, où le réseau des voies ferrées est très développé ; les moyens de transport par eau se sont accrus également dans les mêmes proportions et la batellerie est toujours très prospère. Les uns et les autres, loin de se faire concurrence, ne peuvent, au contraire que contribuer à leur activité réciproque ; ils sont tous deux les facteurs indispensables de la prospérité économique d'un pays. Toute discussion à cet égard serait donc purement oiseuse et doit être écartée « a priori ». D'autre part, il est inutile de plaider une cause qui est gagnée d'avance devant l'opinion publique.

En réalité, la Cochinchine, étant donné l'essor prodigieux qu'elle a pris depuis quelques années, n'a pas été privilégiée sous le rapport des voies ferrées, tant en ce qui concerne les différents centres de son propre territoire qu'en ce qui regarde la pénétration vers les pays voisins. Il est donc tout naturel qu'elle réclame impérieusement aujourd'hui la création d'un réseau de chemins de fer qui soude plus intimement les diverses provinces entre elles et favorise aussi son expansion au dehors. Le chemin de fer de Saïgon à Mytho, en dépit des défectuosités de l'exploitation, les tramways de Saïgon à Cholon et de Saïgon à Govap et Hoc-mon ont suffisamment prouvé combien les Annamites appréciaient ce mode de transport. Une ligne de chemin de fer qui desservirait les prircipales localités des provinces de l'Ouest serait assurée d'avoir, dès le début un mouvement de voyageurs considérable dont l'importante agglomération de Saïgon-Cholon ressentirait immédiatement le contrecoup.

Actuellement, les différents postes de la Cochinchine sont convenablement desservis, il faut le reconnaître, par la Compagnie subventionnée des Messageries fluviales* qui s'est décidée, en ces derniers temps, à mettre en service des bateaux plus en rapport avec le bien-être et le confort modernes. Les trajets n'en sont pas moins longs et dispendieux et il faut compter souvent de 36 à 48 heures pour aller de Saïgon à Chaudoc, Soctrang et Baclieu en utilisant les divers bras du Mékong. Le service des chaloupes chinoises qui abrège la durée du voyage en empruntant les petits arroyos ou les canaux n'est pas beaucoup plus rapide et il présente souvent de très graves inconvénients au point de vue de la commodité et de la sécurité des voyageurs. Ces inconvénients expliquent la vogue qu'a rencontrée dans les campagnes l'industrie automobile lorsqu'utilisant les bonnes routes qui sillonnent maintenant, en tous sens, la Cochinchine elle a organisé des services de voyageurs entre les chefs-lieux et les marchés importants. Mais les sociétés, pour la plupart annamites ou chinoises, qui se sont ainsi formées et qui sont d'ailleurs insuffisantes pour satisfaire les besoins de la population, ne peuvent malheureusement effectuer que d'assez courts trajets et n'ont qu'une influence tout à fait locale sur les transports.

Le chemin de fer peut donc seul réaliser les divers *desiderata* de rapidité, de commodité et de sécurité conformes aux intérêts généraux et aux convenances des voyageurs dans un pays riche comme la Cochinchine où les habitants ont appris à connaître et à apprécier depuis longtemps tous les progrès modernes.

Déjà nous avons vu que, lors de l'élaboration du plan des grands travaux à réaliser en Indochine, M. Doumer avait prévu la continuation sur Cantho de la ligne de Saïgon-Mytho et celle-ci ne devait être que l'amorce du chemin de fer qui devait réunir bientôt de Saïgon à Phnom-Penh. Ce travail n'a pu être exécuté, d'abord parce que tous les crédits et les efforts se sont portés au Nord, sur les grandes lignes du Yunnan et du Transindochinois, mais aussi parce que la guerre n'a pas permis de donner suite aux projets qui avaient été formés. Au moment où le ministre des Colonies, M. Sarraut, a décidé tout un nouveau programme de travaux susceptibles de hâter la mise en valeur

de nos colonies, il était tout naturel que la Cochinchine, par l'intermédiaire de son député, formulât immédiatement ses justes revendications qui portent, en premier plan, sur la création d'un réseau de voies ferrées.

On est tombé d'accord pour l'exécution immédiate d'une ligne de chemin de fer qui desservirait la Basse Cochinchine, c'est-à-dire les plus riches provinces de l'Ouest, mettant, par Mytho, Saïgon en communication directe avec Baclieu en passant par Vinh Long, Cantho, Cairang et Soctrang, c'est-à-dire les plus gros centres du riz de la région. Cette voie ferrée se tenant sans cesse dans le Delta ne présenterait aucune difficulté de construction. Elle nécessiterait, seulement, quelques travaux d'art importants pour la traversée des grands bras du Mékong : deux ponts de 1.400 mètres sur le Mékong proprement dit et sur le Bassac et un autre d'environ 600 mètres sur le Cochien, enfin une infinité de petits ponts moins importants dont on pourrait évaluer la longueur totale à 6.000 mètres sur les nombreux arroyos et cours d'eau que la ligne rencontrerait sur son chemin. Ce seraient là les plus grosses dépenses, mais elles profiteraient aussi aux routes déjà en pleine exploitation. Les études ont déjà été faites pour l'évaluation des travaux et des dépenses de cette voie ferrée dont nous avons tout lieu de croire que le trafic, en vertu des considérations que nous avons exposées serait très vite rémunérateur.

Aussitôt après s'inscrit le chemin de fer de Saïgon à Phnom-Penh dont le tracé primitif a été modifié. Celui-ci, utilisant le chemin de fer de Mytho, devait gagner Cantho après avoir franchi le Mékong auprès de Vinh Long, puis après avoir longé le grand fleuve traversant le Bassac un peu au-dessus de Phnom-Penh. On avait voulu desservir ainsi une partie de la Cochinchine.

Mais le projet que nous venons d'indiquer plus haut, lui donnant une satisfaction bien plus complète : il n'était pas utile de conserver un tracé qui nécessitait des travaux d'art considérables et traversait une région très difficile où de grandes inondations sont à craindre certaines années. On a préféré adopter un tracé en terrains élevés dans le haut delta cochinchinois. Celui-ci passerait par Trang Bang dans la province de Tay-Ninh, entrerait dans le Cambodge à Soai Rieng et traverserait ensuite le Mékong pour atteindre Phnom Penh un peu au-dessus de Banam. Cette ligne serait plus tard prolongée sur Bang Kok en longeant la rive droite du Grand Lac et en passant par Kompong Luong, Oudong Kompong Chnang Pursat, Battambang, Mong kol Borey et Sissophon et atteindrait la capitale siamoise en suivant la vallée du Stung.

Ainsi ce chemin de fer aurait non seulement un intérêt général, mais aussi un intérêt international, puisqu'il mettrait notre Colonie en relation avec le royaume de Siam et plus tard avec la Birmanie de l'Inde.

À ce point de vue, il présente un intérêt tout particulier. Il sera dans le Sud de nos possessions indochinoises la contrepartie du chemin de fer du Yunnan et, malgré les critiques dont il a été l'objet, nous pensons qu'il contribuera encore puissamment au développement politique et économique de la Cochinchine. Cette ligne — qui nécessitera en territoire indochinois trois ponts importants : sur le Vaïco (140 m.), sur le Mékong (1.200 m.), sur le Bassac (280 m.) — comptera dans sa totalité, c'est-à-dire jusqu'à Bang Kock, 645 kilomètres. A côté de ces deux grandes lignes, on prévoit la construction de quelques tronçons qui complèteront le réseau ferroviaire de la Cochinchine, et quelques tramways dans l'Est pour faciliter l'exploitation des grandes plantations qui se sont constituées dans ces dernières années.

Au moment où notre belle colonie de Cochinchine prend de plus en plus le sentiment de sa personnalité, il importait de mentionner encore en l'appuyant de tous nos vœux ce plan de grands travaux dont résultera assurément pour elle un accroissement de prospérité et de richesse.

Séance du 9 juillet [1924]
Le Comité de l'Indochine reçoit M. le gouverneur Cognacq
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 11 janvier 1925)

Extraits de la réponse de M. le gouverneur de la Cochinchine
à M. L[éonard] Fontaine, président du Comité.

[…] Je vais vous dire un mot maintenant des travaux qui doivent être entrepris en Cochinchine avec le concours du budget général. En ce qui a trait aux voies ferrées, on a envisagé la construction de trois lignes de chemins de fer :

1° — Saïgon, Pnom-Penh, Battambang.

2° — Mytho, Bacliêu.

3° — Saïgon, Kratié.

Pour la ligne de Saïgon, Pnom-Penh, Battambang, les projets définitifs de construction ne seront prêts qu'en 1925. Le pont à construire sur le Mékong, qui aura 1.800 mètres, et le pont sur le Tonlé Sap, qui aura 517 mètres, demanderont trois années ; il faut prévoir en outre l'exécution du ballast, la pose des voies, ce qui fait que cette ligne ne pourra être terminée que dans cinq années ; le prix en sera de 40 millions de piastres.

Deux questions se posent à propos de cette ligne : la première est d'ordre politique et économique. On se demande s'il faut arrêter le chemin de fer à Battambang, ou s'il faut le continuer jusqu'à Sisophon. Mon avis est qu'il faut aller jusqu'à la frontière du Siam ; la ligne aura 70 kilomètres et coûtera 3.500.000 piastres ; la ligne de Sisophon à la frontière du Siam aura 47 kilomètres et coûtera 1.500.000 piastres.

La deuxième question est d'ordre technique ; il s'agit de savoir si l'on commencera par le tronçon Pnom-Penh-Battambang, réservant à plus tard la partie Saïgon, Pnom-Penh.

Les partisans de ce projet cherchent à le justifier en déclarant qu'il est déjà possible d'assurer le transport de Saïgon à Pnom-Penh par autos pour les passagers et par voie fluviale pour les marchandises.

Je ne partage pas cette manière de voir ; mon avis est qu'il faut commencer tout de suite Saïgon-Battambang pour les raisons suivantes : le trafic voyageurs sur Saïgon est presque nul ; mais une considération plus importante doit retenir notre attention ; c'est que la ligue Saïgon-Pnom-Penh rendra immédiatement des services ; elle traversera une région qui peut se développer au point de vue rizicole. En outre, et, c'est là la raison primordiale, j'estime qu'il faut renoncer à construire des sections de ligne qui sont appelées à rester pendant de longues années isolées et improductives parce qu'elles ne conduisent nulle part. Au point de vue du rendement des chemins de fer, il est indispensable d'avoir d'emblée des sections de plusieurs centaines de kilomètres si l'on veut vraiment obtenir un rendement intéressant. […]

Chronique de Saïgon
Vol et abus de confiance
(*L'Écho annamite*, 30 janvier 1926)

Plaintes ont été déposées par :

……

2° M. le directeur de la mission d'études des Chemins de fer du Sud. 130 rue Chasseloup-Laubat, contre inconnu, pour vol de 4 mètres de tuyaux de plomb ;

……

La voie ferrée Battambang-Pnom-Penh
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 19 septembre 1926)

Un de nos confrères du Tonkin, l'*Éveil économique,* a eu l'amabilité de reproduire en bonne place l'article que nous avons publié, il y a trois semaines, au sujet de la liaison par chemin de fer entre les centres de production du Haut-Cambodge et Pnom-Penh.

Après avoir fait siennes nos conclusions, notre confrère donne quelques précisions techniques. Il signale en outre liés courtoisement, ce qu'il croit être une erreur dans notre texte : l'incidente relative à la traversée d'une partie inondée dans la partie située avant Pnom-Penh.

Comme, enfin, il met en cause, d'ailleurs sans qu'on en comprenne bien la raison, la Mission d'études des chemins de fer du Sud de l'Indochine, nous avons pensé que le mieux à faire était d'aller nous documenter, pour les précisions techniques, auprès du directeur actuel de cette mission.

Nous reproduisons fidèlement les réponses qui nous ont été faites aux objections de l'*Éveil économique*.

1° — La Mission d'études était, à son arrivée, très limitée par le temps. Il n'existait à ce moment, pour les régions traversées par les 3 lignes sur lesquelles elle avait à opérer, que des tronçons insignifiants de cartes dignes de ce nom. Elle n'aurait pu songer à entreprendre des études particulières assez complètes qu'après le relevé d'une carte générale.

La tâche qui lui était confiée avait d'ailleurs des limites très modestes. Elle devait reconnaître les divers tracés envisagés précédemment sur chacune des sections successives et donner son avis technique en vue de l'adoption des directions générales des lignes. La décision une fois prise par le Gouvernement général, il lui restait à compléter les renseignements antérieurs et à procéder à une étude rapide du terrain, de façon à présenter un avant-projet d'ensemble et un devis général pour chacune des lignes.

C'est pourquoi, sauf des variantes de détail assez importantes, la direction générale emprunte successivement des parcours dont on avait effectivement parlé précédemment.

2° — On ne peut éviter pour atteindre Pnom-Penh la traversée d'une large zone inondée par les crues du Mékong.

Le tracé par Tayninh et le nord de Pnom-Penh a été préféré parce que d'abord, il réduit de 90 k. à 50 k. la longueur de cette traversée, mais surtout parce que, dans cette région, le terrain est un peu plus accidenté que par Soairiêng et Banam. Il a été, par suite, plus facile d'étudier le régime des eaux et de déterminer l'emplacement et l'importance des ouvrages d'art nécessaires.

Enfin et accessoirement, un certain nombre de points hauts qu'atteignent à peine les inondations permettent l'établissement à moindres frais des remblais et des bâtiments pour les stations.

3° — La durée de 3 ans indiquée par l'*Éveil économique* pour la construction du seul tronçon Battambang-Pnom-Penh paraît trop réduite, non pas en raison des difficultés techniques, mais par suite des circonstances locales.

La région est peu peuplée, le Cambodgien ne consent à travailler hors de son champ que quelques mois par an. Le service des Travaux publics a éprouvé de grosse difficultés de main-d'œuvre pour la construction des routes. Certaines régions sont assez redoutées des travailleurs annamites, ou tonkinois, à tort d'ailleurs.

De plus, comme pour toutes sortes de raisons techniques, le tracé du chemin de fer s'éloigne souvent et de la route et du lac, les transports seront difficiles.

Enfin, la plus grande partie de la voie ferrée devra être posée en avançant depuis Pnom-Penh car, sauf à Battambang, déjà difficile à atteindre, on ne peut espérer constituer ailleurs des dépôts de matériel de voie et amener les locomotives et wagons nécessaires à la pose de voie.

Vouloir gagner trop de temps correspondrait à un sacrifice en argent hors de proportion avec le résultat obtenu. Aussi serait-il plus sage de compter environ 4 ans et avoir la surprise agréable de gagner quelques mois, si tout va bien, plutôt que d'énerver l'opinion publique par des retards continuels sur les dates annoncées.

4° — Le rédacteur de l'*Éveil économique* est bien hardi lorsqu'il dit que le Tonlé Sap, c'est le Bassac. Laissons aux Quatre Bras leurs noms propres, reconnaissons qu'il y a des bassins versants spéciaux pour le Tonlé Sap et le Bassac, mais quand le grand fleuve d'amont apporte 35.000 mètres cubes d'eau à la seconde, les trois autres bras en sont vraiment des défluents, les apports de leurs bassins propres étant bien minimes en comparaison de celui du Mékong.

Quand à la question de Pnom-Penh port de mer, elle sort du cadre des études de la Mission des chemins de fer. Toutefois, aucun des bras du Mékong n'est, à son embouchure, d'un accès suffisamment pratique, en raison de l'instabilité des bancs alluvionnaires, pour que le transbordement sur Saïgon ne soit pas la règle générale. Il sera désirable, dès que la Colonie pourra réaliser l'effort financier nécessaire, de construire la voie ferrée Pnom-Penh-Cholon afin de compléter heureusement la section Pnom-Penh frontière du Siam si celle-ci est réalisée en premier lieu.

Enfin, il y a lieu de signaler à notre confrère une petite erreur. Les vapeurs des Messageries fluviales, qui font aux hautes eaux le service du Grand lac, ne peuvent remonter la rivière de Battambang ; un transbordement à Bac Preah est nécessaire et ce ne sont que des embarcations d'assez faible tonnage qui arrivent à Battambang.

L'Opinion.

N.D.L.R. — Il est toujours intéressant de polémiquer entre gens de bonne foi qui écartent de la discussion les points où ils reconnaissent que l'autre partie à raison et la limitent aux points sur lesquels ils ne sont pas d'accord, en apportant arguments et précisions.

Enregistrons donc d'abord le dernier paragraphe où notre confrère signale notre erreur, lorsque nous parlons de Battambang même, comme terminus de la navigation des gros vapeurs aux hautes eaux. Nous pourrions dire que notre confrère ne nous apprend rien de nouveau, que nous avions écrit Battambang *brevitatis causa*, comme on écrirait Bordeaux pour un gros paquebot qui en fait s'arrête à un port plus proche de l'embouchure, à Pauillac, par exemple. Ce serait une explication après coup ; nous ne l'avons pas donnée en temps voulu, tant pis pour nous. Laissons à l'*Opinion* le mérite de cette mise au point.

En ce qui concerne la mission d'études, mise par nous en cause « sans, dit l'*Opinion*, qu'on en comprenne bien la raison », la raison, la voici :

Il s'agit tout simplement de rendre à César ce qui est à César. Nous approuvons hautement la Société d'études d'avoir arrêté un tracé qui, sur divers parcours, elle le reconnaît fort galamment, emprunte des tracés autrefois suggérés par d'autres. Il n'y a pas là, comme en littérature ce qu'on pourrait appeler plagiat. Ce serait au contraire de la petitesse d'esprit que de préférer une variante simplement pour n'avoir pas l'air de faire siennes les idées d'un autre. Donc, la mission d'études a agi avec bon sens quand elle a pris ce qu'il y avait de bon dans les études précédentes.

Tout ce que nous voulions, c'était rappeler les mérites des ouvriers de la première heure. Nous avons, dans notre documentation, tout un dossier que nous avait adressé en 1920 M. Massa, qui avait étudié un avant-projet, en se basant d'ailleurs lui-même sur d'autres études.

Or, il avait indiqué la nécessité de contourner la région la plus basse, très marécageuse et inondable, pour trouver plus au nord des points plus hauts et des élévations où l'on put trouver facilement des carrières et des terres de remblai.

Nous ne connaissons pas M. Massa ; nous ne l'avons jamais vu ; nous n'avons été que deux fois en relations avec lui pour lui accuser réception d'une documentation qu'il voulait bien nous adresser, sur ce point et au sujet de mines de fer dans un archipel du golfe. Mais nous tenions à rappeler qu'il avait été un des précurseurs.

Ceci dit, examinons les réponses de M. le directeur de la Mission d'études.

Il nous donne raison quand au fond, tort sur des points de détail.

1° — Il reconnaît qu'en effet, le tracé adopté emprunte divers parcours déjà suggérés.

2° — Il dit, comme nous, que le tracé évite la grande région basse que traverse la route et cherche plus au nord des terres plus élevées. — Il nous apprend néanmoins qu'il reste encore une zone inondée à traverser. C'était inévitable puisque les bords renflés du Mékong sont longés par un chapelet de dépressions, ou bengs. On traversera quelques courtes dépressions au lieu d'en traverser une très vaste.

3° — Le désaccord n'est pas grand quant à la durée et nous sommes heureux de voir que l'évaluation faite par la Société après de sérieuses études diffère si peu de celle faite de sa salle de rédaction par un journaliste tonkinois.

4° — En ce qui concerne le Bassac, il s'agit ici d'une discussion purement scientifique, qui n'en est pas moins intéressante. Nous demandons à deux savants, qui ont étudié la question et nous en ont déjà parlé, de bien vouloir nous donner quelques précisions à ce sujet.

Le Bassac est, comme au Tonkin le Day, un fleuve capté et le Day lui aussi roule aux hautes eaux beaucoup plus d'eaux de son ravisseur, le fleuve Rouge, que de son propre bassin. Nous serions tout particulièrement heureux si les deux savants auxquels nous nous sommes adressé, voulaient bien nous taire une note sur ce curieux phénomène géographique[7] .

4 bis° — Sur Pnom-Penh Port de mer, il est possible que nous nous trompions ; pas cependant lorsque nous disons qu'à ce point de vue, Pnom-Penh est encore supérieur à Bangkok, ce qu'il s'agissait de démontrer.

En ce qui concerne les embouchures du fleuve, nous nous sommes basé sur les études faites il y a deux ans par le service hydrographique de la marine et sur tout ce qui a été écrit à ce sujet sur Cantho-Port de mer. Il y a là un point de fait, une question scientifique, qui serait facile à élucider s'il n'y avait un point de droit, une question d'intérêts privés. Il sera toujours bien délicat d'écrire à Saïgon, surtout quand on est assis dans le fauteuil de M. Candelier, qu'un port rival pourrait être aisément créé sur le Mékong. Et comme nous avons, de notre côté, de vieux et fidèles abonnés et d'excellents clients à Saïgon, nous dirons aux hommes de science, aux officiers de marine et aux architectes urbanistes : « Pschut ! fermez-çà ! le transbordement sur Saïgon restera la règle générale »

LES ÉVÉNEMENTS ET LES HOMMES
Les chemins de fer en Cochinchine
(*Les Annales coloniales*, 2 juillet 1927)

Votre confrère de Saïgon *l'Impartial* s'étonne qu'en Cochinchine, dont le sol est français depuis 1858, c'est-à-dire à peu près l'époque qui a vu s'implanter la vogue des

[7] Au moment de mettre sous presse nous recevons une première réponse, extrêmement intéressante.

chemins de fer dans la Métropole, rien ou presque rien n'ait été réalisé dans la voie de la locomotion sur rails.

Cependant, la question des chemins de fer de l'Ouest-Cochinchinois est posée depuis longtemps. Elle a fait l'objet de plusieurs projets dont l'un de M. Gubiand [8], daté de 1896, condensait toutes les données approfondies de la question. Depuis cette époque déjà lointaine, le mouvement commercial de ces provinces a triplé et la population s'est trouvée quintuplée, ce qui revient à dire que la question est de plus en plus à l'ordre du jour et qu'il y a lieu de s'y intéresser sérieusement.

La réponse à la question posée est facile à donner. L'intervention constante du sieur Bernard, administrateur délégué de la Compagnie des messageries fluviales de Cochinchine*, a provoqué ce résultat.

1929 (mai-juin) : constitution de la Compagnie des chemins de fer du Sud de l'Indochine pour la construction du Pnom-Penh–Battambang

---

La Cochinchine possède son « Dakar-Saint-Louis »
(*Les Annales coloniales*, 20 novembre 1930)

Les trains de la ligne Saïgon-Mytho arrivent quand ils peuvent. Le 18 février, le train de 18 h. 30 venant de Saïgon est arrivé à Mytho avec 4 h. 50 de retard.

Le 27 février, le train de 16 h. 19, venant de Mytho est arrivé à Saïgon avec 1 h. 11 minutes de retard.

Ces retards causent évidemment de graves préjudices aux voyageurs, car les chaloupes des Messageries fluviales et les chaloupes chinoises qui, partant de Mytho, assurent les communications avec Bentré (An-hoa, Giao-Hoa, Batri), Caibé — Vinhlong — Travinh — Sadec — Rachgia — Soctrang — Pnom-Penh, etc., attendent l'arrivée des trains pour partir. Quelques-unes emportent le courrier postal ; toutes des produits alimentaires, comme la glace qu'on attend impatiemment ; la plupart correspondent, aux escales, avec les services d'automobiles ou de charrettes pour les villages de l'intérieur.

Lorsque les chaloupes se mettent en route sans avoir pris les voyageurs et les marchandises à destination de l'intérieur, les voyageurs sont immobilisés à Mytho pour de longues heures ; quant aux marchandises, elles sont presque toujours perdues.

Il y a là évidemment un dilemme plutôt pénible. Mais il semble cependant qu'une solution ne soit pas impossible à trouver.

---

[8] Georges Gubiand (1861-1930) : X-Ponts. Directeur des travaux publics de la Cochinchine (1887-1900). Voir encadré.