

# SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DES TRAMWAYS À VAPEUR DE COCHINCHINE

## 1. — SAÏGON-CHOLON

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

Le tramway de Saïgon à Cholon, mû par la vapeur, a été, le 26 janvier 1880, concédé à MM. Ogliastro <sup>1</sup>, Blusteur <sup>2</sup>, Cousins et Desbuissons, puis rétrocédé à la Société générale des tramways à vapeur de la Cochinchine.

La ligne, dont l'écartement de voie est de 1 m. et la longueur de 5 km. 112, emprunte la voie publique sur une longueur de 4 km. 585.

---

*(Les Archives commerciales de la France, 2 mai 1880)*

Paris. — Formation de la Société anonyme dite SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DES TRAMWAYS À VAPEUR DE COCHINCHINE, rue Bergère, 7, avec siège d'exploitation à Saïgon — Durée de celle de la concession. — Cap. : 975.000 fr. — Acte du 7 avril 1880. — *Aff. parisiennes.*

---

Tramways de Cochinchine  
*(Le Capitaliste, 13 juillet 1881)*

Les actionnaires de la Société générale des tramways à vapeur de Cochinchine se sont réunis, le 4 juillet, en assemblée générale.

Ils ont approuvé les comptes clôturés à la date de l'assemblée qui leur ont été présentés.

La concession de tramways de Saïgon à Cholon accordée à la Compagnie a pu être transformée en concession de chemin de fer à voie étroite d'un parcours de 6 kilomètres 1/2.

Les dépenses faites jusqu'à ce jour, pour la construction de la voie et du matériel s'élèvent à 316.000 fr. en chiffres ronds. Le dernier versement de 150 fr. à effectuer sur les actions émises contre espèces doit permettre l'achèvement complet de la ligne, qui pourra être ouverte à l'exploitation au mois de décembre dernier.

---

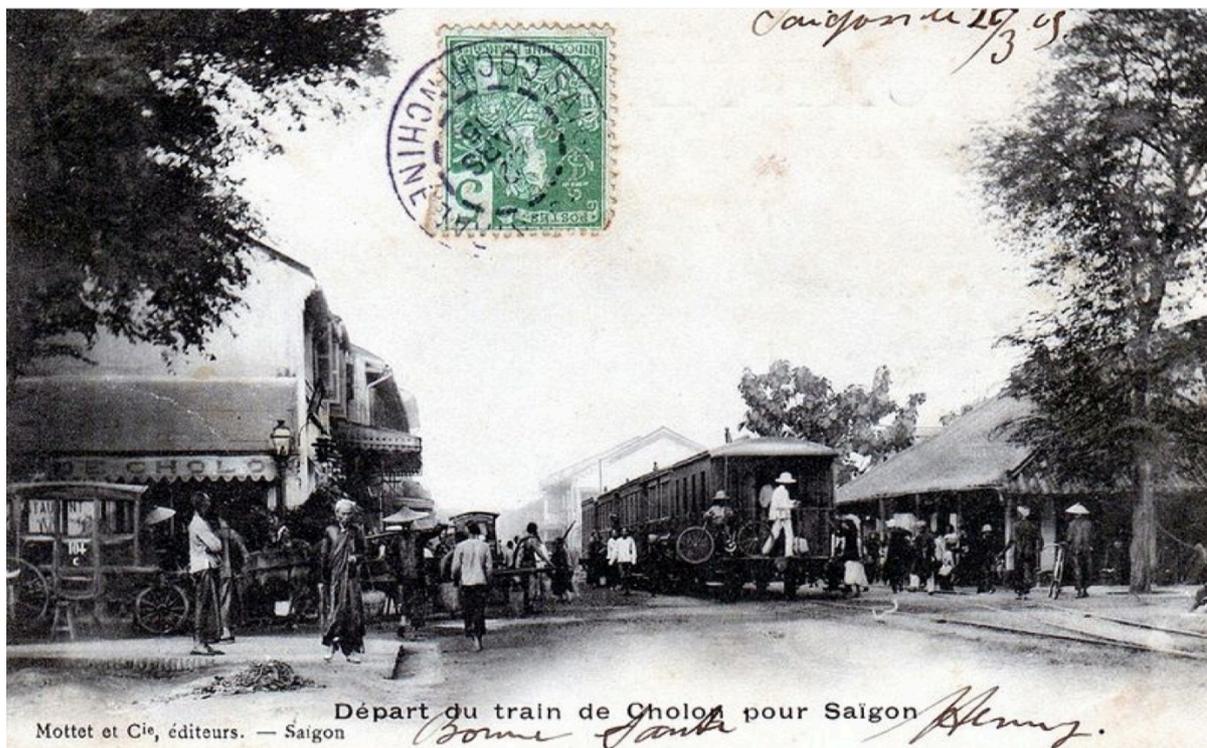
<sup>1</sup> Antoine Ogliastro (1844-1908) : marié à Marie-Louise Desbuissons. Fondateur en 1875 de la maison Ogliastro, import-export à Saïgon. Voir [encadré](#).

<sup>2</sup> En réalité, Théodore Blutstein (Bruxelles, 3 mai 1846-Saïgon, 7 avril 1882).

L'assemblée a ratifié la nomination de M. Ogliastro, en remplacement de M. Mourin d'Arfeuille<sup>3</sup>, démissionnaire, et réélu MM. Fille et [Alexandre] Weil, administrateurs sortants.

Elle a également confirmé M. Guisseez dans ses fonctions de commissaire.

Le Saïgon-Cholon, première voie ferrée du Viêt Nam.



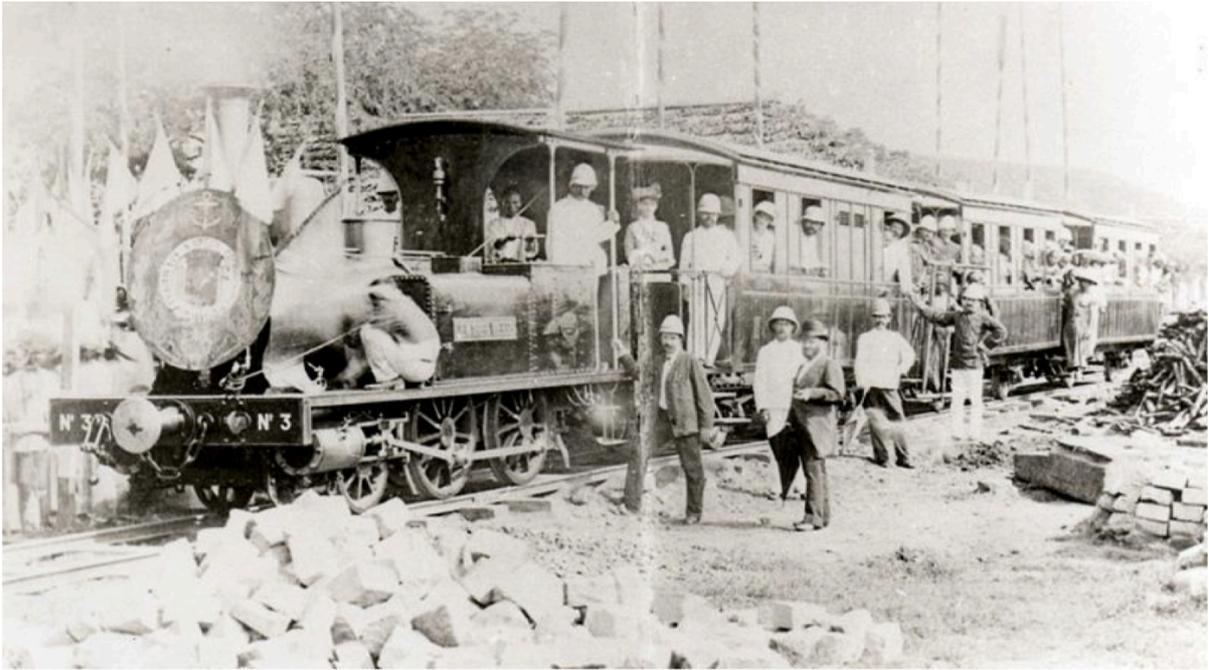
Le 24 septembre 1873, sentant le dynamisme économique de cette zone, un entrepreneur réclama la concession d'une petite ligne de chemin de fer ou de tramway.

Après plusieurs montages financiers, la ligne, d'une longueur de 5 km, fut inaugurée le 27 décembre 1881. Succès immédiat et inattendu.

"....Pendant les premiers jours, le nombre de voyageurs a atteint les deux mille. Je suppose que ces chiffres véritablement extraordinaires ne se maintiendront pas. Néanmoins, le succès de l'entreprise et des autres voies ferrées parait hors de contestation .." note du lieutenant gouverneur en fin janvier 1882.

---

<sup>3</sup> Charles, Hippolyte, Marie MOURIN D'ARFEUILLE (1837-1909). : une [rue de Saïgon](#) porte son nom.



---

(in Marc Meuleau,  
*Des pionniers en Extrême-Orient.*  
*Histoire de la Banque de l'Indochine 1875-1975,*  
Fayard, 1990)

[94] Pour lancer sa politique d'équipement en l'absence du crédit de la Banque de l'Indochine, [Le Myre de Vilers] augmente les ressources du Trésor colonial en prenant le contrôle direct des commerces de l'opium et de l'alcool, jusqu'alors affermés, et en augmentant les impôts. Le budget de la colonie fait un bond de plusieurs millions de francs entre 1879 et 1882, ce qui permet la réalisation d'une [ligne de tramway à vapeur entre Saïgon et Cholon](#), ainsi que l'ébauche d'un réseau ferroviaire entre Saïgon et les principales villes de la région (77 kilomètres de voies ferrées sont effectivement construits entre 1881 et 1886). Un nouvel élan est donné au bâtiment et aux travaux publics avec l'adjudication d'un palais de justice, des aménagements portuaires, des constructions pour l'armée <sup>4</sup>.

La succursale de Saïgon [de la Banque de l'Indochine] tire avantage de cette activité. La prospérité des affaires locales lui procure de beaux bénéfices. Mais, s'abritant derrière des statuts qui limitent ses opérations au court terme, la durée maximale autorisée des prêts étant de six mois, elle proclame que son objet n'est pas de financer les infrastructures dont manque la Cochinchine. Les sommes engagées sont considérables et les immobilisations [95] longues, car la rentabilité des programmes d'équipement, quand elle existe — ce que Michelot <sup>5</sup> met en doute avec raison pour les premières voies ferrées —, n'autorise qu'un remboursement lent, progressif, s'étalant sur plusieurs années.

---

<sup>4</sup> Martin J. MURRAY, *The Development of capitalism in Colonial Indochina (1870-1940)*, Berkeley, Los Angeles, London, 1980, pp. 169 et 543 ; Charles MEYER, *La Vie quotidienne des Français en Indochine, 1860-1910*, Paris, Hachette, 1985.

<sup>5</sup> Lucien (et non Léon) Michelot (1846-1916) : directeur de l'agence du Comptoir d'escompte de Paris, puis de la Banque de l'Indochine à Saïgon, inspecteur général de cette banque (1888-1910). Voir [encadré](#).

---

EXTÉRIEUR  
(L'Ordre de Paris, 16 mai 1882)

Notre correspondant particulier nous écrit de Saïgon :

La semaine dernière a été marquée par un bien triste accident.

M. Blustein [*sic* : Blutstein], directeur des chemins de fer de Saïgon à Châlon [*sic*], est mort victime de son imprudence. Le train venant de Cholon allait arriver. À cent mètres environ de la gare, se trouve un petit mur où le train a juste la place de passer. M. Blunstein [*sic*] était là, et, et le train arrivant, il a voulu monter, mais il n'a pas eu le temps.

M. Blustein a été pris par le tampon de la machine et collé contre le mur, où il a été roulé pendant environ une minute. Relevé aussitôt et transporté chez lui, les médecins, après un examen sérieux, déclarèrent avoir bien peu d'espoir ; le lendemain, tout espoir était perdu, et on dut aviser la famille.

Deux jours après, le blessé rendait le dernier soupir, ayant conservé ses idées jusqu'au dernier moment. Dans son testament, M. Blustein désigna pour le remplacer, à la tête de la Compagnie, M. Viénot, ancien directeur de l'*Indépendant*, de Saïgon.

Les obsèques ont eu lieu le lendemain, au milieu d'une affluence considérable.

Au cimetière, M. Maire a retracé en quelques mots la vie de cet homme qui ne devait sa position qu'à son travail et à son intelligence.

Les habitants de Saïgon n'oublieront jamais que c'est à lui qu'ils doivent le premier chemin de fer.

M. Blustein n'était âgé que de trente-six ans ; il laisse une jeune femme <sup>6</sup>.

---

TRAVAUX PUBLICS

---

LES VOIES DE COMMUNICATION EN COCHINCHINE

par R. GENTILINI,  
ingénieur civil,

ancien élève de l'École des Ponts et Chaussées.

(Le Génie civil, 7 août 1886)

Tramway à vapeur de Saïgon à Cholon. — Depuis le mois de juillet 1882, un tramway à vapeur relie Saïgon à Cholon, la ville la plus peuplée (environ 40000 habitants) et la plus importante de la Cochinchine au point de vue commercial, à cause de ses grands entrepôts de riz <sup>7</sup>.

Dès le 26 janvier 1880, un arrêté du Gouverneur avait accordé à une Société l'établissement et l'exploitation, pour trente années, d'une ligne de tramways, à traction à la vapeur, destinée au transport des voyageurs et des petits colis entre Saïgon et Cholon, dont la distance n'est que de 5 kilomètres.

---

<sup>6</sup> Julie Marie Clara du Crouzet : sœur d'Albert et d'Oscar. Elle se remaria avec le capitaine Paul Guynet, chef de la mission du Langbian qui construisit en 1899-1900 la route d'accès à Dalat.

<sup>7</sup> C'est par les magasins de Cholon que passent les 4 à 5 millions de piculs de riz destinés à l'exportation ; c'est là qu'ils sont préparés et mis en sacs, pour partir ensuite par l'arroyo Chinois pour Saïgon, d'où les vapeurs doivent les emporter en Chine, au Japon, à Java, à Singapour, à Manille.

Le picul de riz est de 68 kg. à Cholon. En général, le picul varie, suivant les localités, entre 60 et 64 kg.

En juin 1880, le directeur de la Société exposant dans un mémoire au Gouverneur les inconvénients, au point de vue de l'exploitation, des courbes de petit rayon que comportait le projet primitif et les difficultés de la traction sur des rails à ornières au niveau de la chaussée aux abords des deux villes, demandait à faire des modifications importantes dans la construction (telles que la pose de rails Vignole en saillie sur le sol, etc.). Ces modifications, qui lui furent accordées, font de cette ligne un véritable chemin de fer ordinaire à voie étroite de 1 mètre, tant au point de vue de la construction que de la traction et de l'exploitation.

Ce tramway fonctionne très régulièrement depuis près de quatre ans et rend de grands services pour le transport des voyageurs. La circulation est très active entre Saïgon et Cholon (il y a jusqu'à trois trains par heure, pendant une partie de la journée), surtout à cause des Chinois qui forment la plus grande partie de la population de Cholon et qui ont immédiatement adopté ce moyen de locomotion pour lequel ils ont toujours montré depuis, une préférence marquée.

---

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DES TRAMWAYS À VAPEUR DE COCHINCHINE  
(*Annuaire de la Cochinchine*, 1887, p. 327)

MM. OGLIASTRO, directeur.  
CASEAU [CAZEAU], comptabilité.  
MM. BALET, chef de la voie.  
PETIT, chef d'atelier.

---

État-civil des sociétés par actions  
MODIFICATIONS  
Société générale des Tramways à vapeur de Cochinchine  
(*Paris-Capital*, 24 mai 1893)  
[seule mention]

Suivant délibération de l'assemblée générale extraordinaire de la Société générale des Tramways à vapeur de Cochinchine, tenue le 8 mai 1893, les articles 21 et paragraphe 3 de l'article 51 des statuts ont été modifiés.

---

N° 287. — ARRÊTÉ apportant des modifications à la composition de la commission nommée par l'arrêté du 10 mai dernier.  
(*Bulletin officiel de l'Indochine française*, 1893, p. 496-497)

Du 25 mai 1893.

Le Lieutenant-Gouverneur de la Cochinchine,

Vu l'arrêté du 15 mai 1893, pris en Conseil privé, nommant une commission à l'effet d'examiner les observations de la population, consignées sur les registres déposés aux mairies de Saïgon et de Cholon, au sujet de l'enquête ouverte sur l'opportunité du déplacement de la gare du tramway à vapeur de Saïgon-Cholon ;

Considérant que quelques-uns des membres de cette commission se sont absentés depuis l'approbation dudit arrêté et qu'il importe de pourvoir à leur remplacement;

Sur la proposition du secrétaire général ;

Le Conseil privé entendu,

ARRÊTE :

Article premier. — Les modifications suivantes sont apportées à la composition de la commission précitée :

Commission nommée par arrêté du 15 mai 1893.

MM. Navelle, administrateur principal, président ;  
Hubbard, propriétaire, membre ;  
Hubert, négociant, idem ;  
Bandier, idem ;  
Clavier, idem ;  
Borelly, idem ;  
Praire, idem ;  
Péré, idem ;  
Do-huu-phuong, doc-phu-su, idem ;  
Litchion, négociant, idem.

Modifications apportées.

MM. Navelle, administrateur principal, président ;  
[Cazeaux \(Pierre\)<sup>8</sup>, négociant, membre ;](#)  
De Cotte, propriétaire, idem ;  
Bandier, négociant, idem ;  
Clavier, idem ;  
Borelly, idem ;  
Blum, idem ;  
Lacaze, idem ;  
Do-huu-phuong, doc-phu-su, idem ;  
Litchion, négociant, idem.

Art. 2. — Le Secrétaire général est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Saigon, le 25 mai 1893.

J. FOURÈS.

Par le Lieutenant-Gouverneur :

Le Secrétaire général,  
ESCOUBET.

---

## II. — SAIGON-MYTHO

Ligne construite en 1881-1885 et exploitée jusqu'en 1888  
par la [Compagnie des chemins de fer garantis des colonies françaises](#)

1889 (JUILLET) : EXPLOITATION CONCÉDÉE  
À LA SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DES TRAMWAYS À VAPEUR DE COCHINCHINE

Compagnie des tramways de Cochinchine

---

<sup>8</sup> Pierre Cazeaux : quincaillier et négociant en ferrailles. On lui attribue la construction de l'[hôtel Continental](#).

(Cote de la Bourse et de la banque, 21 décembre 1889)

La Compagnie des tramways de Cochinchine, vient, à a suite d'une adjudication, d'obtenir l'exploitation du chemin de fer de Saigon à Mytho, concédé à la Compagnie des chemins de fer garantis des Colonies françaises, chemin qui avait été administré en régie par Je Conseil colonial de la Cochinchine.

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

LIGNE SAIGON-MYTHO

La ligne a une longueur totale de 70 kilomètres 827, dont 21 kilomètres 057 en dehors des voies publiques et 49 kilomètres 770 sur les voies publiques.

Concédée par arrêté en date du 18 août 1881, cette ligne a été déclarée d'utilité publique les 30 octobre 1882, et ouverte à l'exploitation le 20 juillet 1885.

Le 14 avril 1888, la convention de concession a été résiliée.

Un nouveau cahier des charges, en date du 10 mai 1889, complété par un acte additionnel du 20 juin 1893 a concédé l'exploitation à la Société générale des tramways à vapeur de Cochinchine, la Colonie restant chargée d'assurer l'entretien.

Le concessionnaire paie à la Colonie une redevance annuelle de 80.705 francs, à laquelle vient s'ajouter une participation dans les bénéfices, laquelle a été de 31.157 fr. 39 en 1901.

Le total de ces deux revenus (111.865 fr. 39), représente sensiblement la dépense d'entretien à la charge de la Colonie.

Le tableau suivant indique la situation financière de l'exploitation pour les années 1897-1901 :

[240]

	LONGUEUR kilométrique exploitée	DÉPENSES D'ENTRETIEN ET D'EXPLOITATION		RECETTES	
		Totales	Par km	Totales	Par km
	km	piastres	piastres	piastres	piastres
1897	70.827	103.729 96	1.478 81	153.832 61	2.171 94
1898	70.827	125.467 03	1.1771 75	163.118 38	2.303 05
1899	70.827	124.179 81	1.753 28	171.163 39	2.416 63
1900	70.827	149.134 21	2.105 64	169.128 36	2.387 90
1901	70.827	129.442 97	1.827 59	180.021 11	2.541 70

Des pourparlers ont été récemment engagés en vue du rachat anticipé de la concession de ce chemin de fer par la Colonie, en échange de la concession à la compagnie d'un tramway allant de Saïgon au nouveau port de Saïgon, et du prolongement jusqu'à Binh-dong du tramway de Cholon.

=====

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DES TRAMWAYS À VAPEUR DE COCHINCHINE  
CONCESSIONNAIRE DU CHEMIN DE FER DE SAIGON A MYTHO.  
(Exploitations réunies.)  
(*Annuaire général de l'Indochine française*, 1890, I-356)

*Albert Marie Clément FORESTIER DU CROUZET*, directeur

Né à Laurac-en-Vivarais (Ardèche), le 18 mars 1844.  
Frère cadet de Marie-Mathilde (M<sup>me</sup> Paul Abrial d'Issas.)(ci-dessous) et frère  
aîné d'Oscar (ci-dessous).  
Marié en 1888 à Vals-les-Bains avec Marie Chabannes. Dont Léon et Alix.

Ancien associé d'[Ogliastro](#) à Hanoï :  
Membre de la Société civile de secours au blessés (1885),  
Membre du conseil de protectorat,  
de la Chambre de commerce...(démission en 1888).

Directeur de la Société générale de tramways à vapeur.

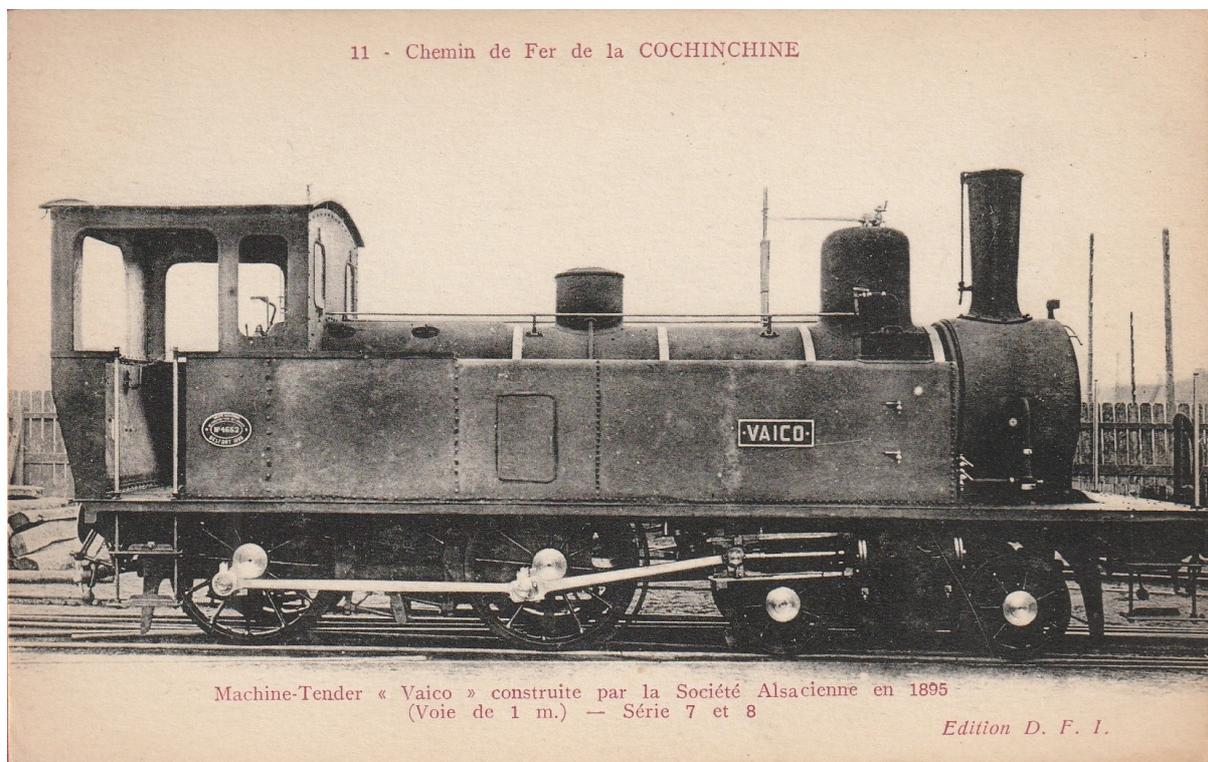
Membre (nommé) de la commission municipale de Saïgon (déc. 1891).  
Son délégué à la [caisse d'épargne](#) (juin-oct. 1892).  
Éphémère conseiller colonial (1892)

Décédé à Avignon, le 17 juillet 1912

MM. DU CROUZET (Alb.), directeur.  
CAZEAU (L.), sous-directeur.  
LEFRANÇOIS (G.), inspecteur.  
DU CROUZET (O.)<sup>9</sup>, caissier.  
OZOUX (F.), chef de gare.  
FERREIRA (J.), chef de station.  
SOFF (R.), idem.  
GIRARD (C.), contrôleur.  
MM. SÈVE (J.), contrôleur.  
BOLLIET (E.), idem [descendant de [John Bolliet](#)].  
BENEDETTO (Ott.), chef d'atelier.  
DAVID (F.), mécanicien.  
CAZEAU (H.), magasinier.  
BALLET (F.), chef de la voie, en congé.  
ROURA, chef de la voie p. i.

---

<sup>9</sup> Oscar Forestier du Crouzet (Laurac-en-Vivarais, 1857-Avignon, 1929) : frère cadet d'Albert ; administrateur du [mont-de-piété de Da-Kao](#).



Machine-Tender « Vaico » construite par la Société Alsacienne en 1895  
(Voie de 1 m.) — Série 7 et 8

*Edition D. F. I.*

[Coll. Olivier Galand](#)

Machine-Tender « Vaïco » construite par la Société alsacienne en 1895  
(Voie de 1 m.). — Série 7 et 8. Édition D.F.I.

Surface de grille	1 m2 020
Surface de chauffe :	
Foyer	5 500
Tubes	44 500
Surchauffe	—
Totale	50 000
Timbre de la chaudière	10 kg.
Diamètre des roues motrices	1 m. 20
Diamètre des roues porteuses	0 700
Diamètre des cyl. HP	0 300
Course des pistons	0 450
Empattement rigide	2 100
Ecartement des essieux extrêmes	5 300
Longueur totale	8 220
Poids adhérent	12.500 kg.
Poids à vide	18.500 kg.
Poids total en service	23.300 kg.



Gare de Mytho

N° 334. — ARRÊTÉ autorisant la Société générale des tramways à vapeur de Cochinchine à établir un passage à niveau, une plaque tournante et une voie parallèle sur le quai du Commerce  
(*Bulletin officiel de l'Indochine française*, août 1890)

Du 11 août 1890.

Le Lieutenant-Gouverneur de la Cochinchine, chevalier de la Légion d'honneur et officier d'académie,

Vu la demande en date du 4 août 1890, présentée par M. du Crouzet, représentant à Saïgon de la Société générale des tramways à vapeur de Cochinchine, concessionnaire de l'exploitation du chemin de fer de Saïgon à Mytho, tendant à obtenir l'autorisation d'établir sur le quai du Commerce, au droit de la gare de Saïgon (voyageurs), un passage à niveau, une plaque tournante et une voie parallèle au mur de quai ;

Sur la proposition du directeur des travaux publics,

ARRÊTE :

Article premier. — La Société générale des tramways à vapeur de Cochinchine, concessionnaire de l'exploitation du chemin de fer de Saïgon à Mytho, est autorisée à établir :

1° Un passage à niveau traversant la chaussée du quai du Commerce en prolongement de la voie principale de la gare de Saïgon (voyageurs) ;

2° Une plaque tournante à l'extrémité de ce prolongement, près du mur de quai ;

3° Une voie parallèle à ce mur de quai sur toute sa longueur.

Art. 2. — Sur toute la largeur de la chaussée, entre les bordures des trottoirs, la voie sera munie de contre-rails. Un pavage dans l'entre-rails et sur 50 centimètres de chaque côté sera établi de manière qu'il n'y ait ni saillie ni dépression ; les caniveaux longeant les bordures de trottoirs seront remaniés de manière à ménager un écoulement facile aux eaux fluviales ; une perte d'eau sera établie sur l'égout de la rue Dayot pour

recevoir les eaux du côté du fleuve qui se rendent actuellement à la perte d'eau de la rue de Canton ; la chaussée en empiérement sera remaniée de manière à se raccorder avec le pavage du passage à niveau et à conduire facilement les eaux fluviales aux caniveaux.

Art. 3. — Les travaux seront conduits de manière à gêner le moins possible la circulation. Ils devront être éclairés la nuit jusqu'au parfait rétablissement de la chaussée.

Art. 4. — Les wagons ne devront jamais stationner sur la chaussée ni la franchir en trains ; ils seront poussés à bras ou remorqués par des bêtes de trait isolément. La traction par locomotive est formellement interdite.

Art. 5. — Le présent arrêté ne confère au permissionnaire aucun droit sur le quai et il devra remettre les lieux dans leur état primitif à la première réquisition de l'administration.

Art. 6. — Le directeur des travaux publics est chargé de l'exécution du présent arrêté.  
Saïgon, le 11 août 1890.

DANEL.

---

(*Conseil colonial*, 13 janvier 1891)

11. — M. LE SECRÉTAIRE GÉNÉRAL. — Je demande au Conseil de me permettre de revenir une fois de plus, au sujet du tramway Ferret <sup>10</sup>, sur la question de la substitution de la traction mécanique à la traction par chevaux et sur le dernier vote émis à ce sujet dans la séance du 6 janvier.

L'Administration a reçu une protestation de M. du Couzet [directeur de la Société des tramways à vapeur de Cochinchine] ; je vais en donner lecture :

Saïgon, le 8 janvier 1891.

« Monsieur le Lieutenant-Gouverneur, Saïgon,

J'ai l'honneur de vous exposer que :

1° Malgré ma protestation en date du 24 septembre 1890, et l'enquête de commodo et incommodo de même date, signée par vingt-un Chinois notables commerçants de Cholon, protestataires, appuyés par M. le maire de cette ville ;

2° Malgré la protestation de la société des tramways à M. le sous-secrétaire d'État de la marine et des colonies, en date de Paris du 24 mars 1890, dont j'ai eu l'honneur de vous adresser copie, et qui a motivé la réponse ci-incluse de M. Étienne ;

3° Malgré enfin la première décision du Conseil colonial en date du 8 janvier 1890, décidant qu'il ne serait apporté aucune modification au cahier des charges primitif du tramway Ferret, en ce qui concerne le mode de traction ;

Le Conseil colonial, sans tenir compte de ces divers documents et à la suite d'un vote de MM. les conseillers indigènes, qui ont la certitude qu'un tramway à vapeur établi sur l'étroite route Basse de Cholon en amènera la perte totale et l'absolu abandon par les voitures, a, dans sa séance du 6 janvier courant, accordé au concessionnaire la traction mécanique.

J'ai l'honneur, Monsieur le lieutenant-gouverneur, de renouveler plus énergiquement que jamais nos premières protestations contre cette modification du cahier des charges de la compagnie concessionnaire, et ai la confiance que l'Administration supérieure maintiendra sa première décision en refusant toute autre traction que celle par chevaux, la seule stipulée dans le cahier des charges relatif à cette concession.

---

<sup>10</sup> Comprendre la [Compagnie française des tramways \(Indo-Chine\)](#).

J'informe télégraphiquement ma société à Paris du vote émis par le Conseil colonial, et vous prie d'agréer, Monsieur le Lieutenant-Gouverneur, l'assurance de mes sentiments respectueux et dévoués.

A. Du CROUZET. »

Voici la lettre du Sous-Secrétaire d'État, en date du 24 mars 1890 :

« Paris, le 24 mars 1890.

« LE SOUS-SECRÉTAIRE D'ÉTAT DES COLONIES à M. le directeur de la Société des tramways à vapeur de Cochinchine, Paris.

Monsieur le Directeur,

Vous m'avez adressé, le 20 novembre dernier, une protestation contre la demande formée par M. Ferret, concessionnaire d'une nouvelle ligne de tramways entre Saïgon et Cholon, à l'effet d'obtenir l'autorisation de substituer sur cette voie la traction mécanique à la traction par chevaux.

M. le gouverneur général de l'Indo-Chine, que j'avais saisi de cette affaire, vient de m'informer que le Conseil colonial, dans sa séance du 8 janvier 1890, a décidé le renvoi du dossier à l'Administration en lui laissant le soin de résoudre la question au mieux des intérêts de la colonie.

De son côté, l'Administration locale, après examen de la protestation et tout en maintenant en principe les droits que lui confère l'article 47 du cahier des charges pour l'exploitation du chemin de fer de Saïgon à Mytho, a décidé qu'il ne serait apporté aucune modification au cahier des charges primitif de la concession faite à M. Ferret en ce qui concerne la traction.

J'ai l'honneur de vous faire part de cette décision qui donne satisfaction à votre désir.

Recevez, Monsieur le directeur, les assurances de ma considération distinguée.

ÉTIENNE. »

J'appelle l'attention du Conseil sur cette question ; je lui signale que le dernier vote émis par lui ne pourra recevoir de suite que lorsque nous aurons consulté M. le Sous-Secrétaire d'État et que nous aurons reçu ses instructions.

M. CUNIAC. — Je proteste hautement contre la protestation qui vous est adressée par le directeur du tramway de Cholon. Je ne crois pas que le Conseil puisse admettre que celui dont la demande est l'objet d'un refus ait le droit d'adresser ainsi protestation sur protestation et d'importuner tous les services par une insistance qui dépasse presque les bornes ordinaires des convenances.

M. le directeur du tramway doit savoir que s'il y a des juges à Berlin, il y en a aussi à Saïgon ; il y a le contentieux ici et, si sa protestation est susceptible d'être discutée, qu'il la porte devant cette juridiction.

Je ne crois pas, Messieurs, que nous puissions nous arrêter un seul instant sur cette nouvelle lettre ; nous avons d'autres questions qui demandent à être examinées.

M. LE PRÉSIDENT. — Cette lettre est adressée au Gouverneur et non au Conseil.

M. CUNIAC. — Elle a eu tort alors d'être portée devant le Conseil ; voilà ce que l'Administration aurait dû comprendre plutôt que de venir nous en donner lecture. Le vote est acquis : la traction mécanique est accordée.

M. JOURDAN. — Et il ne sera suivi d'effet que lorsqu'on aura la réponse de Paris.

Je propose, Messieurs, la question préalable.

M. GUASCO. — Ils ont encore écrasé deux bonshommes.

M. LE SECRÉTAIRE GÉNÉRAL. — Pas en même temps.

M. CUNIAC. — Heureusement ; mais cela revient au même.

M. JOURDAN. — Je propose la question préalable.

M. JOURDAN. — Qu'on renvoie cette affaire à l'Administration.

M. GUASCO. — On nous opposait les accidents qui pouvaient se produire sur la route Basse de Cholon avec le tramway Ferret ; on remarquera que le chemin de fer ne s'en prive pas ; il a encore écrasé trois Chinois du côté de Mytho.

M. PRAIRE. — Un chemin de fer à voie étroite en écrasera bien davantage ; ce que vous nous dites-là est un argument en faveur de la traction par chevaux.

M. LE PRÉSIDENT. — Pas de discussion, le vote est acquis. Je mets aux voix la question préalable.

Adopté.

### Michel Auguste *Louis* CAZEAU, directeur

Né à Saint-André de la Réunion, le 9 novembre 1854.

Fils de Pierre Auguste Michel Théodule Cazeau (Saint-André de la Réunion, 10 novembre 1827-Saint-Denis de la Réunion, 17 janvier 1881), employé des postes, puis des T.P., et de Louise Julie Le Cuir (1838-1896).

Aîné de huit enfants dont

— Marie Pierre Michel Maxime (Saint-André de la Réunion, 17 avril 1868-Saïgon, 27 août 1899).

Marié à Saïgon, le 19 mars 1879, avec Thérèse Alphonsine Louise Zoé Jovet.

Dont :

— Marie Alphonse René (Saïgon, 19 janvier 1880), avocat à la cour du Siam

— Gabriel (Saïgon, 20 septembre 1882-Haïphong, 19 juillet 1935), chef comptable de la Banque de Cochinchine, planteur et agent des [Chargeurs réunis](#) ;

— *Raoul* Louis Pierre (Saïgon, 6 janvier 1881-Saïgon, 8 juin 1932) : [avocat](#) ;

— et Suzanne (Saïgon, 5 juillet 1894-Toulon, 23 avril 1974), mariée à Paris XV<sup>e</sup>, le 17 février 1914, avec *Gabriel* Marie Prosper Gueyraud (1887-1955), enseigne de vaisseau de première classe, fils de M. Georges Gueyraud, consul de France à Jérusalem, officier de la Légion d'honneur.

Directeur adjoint du jardin botanique et de la ferme des Mares, sous les ordres du botaniste réunionnais Jean-Baptiste Pierre (ca 1880-1881).

Associé d'Hippolyte Frédéric [Thomas-Caraman](#) dans deux indigoteries sur l'île d'Oknha Tey (Cambodge).

Directeur de l'exploitation de la Société générale des Tramways à vapeur.

Conseiller municipal de Saïgon.

Son délégué au collège des directeurs de la [caisse d'épargne](#) (1892-ca 1904).

Membre suppléant du Conseil privé de la Cochinchine (août 1904).

Membre de la [Société des études indo-chinoises](#).

Créateur de la plantation d'hévéas de Suzannah (1904).

Actionnaire, avec ses fils Gabriel et Raoul, et président de la [Société agricole de Suzannah](#) (mars 1907).

Décédé à Saïgon, le 1<sup>er</sup> juillet 1915.

1895 (janvier) : Cazeau, directeur de l'exploitation des Tramways de la route Haute, en guerre tarifaire avec la [Compagnie française de Tramways](#) (route Basse), tente de s'opposer à l'octroi d'une subvention du conseil colonial à cette dernière.

Le directeur des T.P. lui rétorque que les bénéfices qu'on a accordés à sa compagnie, sans qu'elle consente, de son côté, aucun sacrifice, ne peuvent s'évaluer à moins de

214.000 francs en moyenne pour chacune des douze années, soit, à un chiffre total, de plus de 2 millions et demi de francs

---

LES MAISONS COLONIALES DE CONVALESCENCE  
(*Le Journal des débats*, 12 janvier 1897)

Nous donnons aujourd'hui une seconde liste de souscriptions recueillies pour la Société des maisons coloniales de convalescence.  
la Société des tramways à vapeur de Cochinchine, 1.000

---

Saïgon  
Tramways  
(*Annuaire général de l'Indochine française*, 1901, II-723)

Société générale des Tramways à vapeur de Cochinchine : Quai de l'Arroyo-Chinois. — L. Cazeau, directeur. — Abrial d'Issas <sup>11</sup>, inspecteur ; Gheude, caissier-comptable. — J. Michel, secrétaire dessinateur. Exploitation : Badin, sous-inspecteur ; Castanier, contrôleur ; Cancel, magasinier ; Vinson, chef de gare à Saïgon ; Orsini, Pochant, Forterre, Lassalle, chef de train. — Ateliers : Linger, ingénieur [co-fondateur de la Société agricole de Suzannah] ; [Émile] Girard [futur administrateur délégué des Sociétés Suzannah, An-loc et Cam-Tiêm], chef de traction ; Giraud, chef d'ateliers.

---

Saïgon  
Rue Taberd  
(*Annuaire général de l'Indochine française*, 1906, p. 540)

N° 47 : M. Abrial d'Issas, inspecteur chemin de fer Saïgon-Mytho.

---

LA COCHINCHINE  
Eugène Jung, ancien vice-résident de France au Tonkin,  
*L'avenir économique de nos colonies*, Flammarion, Paris, 1908

[107] La Cochinchine n'a eu, pendant longtemps, que deux petites lignes ferrées : de Saïgon à Mytho, sur le Mékong (71 km.) et de Saïgon à Cho-Lon (5 km.), appartenant à la Société générale des tramways à vapeur de Cochinchine et du chemin de fer de Saïgon à Mytho. C'est une société anonyme, du 15 novembre 1881, dont la durée est de 99 ans, au capital de 2.378.500 francs, en actions de 500 francs remboursables à 600 francs, et 8.936 obligations de 500 francs à 3 %, [108] La ligne de Mytho sera prolongée plus tard à Tanan et Cantho (95 km.).

---

---

<sup>11</sup> Paul Henri Auguste Abrial d'Issas (1823-1901) : beau-frère d'Albert du Crozet.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DES TRAMWAYS A VAPEUR  
(*Annuaire général de l'Indochine française, 1908, p. 281*)

La Société générale des Tramways à vapeur de Cochinchine a été fondée en 1882 au capital de 675.000 francs.

Elle a pris en 1889 l'exploitation des chemins de fer Saïgon-Mytho. Son siège social est, actuellement, 24, rue St-Lazare à Paris.

Direction de l'exploitation : Saïgon, 39 quai de l'Arroyo-Chinois.

L. Cazeau, directeur ;

Abrial d'Issas, sous-directeur ;

E. Girard, chef du service technique.

---

LIGNE DE SAÏGON A MYTHO  
(*Revue générale des chemins de fer et des tramways, juillet 1909*)

.....  
Par contrat du 15 juillet 1889, la concession de la ligne fut accordée à la Société des Tramways à vapeur de Cochinchine pour une durée de dix années : La nouvelle Compagnie devait à la colonie une redevance de 80.105 fr. et lui abandonnait en outre la moitié de la partie des recettes brutes dépassant 5.500 fr. par kilomètre. L'entretien de la voie devait être assuré en régie par la Colonie. Ultérieurement, par un acte additionnel à la concession en date du 20 juin 1893, on unifia les concessions du chemin de fer de Saïgon à Mytho et de Saïgon à Cholon par la Route-Haute ; l'expiration de la concession unique fut fixée au 31 décembre 1911.

L'exploitation de la ligne depuis cette époque s'est poursuivie dans les conditions fixées par ces contrats et a donné les résultats les plus satisfaisants.

Caractéristiques. — La ligne, qui a une longueur de 70 kilomètres 827, est à écartement d'un mètre. Le rayon minimum des courbes est de 300 mètres ; les déclivités maximum atteignent 25 millimètres pour les rampes d'accès aux ponts ; en voie courante, les déclivités ne dépassent pas 4 millimètres. Les rails sont du type Vignole, ils ont 7 mètres de longueur et pèsent 20 kilogrammes au mètre courant ; les traverses sont en bois, on en compte 1.143 par kilomètre. La voie est ballastée en gravier et sable.

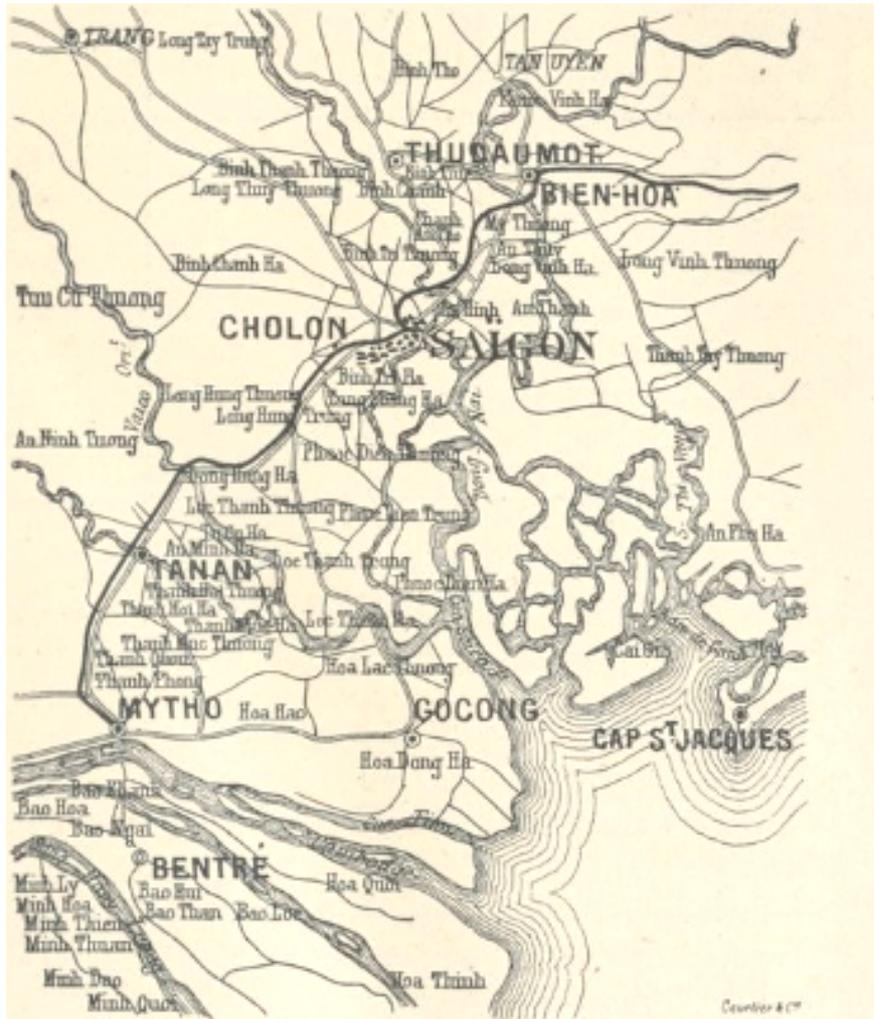


Fig. 31. — TRACÉ DE LA LIGNE DE SAÏGON A MYTHO.

#### Matériel roulant

La composition du matériel roulant est la suivante :

- 10 locomotives ;
- 31 voitures à voyageurs ;
- 67 wagons à marchandises.

#### Exploitation

Horaires. — Les trains de voyageurs sont au nombre de 2 dans chaque sens, ils mettent 2 heures pour parcourir la ligne. Il existe en outre un train mixte dans chaque sens qui parcourt la ligne en 3 heures et quart environ.

Tarifs. — Les tarifs appliqués aux voyageurs sont les suivants :

	fr. par km
Première classe	10
Seconde	65
Troisième	35

Résultats de l'exploitation. — Le tableau ci-dessous donne les résultats de l'exploitation pendant les six dernières années (en fr.).

Ex.	Recettes		Recettes		Dépenses	Coefficient d'expl.
	Voyageurs	Marchandises	Totales	par km.		
1902	403459,12	52661,48	456120,6	6.442 340	978,15	0,75
1903	453849,86	49803,62	503653,48	7.114 322	299,23	0,64
1904	497689,33	73265,6	570954,93	8.064 433	654,88	0,75
1905	473542,57	98,066,65	571609,22	8.074 422	337,68	0,74
1906	442028,06	60726,5	502754,76	7.101 334	486,69	0,66
1907	568738,67	64801,47	633540,14	8.923 330	515,62	0,52
1908	619493,73	71348,72	690842,45	9.730 329	246,48	0,47

Prolongement éventuel. — La loi du 25 décembre 1898 a prévu le prolongement de la ligne de Saïgon à Mytho jusqu'à Cantho soit sur 85 kilomètres. L'avant-projet de cette ligne est prêt.

Les dépenses d'établissement atteindront 8.500.000 fr. à raison de 100.000 fr. le kilomètre.

Société générale des Tramways à vapeur de Cochinchine  
(*Annuaire général de l'Indochine française*, 1910, 120)

A. — TRAMWAY DE SAÏGON-CHOLON (ROUTE HAUTE)

Toutes les 20 minutes.

B. CHEMIN DU FER SAIGON-MYTHO

TRANSBORDEMENTS.— Le public est prévenu que la Société se charge, à titre gracieux, du transport à bord des bateaux des Messageries fluviales des bagages et des marchandises en transbordement à Mytho.

Le train express qui quitte Saïgon le matin à 6 heures 30 correspond avec les bateaux desservant les provinces de l'Ouest, le Cambodge et le Laos (Messageries fluviales et chaloupes fluviales chinoises).

Saïgon  
Rue Chasseloup-Laubat  
(*Annuaire général de l'Indochine française*, 1910, p. DLXXV)

N° 50 : A. Varin d'Ainville <sup>12</sup>, chemins de fer de Mytho.

CHEMINS DE FER

<sup>12</sup> A. Varin d'Ainville : probablement un parent d'Édouard Varin d'Ainville, administrateur des services civils de l'Indochine (1905-1926), administrateur de la Société générale des hévéas du Dong-Nai et de la Cie caoutchoutière de Gia-nhan.

(*Annuaire général de l'Indochine française*, 1910, p. 547)

Deux lignes de chemin de fer sont actuellement en exploitation en Cochinchine.

L'une qui va de Saïgon à Mytho en passant par Cholon et Tanan, avec prolongement jusqu'à Cantho.

Cette ligne, la plus ancienne de l'Indochine, a été inaugurée en 1883. Construite par la Colonie et lui appartenant, cette ligne est exploitée par une compagnie concessionnaire : la Société générale des Tramways à vapeur de Cochinchine.

L'autre ligne de chemin de fer fait partie du grand réseau projeté des chemins de fer indochinois. C'est un tronçon de la ligne Saïgon-Khanh-hoa dont une première partie a été livrée à l'exploitation sur 81 kilomètres depuis le commencement de l'année 1904 et une autre partie jusqu'au kilomètre 134 dans le courant de 1907.

Outre la ligne de chemin de fer de Saïgon-Mytho, la Société générale des Tramways à vapeur de Cochinchine exploite également une ligne de tramways à vapeur lui appartenant. Cette ligne, qui relie Saïgon à Cholon en passant par la Plaine des Tombeaux, est appelée tramways de la route haute par opposition à une autre ligne de tramways, également à vapeur, et qui relie Saïgon à Cholon en côtoyant l'arroyo Chinois. Celle-ci, appelée ligne de la route basse, appartient à la Compagnie française des Tramways (Indochine). [...]

---

#### SAÏGON

Entreprises commerciales et industrielles

(*Annuaire général de l'Indochine française*, 1910, p. 576)

Société générale des tramways à vapeur de Cochinchine, quai de l'arroyo Chinois.

---

Liste des électeurs de la chambre d'agriculture de la Cochinchine

(*Annuaire général de l'Indochine française*, 1910, p. 563)

Girard, chef de traction du chemin de fer de Saïgon-Mytho, Société Suzannah.

---

#### LA VIE INDOCHINOISE

(*Les Annales coloniales*, 20 octobre 1910)

Par arrêté du gouverneur général en date du 11 août 1910, une commission de onze membres comprenant : le lieutenant-gouverneur de la Cochinchine , président ; le directeur du contrôle financier ou son délégué ; deux membres du Conseil colonial à la désignation du président de cette assemblée ; le président de la Chambre de commerce de Saïgon ; un délégué du directeur général des finances et de la comptabilité ; trois administrateurs des services civils, à la désignation du lieutenant-gouverneur de la Cochinchine ; l'ingénieur en chef de la circonscription des chemins de fer du Sud, l'ingénieur en chef de la circonscription territoriale de Cochinchine, membres ; un fonctionnaire des services à la désignation du lieutenant-gouverneur, remplissant les fonctions de secrétaire sans voix délibérative, est chargée d'étudier et de proposer à l'administration supérieure :

1. Les mesures qu'il convient de prendre pour l'exploitation du chemin de fer Saïgon-Mytho et du tramway Saïgon-Cholon, Route-Haute, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1912 ;

2. Les mesures qu'il convient de prendre pour l'extension du réseau des voies ferrées dans l'Ouest de la Cochinchine et du tramway de Saïgon-Cholon à l'intérieur de Cholon.

Cette commission se réunira sur la convocation de son président et devra avoir déposé son rapport avant le 1<sup>er</sup> septembre 1910.

---

Conseil colonial  
(*Les Annales coloniales*, 24 novembre 1910)

Le contrat de la compagnie du chemin de fer de Saïgon-Mytho est prorogé pour deux ans. Après ce délai, un appel à la concurrence sera fait.

---

Saïgon  
SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DES TRAMWAYS A VAPEUR  
(*Annuaire général de l'Indochine française*, 1911 p. 612)

MM. L. CAZEAU, directeur ;  
VARIN D'AINVELLE [A.], chef de bureau ;  
H. BADIN, sous-inspecteur.

---

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DES TRAMWAYS A VAPEUR DE COCHINCHINE  
(*La Gazette des sociétés*, 15 décembre 1911)

24, rue Saint-Lazare, Paris. — Dissolution à partir du 31 déc. 1911. — Liquidateurs : MM. Alexandre Weil, Albert Cornu et Marc Quichaud. — Date de l'acte : 12 déc. 1911. — *Affiches Parisiennes*, 21 déc. 1911.

---

DISSOLUTION  
(*La Dépêche coloniale*, 14 janvier 1912)

Société Générale des Tramways à vapeur de Cochinchine. — La société a été déclarée dissoute le 12 décembre 1911. M. A. Weil, 323, rue Saint-Martin, A. Cornu, 16, rue Pigalle, M. Quichaud, 96, rue de Rivoli, liquidateurs.

---

LES DÉCORATIONS DU 1<sup>er</sup> JANVIER  
LÉGION D'HONNEUR  
Ministère des colonies  
(*Le Journal officiel de la République française*, 11 janvier 1914)  
(*Le Temps*, 12 janvier 1914)

Girard (*Émile-André-Raymond*), président de la chambre d'agriculture de la Cochinchine. Depuis plus de quatorze ans en Indo-Chine. Titres exceptionnels : a, en qualité de directeur du Chemin de fer de Saïgon à Mytho, de fondateur et directeur des

plantations d'hévéas, de Suzannah et d'An-Lôc, puis de président de la chambre d'agriculture de la Cochinchine, contribué puissamment au développement agricole de la colonie.

---

MARIAGE  
(*Le Figaro*, 20 février 1914)

— Le mariage de M. Gabriel Gueyraud, enseigne de vaisseau de première classe, fils de M. Georges Gueyraud, consul de France à Jérusalem, officier de la Légion d'honneur, avec M<sup>lle</sup> Cazeau, fille de M. Cazeau, ancien directeur de la Compagnie des tramways à vapeur de Cochinchine, a été célébré mercredi, en l'église Saint-Lambert de Vaugirard.

Les témoins étaient, pour le marié : MM. Jean Morand, son oncle; Paul de Montgolfier, ingénieur des arts et manufactures ; pour la mariée : MM. A. Cornu, chevalier de la Légion d'honneur, et A. Weil.

---

Les obsèques de M. Eiffel  
(*La Journée industrielle*, 1<sup>er</sup> janvier 1924)

.....  
Un mode de lançage différent, à l'aide de porte-à-faux avec raccord central, a été appliqué, pour la première fois, au pont de Tan-An (Cochinchine), pour franchir une travée de 80 mètres. Ce montage s'effectua des deux côtes en porte-à-faux, cheminant dans le vide, et en opérant la liaison des deux tronçons au milieu de l'ouverture par de simples rotations.

Comme exemple d'autres grands lançages, on peut encore citer le pont de Vlanna (Portugal), d'une longueur de 563 mètres, puis le nouveau pont-route de Cubzac, d'une longueur de 552 mètres, et, enfin, le pont de Ben-Luc (Cochinchine) de 518 mètres de longueur.

---

.....



Coll. Olivier Galand

Pont sur le Vaïco à Ben-Luc. Une réalisation des Anciens Éts Eiffel (1886).

---

Ligne de chemin de fer Saïgon-Mytho  
(*L'Écho annamite*, 29 juin 1942)

À compter du 1<sup>er</sup> juillet 1942, le nombre des voyageurs admis dans les trains de la ligne « Saïgon-Mytho » est limité aux disponibilités des places offertes par le matériel.

Ces limitations sont affichées dans chaque gare.

Il est absolument interdit aux voyageurs de monter dans les voitures sans être munis de billet et en surnombre des places autorisées, de se placer sur les marchepieds ou tampons ainsi que sur les toitures des véhicules, sous peine de contravention en vertu de l'article 72 du décret du 3 mars 1936 promulgué en Indochine par arrêté du 20 avril 1936 de M. le gouverneur général.

---

CITATIONS À L'ORDRE DE L'ARMÉE  
(*JORF*, 25 août 1947, p. 8451)

HENRIOT (Emmanuel-Marie-Camille), lieutenant au 10<sup>e</sup> régiment d'artillerie coloniale : officier de premier ordre, remarquable par son courage, son sang-froid, son esprit de décision et son jugement. Commande depuis plusieurs mois une batterie chargée d'un sous-quartier particulièrement important et difficile, constamment harcelé par les rebelles à cause de la proximité d'une zone importante de refuge. A réussi, malgré la faiblesse de ses moyens, à les maintenir en respect par l'opportunité des

mesures qu'il a prises, tant dans le domaine militaire que politique, et par la haute valeur de la troupe qu'il a formée. Au cours de nombreux combats, a remporté des succès importants. Dans la nuit du 4 au 5 janvier 1947 a eu à faire face à une très puissante attaque visant à couper le pont de Ben Luc sur la route de Saïgon-Mytho, à laquelle participaient plus de 2.000 rebelles disposant de nombreuses armes automatiques et de mortiers. Avec de faibles moyens, a mis l'adversaire en déroute partout où il s'est présenté, lui infligeant un échec complet et lui causant des pertes sévères. A eu personnellement une conduite magnifique alors qu'il dirigeait lui-même l'action des renforts dans les combats menés contre deux embuscades puissantes, puis contre l'attaque principale au Pont. A montré une fois de plus au feu toutes ses qualités de chef avec le plus grand mépris du danger.

---

CITATIONS À L'ORDRE DE L'ARMÉE  
(*JORF*, 25 août 1947, p. 8453)

PECASTAING (Guy-Clément-Henri), aspirant au 261<sup>e</sup> groupe des forces terrestres aériennes : aspirant de premier ordre, d'une valeur morale et intellectuelle exceptionnelle. Par son allant, son commandement ferme et empreint d'une humeur souriante face au danger, ainsi que par sa bravoure, a su faire de ses hommes des combattants d'élite. Chef du poste de Ben Luc (Cochinchine) s'est fait à la fois respecter et aimer de la population et lui a redonné confiance. A participé à de très nombreuses opérations et patrouilles. Dans la nuit du 4 janvier 1947, alors que le pont de Ben Luc et son poste étaient attaqués simultanément par des forces rebelles importantes disposant de nombreuses armes automatiques et de mortiers, et que les renforts étaient arrêtés par de puissantes embuscades sur la route coloniale, a eu une conduite magnifique. A d'abord maintenu l'assaillant en respect, puis a effectué une sortie dans le village. Rentré en se dégageant à la grenade, a fini par mettre l'adversaire en fuite avant l'arrivée des renforts, après lui avoir infligé de lourdes pertes.

---

LES « HOMMES-GRENOUILLES » DES VIETS FONT SAUTER LE PONT DE BEN-LUC  
(*L'Aurore*, 27 février 1952)

LA nuit dernière, des « hommes-grenouilles » du Vietminh ont fait sauter au plastic le pont métallique de Ben Luc, long de 250 mètres, et situé à 20 kilomètres de Saïgon.

Ce pont routier et ferroviaire présente un grand intérêt économique et stratégique car il conduit de Saïgon à Mytho, important nœud routier, et centre rizicole. Si la ligne de chemin de fer Saïgon-Mytho est pratiquement inutilisée, par contre plusieurs centaines de camions ou de voitures empruntent journallement le pont routier de Ben Luc.

Les techniciens du génie ont immédiatement commencé la construction d'un pont de bateaux. Il faut compter trois semaines de travaux avant de pouvoir rendre au trafic le pont de Ben Luc, effondré sur plus de 100 mètres.

---

UN PROBLÈME DE COMMUNICATIONS  
par le colonel Gazin, ancien commandant du Génie en Indochine  
(*Tropiques*, février 1953)



Relevage d'une travée du pont de Ben Luc.



[Coll. Olivier Galand](#)  
Le pont de Ben-Luc (M.B.V.S., Saïgon).

