

## COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DU SUD DE L'INDOCHINE (1929-1935)



Coll. Olivier Galand  
Phnom-Penh. — La Gare



Coll. Olivier Galand  
Phnom-Penh. — La Gare (détail) : on est encore à l'époque des pousse-pousse traditionnels  
dont les brancards reposent sur le parvis.

S.A., mai 1929.

Épisode précédent :

[Syndicat d'études des chemins de fer du Sud de l'Indochine.](#)

La Banque de l'Indochine s'engage dans le Phnom-Penh-Battambang  
(in Marc Meuleau,  
*Des pionniers en Extrême-Orient.*  
*Histoire de la Banque de l'Indochine 1875-1975,*  
Fayard, 1990)

[358] Les chefs des services du gouvernement général sont très sensibles à l'avantage que confère une institution [comme la Banque de l'Indochine] capable de financer des projets de grande ampleur. Par expérience, ils se rendent compte de l'efficacité moindre de petites entreprises dans certains domaines, comme dans les chantiers de travaux publics ou la construction de voies ferrées. L'inamovible inspecteur général des Travaux publics Pouyanne écrit dans les années 1920, lorsqu'il est question de relancer le programme Doumer, qu'il faut « favoriser la constitution de sociétés puissantes dotées d'un personnel technique qualifié, susceptible d'exécuter des lots de travaux importants à des prix suffisamment bas. [...] Alors que les entrepreneurs ordinaires de la colonie arrivent difficilement à assurer l'exécution de lots d'une importance supérieure à 800.000 piastres, on peut envisager, avec des entreprises convenablement outillées et présentant des garanties financières suffisantes, la construction de lots dont le montant s'élèverait à 4, 6 ou 8 millions de piastres<sup>1</sup> ». Une analyse que partage la Banque. Quand, en 1927, la colonie renonce au système de la régie et fait appel à des sociétés privées pour compléter le réseau ferroviaire existant, la Banque contribue à mettre sur pied les groupes de travaux publics de grande taille que Pouyanne appelle de ses vœux, et ce particulièrement lorsqu'elle participe à la fondation de la Compagnie des chemins de fer du sud de l'Indochine, chargée de réaliser la ligne Phnom Penh-Battambang, en janvier 1927 [sic : 1929].

---

[Chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan](#)  
(*Le Journal des finances*, 11 janvier 1928)

Les Chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan [sic] décrochent le cours de 1.700, enregistrant ainsi une hausse d'environ 50 % sur les plus bas cours de 1927. Les motifs de cette hausse doivent être recherchés dans la participation de cette entreprise dans la société en formation que crée la Compagnie générale des colonies, en vue de la construction de la voie ferrée Phnom-Penh-Battambang et dans les intérêts qu'elle possède dans la Société indochinoise des graphites.

---

[Ligne Saïgon-Phnom Penh, frontière siamoise](#)  
(*Les Annales coloniales*, 21 janvier 1929)

---

<sup>1</sup> « Le rôle de la Banque de l'Indochine dans l'économie indochinoise », note dactylographiée de 1945.

On sait que la Compagnie générale des colonies a obtenu la concession du chemin de fer Pnom-Penh-Battambang.

Cette ligne n'est qu'une section de la grande artère Saïgon-frontière siamoise, qui doit prolonger le grand transindochinois. Il est tout naturel que cette section ait obtenu, pour sa construction, le numéro d'ordre I, la liaison Saïgon-Pnom-Penh étant pour l'instant assurée par une voie navigable en tous temps. La section Battambang-Siam viendra ensuite.



Signature de gauche : Henri Verrière, ingénieur en chef des ponts et chaussées en retraite, administrateur délégué de la Cie.

Signature de droite : Roudy, de la Cie gén. des colonies (???)  
Viellemard, imprimeur, Paris

---

Rappelons à ce propos que nos voisins, les Siamois, ont d'avance préparé ce raccordement avec leur réseau national, ainsi que ceux qu'ils prévoient sur leur frontière laotienne : ils ont en effet ramené à un mètre seulement, sur le modèle des chemins de fer de l'Indochine française, l'écartement de leurs rails, établis sur le type de la voie normale d'Europe.

---

Banque de Paris et des Pays-Bas  
Assemblée générale ordinaire des actionnaires du 16 avril 1929  
(*Le Temps*, 18 avril 1929)

[...] Signalons également le concours donné à la Compagnie générale des colonies dans la constitution de la Compagnie des chemins de fer du Sud de l'Indochine et dans l'augmentation de capital de la Compagnie foncière d'Indochine. [...]

---

Compagnie générale des colonies  
(*Le Journal des finances*, 17 mai 1929)

[...] En Indochine, la convention de concession de construction et d'exploitation de la ligne de chemin de fer de Phnom-Penh à Battambang, premier tronçon de la voie ferrée de Saïgon à la frontière du Siam, a été approuvée par décret. En conséquence, la Compagnie générale des colonies a créé, pour l'exécution de cette convention, la Compagnie des chemins de fer du Sud de l'Indochine au capital de 12 millions de francs. [...]

---

SOCIÉTÉS NOUVELLES ET AUGMENTATIONS DE CAPITAUX  
Cie des chemins de fer du Sud de l'Indochine  
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 19 mai 1929)

Siège social à Phnom-Penh.  
Sté en formation au capital de 12.000.000 fr. en 24.000 actions de 500 fr. Voir la notice au J.O. du 4 mai 1929.

---

## LE CHEMIN DE FER AU CAMBODGE

---

Le premier coup de pioche du Phnompenh-Battambang  
(*L'Écho annamite*, 4 juillet 1929)

C'est aujourd'hui, à deux heures de l'après-midi, que M. Pierre Pasquier donne le premier coup de pioche inaugurant les travaux de la ligne ferrée Phnompenh-

Battambang, tronçon qui sera relié à Bangkok d'un côté et à Saïgon de l'autre, réseau depuis longtemps rêvé, lequel reliera, comme on le voit, trois grandes capitales du Sud-Indochinois : celle de la Cochinchine, celles du Cambodge et de son voisin de l'ouest, le Siam.

Naturellement, des discours marquent la cérémonie. Voici celui du gouverneur général, qui nous a été communiqué dès hier soir, mais un peu trop tard pour paraître dans notre dernière édition :

C'est avec émotion que j'accomplis aujourd'hui le geste promoteur de la mise en œuvre d'un dessein qui préoccupa successivement depuis le gouverneur général Beau qui, le premier, en comprit la nécessité politique et économique, tous les chefs de l'Indochine, que le gouverneur général Long fit entrer dans la voie des études utiles, que mon prédecesseur, le gouverneur général Varenne, amena à sa proche solution et que j'ai eu la très grande satisfaction de conclure.

Cette satisfaction n'est pas seulement faite du contentement provoqué par l'heureux aboutissement de longs efforts, mais surtout du témoignage matériel apporté au désir unanime du peuple Khmer, désir si souvent exprimé par son Roi, si constamment exposé par ses représentants : les hauts dignitaires de la Cour et les membres de son gouvernement.

La France devait cette satisfaction d'ordre national au Souverain comme au peuple cambodgien loyal et fidèle. L'un et l'autre ont donné à la nation protectrice trop de preuves de leur libre et sincère attachement pour que son représentant n'éprouve pas en ce jour, dans une communion intime avec eux, les mêmes sentiments de contentement et de fierté.

Je ne veux pas énumérer les multiples avantages que procurera au Cambodge la première voie ferrée qui va parcourir ses riches campagnes.

Le ruban d'acier que le génie français va tendre sur l'antique terre Khmer liera plus fortement encore la nation protectrice au peuple cambodgien, qui mesurera désormais au développement d'une prospérité nouvelle la valeur de notre attentive sollicitude pour lui.

Jamais peut-être, jusqu'ici, en Indochine, une œuvre n'avait été aussi passionnément, aussi unanimement désirée.

Cette naissance se produit sous les heureux auspices de l'adhésion générale et de l'enthousiasme de toute une population.

Il semble même que cet élan ait touché tous ceux qui furent appelés à le préparer et à le conduire. Qu'il s'agisse du savant technicien représentant la société concessionnaire, M. Fontaine<sup>2</sup>, de notre si actif, si ardemment dévoué ingénieur en chef M. Rigal<sup>3</sup>, de leurs subordonnés européens et indigènes, tous. sous l'action compétente du chef éminent du Protectorat [Lavit], sous le contrôle attentif de l'inspecteur général des T. P. [Pouyanne], ont puisé dans ce mouvement populaire une foi agissante, qui nous promet une réalisation rapide, accomplie dans l'allégresse.

Je voudrais ne pas oublier aussi ceux qui rêvèrent de doter le Cambodge de son premier chemin de fer, les anciens résidents supérieurs et en particulier Luce, Outrey, Baudoin, qui, de toute leur âme, luttèrent, bataillèrent pour la réalisation du projet qu'ils savaient si utile au pays, si nécessaire à l'avenir qu'ils préparaient.

Toute éclosion, toute naissance comportent des souhaits : je n'en formulerai qu'un.

Vous allez, Messieurs, créer un robuste outil de travail, sachez le ciseler.

---

<sup>2</sup> Julien-Arsène-Adolphe Fontaine : né à Compiègne (Oise), le 6 juillet 1886. Fils d'un ouvrier charron. Élève boursier de l'école primaire supérieure et professionnelle annexée au collège de Châlons-sur-Marne. Ancien directeur des Établissements Brossard et Mopin. Chevalier de la [Légion d'honneur](#) (JORF, 6 juillet 1932, p. 7321).

<sup>3</sup> Jean Rigal (1898-1969) : administrateur délégué (1930), puis PDG (1941) de la [Société française d'entreprises de dragages et de travaux publics](#).

N'oubliez pas que le Cambodge se révèle au monde par un des plus beaux visages qu'il soit.

Ne profanez pas le cadre où vous allez porter la marque de votre activité.

Certes, je ne vous demande pas de transformer vos futures locomotives en garoudas vomissant des flots de fumée, ni de muer vos trains en nagas onduleux. déroulant leurs anneaux à travers les paysages où règnent les Dieux du Ramayana. **Mais ne vous serait-il point possible, par un simple détail de la toiture de vos bâtiments, de donner un aspect moins barbare à vos édifices utilitaires ?**

La toiture est l'élément essentiel de toute architecture extrême-orientale. Par elle vous ajouterez une note locale à vos œuvres françaises. Tout y gagnera et vous aurez rendu tangible cet accord qui ne doit pas seulement unir les coeurs, mais encore réjouir les yeux.

---

M. PASQUIER AU CAMBODGE  
(*L'Écho annamite*, 5 juillet 1929)

Pnom Penh, le 4 juillet. — Le gouverneur général, arrivé mercredi à 18 h.30, a été reçu, en l'hôtel de la résidence supérieure, par le chef du protectorat, entouré de tous les chefs de services et des membres du gouvernement cambodgien.

Ce matin, le gouverneur général, accompagné du résident supérieur Lavit, rendait visite à sa Majesté Sisowath Monivong au palais royal.

Le souverain rendait ensuite la visite au gouverneur général, en l'hôtel de la résidence supérieure. Le gouverneur général, le roi, le résident supérieur et une nombreuse suite ont visité, à 9 h 15, les chantiers de la future gare fluviale en construction, au kilomètres 6, sur la route de Kompongthom.

Les mêmes personnalités se retrouvaient à 10 heures, au kilomètre 2.500 de la route de Kampot, où une foule française et indigène a assisté au geste promoteur de la mise en œuvre de la voie ferrée Pnom-Penh–Battambang.

Le gouverneur général et le roi ont donné ensemble le premier coup de pioche. Le geste a été répété ensuite par le résident supérieur et le ministre Ponn.

M. Fontaine, ingénieur en chef de la Compagnie des chemins de fer du Sud, a prononcé ce discours.

Monsieur le gouverneur général,  
Monsieur le résident supérieur,  
Messieurs,

Vous avez voulu donner au coup de pioche qui motive cette petite fête traditionnelle, l'importance d'un geste symbolique.

Je devrais tout simplement vous en remercier et vous assurer que la Compagnie s'attachera à justifier la confiance mise en elle par le gouvernement général de l'Indochine pour mener à bonne fin l'œuvre que commence aujourd'hui ce premier geste de réalisation.

Ce jour représente, toutefois, pour les sociétés qui ont fondé notre Compagnie et pour moi-même, la première récompense d'une longue persévérance, que je crois devoir rappeler.

Depuis que le gouverneur général Long, en 1921, a confié à ces sociétés le soin d'établir les avant-projets de plusieurs lignes de chemins de fer dans le Sud de l'Indochine, c'est surtout la ligne de Saïgon au Siam par Pnom-Penh et Battambang qui a retenu l'attention de la Mission d'études.

Les divers tracés possibles de cette ligne ont été reconnus, comparés de façon à permettre au gouvernement général un choix judicieux. L'étude d'avant-projet et les

études définitives du tracé adopté ont été poussées très au-delà des obligations contractuelles de la Mission. Depuis, nous n'avons cessé de vérifier par l'expérience les conclusions des études, et, d'accord avec le Service des Travaux publics, quelques améliorations de détail seront encore apportées au projet.

C'est l'existence de projets bien au point qui nous a empêché de perdre confiance lorsque nous avons vu, dans le grand programme de travaux, la ligne de Saïgon au Siam inscrite parmi les chemins de fer à construire avec le numéro trois. Afin d'aboutir quand même, nous avons proposé de ne construire, tout d'abord, que la section dont mon rapport de présentation des études signalait la plus grande urgence, puisque, avec une dépense relativement faible, sa construction permet de réaliser le principal du buts poursuivis ; le transport aussitôt après la récolte des riz de Battambang.

La décision de construire la ligne en concédant la construction et l'exploitation a été très rapidement prise par le gouverneur général, en octobre 1927. Après de longues et assez délicates discussions à Paris, la convention de concession a été mise au point. D'un type nouveau, dont les particularités originales ont été conçues par M. l'inspecteur général Pouyanne, elle présente des conditions tout à fait saines, aussi bien pour la Colonie que pour le concessionnaire : appliquée de façon loyale de part et d'autre, elle donnera à la Colonie les meilleures garanties de bonne exécution et d'économie.

Notre confiance et aussi notre ténacité ont comme résultat que le premier coup de pioche du Pnom-Penh-Battambang, qui vient d'être donné, est, en même tempe, le premier pour les lignes de chemins de fer du nouveau programme, et c'est de cela que nous nous félicitons.

Les travaux sont commencés, nous chercherons à les pousser activement. Bien que, sauf peut-être au départ, la ligne ne présente aucune réelle difficulté technique, nous ne vous promettrons toutefois pas son achèvement dans un délai beaucoup plus court que celui qui est indiqué sur la convention parce que la région traversée étant peu peuplée, la rapidité d'exécution coûterait cher. Parmi d'autres engagements, nous avons pris celui de la « bonne gestion » des sommes que la colonie met à notre disposition. Nous ne pouvons pas sacrifier l'économie au désir d'aller très vite. Nous ferons simplement de notre mieux.

Nous sommes fiers d'être appelés à contribuer au développement de ce Cambodge qu'on ne peut connaître sans l'aimer et qu'on aime toujours davantage quand on le connaît mieux. Nous sommes sûrs de trouver, pendant la construction, comme nous l'avons trouvé pendant les études, l'accueil, le plus hospitalier des autorités indigènes et des populations dans les régions traversées par la ligne. De notre côté, nous chercherons à diminuer, pour elles, autant que possible, les désagréments inévitables de la période de travaux.

Nous savons rencontrer auprès de Monsieur le résident supérieur et de tous les services du protectorat le désir le plus franc de faciliter notre tâche.

En terminant, je tiens à rendre hommage au service des Travaux publics, dont l'expérience nous a été et nous sera encore précieuse, et plus particulièrement à l'ingénieur en chef, qui fut ingénieur du contrôle des études, et avec qui nous avons travaillé en étroite et confiante collaboration pour l'établissement du projet et dont l'aide nous a été des plus précieuses pour nous permettre d'entreprendre les travaux alors que l'organisation de nos services n'était pas terminée.

Le résident supérieur a pris ensuite la parole, et, dans son allocution documentée, a dit la nécessité de donner un nouvel essor aux régions que desservira la ligne. Son Excellence Thiounn a parlé au nom de Sa Majesté, le roi du Cambodge, puis le gouverneur général a répondu par un discours longuement applaudi. [...]

(N. D. L. R. — Nous avons publié, dans notre numéro d'hier, le discours de M. le gouverneur général Pasquier en réponse à celui de M. l'ingénieur [Julien] Fontaine).

---

CAMBODGE  
PHNOM PENH  
Visite du gouverneur général Pasquier  
(*L'Avenir du Tonkin*, 6 juillet 1929)

Le gouverneur général, M. Pasquier, est arrivé mercredi à 18 heures à Phnom-Penh. Il a été reçu à l'hôtel de la Résidence supérieure par le chef du Protectorat entouré de tous les chefs de services et membres du gouvernement cambodgien.

Jeudi matin, le gouverneur général, accompagné de M. Lavit, résident supérieur, a rendu visite à S. M. Sisowath Monivong au Palais-Royal. Le Souverain rendait ensuite sa visite au gouverneur général à l'Hôtel de la résidence supérieure.

La future gare fluviale. — À 9 heures 15, M. Pasquier et S. M. le roi Monivong se rendirent, accompagnés de M. Lavit, de M. Pouyanne, du ministre Thioun, du directeur de la Compagnie concessionnaire des travaux, M. Fontaine, ainsi que de nombreuses personnalités, sur la route de Kompong-Luong, à environ 5 kilomètres de Phnom-Penh, pour visiter l'emplacement de la future gare fluviale dont les travaux sont déjà commencés, et qui doit être reliée à la gare de la ligne Phnom-Penh Battambang.

Le Phnom-Penh Battambang — Le cortège se rendit ensuite, à 16 heures, sur la route de Kampot, à 2 kilomètres de la ville, au lieu où doit être édifiée la future gare du chemin de fer ; le roi, le gouverneur général, le résident supérieur, et le ministre de l'Agriculture, M. Poun, donnèrent le coup de pioche symbolique inaugurant les travaux. Une foule nombreuse de Français et d'indigènes assistaient à la cérémonie. Les discours furent d'abord prononcés par M. Fontaine et par M. Lavit, mettant en relief l'intérêt que présente la construction de cette ligne, première étape de celle qui doit relier Saïgon à la frontière siamoise. Cette ligne est appelée à jouer un rôle économique de grande importance en permettant le transport sur Phnom-Penh de 100 à 150.000 tonnes de paddy de Battambang que, faute de moyens de communications pratiques, les cultivateurs stockaient inutilement, subissant souvent des pertes considérables ; elle desservira en outre la région des grands lacs dont les ressources sont considérables, et qui est appelée à prendre un développement rapide.

Puis le Premier ministre du gouvernement cambodgien, M. Thioun, a pris la parole au nom du Roi ; après avoir constaté que la construction de la nouvelle ligne est une nouvelle preuve du soin que le Gouvernement français apporte au développement économique rationnel du Cambodge, il répété « combien ce pays est fier de s'être spontanément placé sous la protection de la Nation française. »

Le gouverneur général a dit ensuite sa satisfaction de faire un geste qui est le témoignage matériel de la réponse apportée au désir unanime du peuple khmer, exprimé par son Roi, et exposé par ses représentants : « Le ruban d'acier que le génie français va tendre sur l'antique terre khmer liera plus fortement encore le Nation protectrice au Peuple cambodgien, qui mesurera désormais au développement de sa prospérité nouvelle la valeur de notre attentive sollicitude pour lui. »

---

SOCIÉTÉS NOUVELLES  
Compagnie des Chemins de fer du Sud de l'Indochine  
(*Les Cahiers coloniaux*, 8 juillet 1929)

Siège social, Phnom-Penh (Cambodge). Capital : 12 millions de francs divisé en 24.000 actions de 500 francs chacune. Objet : la construction et l'exploitation d'une ligne de chemin de fer entre Phnom-Penh et Battambang ainsi que ses prolongements et tous embranchements. Administrateurs : MM. André Atthalin [Cie gén. colonies], Charles Barbière <sup>4</sup>, Maurice Devies <sup>5</sup>, Maxime-Marie-Alexandre Getten <sup>6</sup>, Louis-Georges Goy <sup>7</sup>, Marie-Joseph Alphonse Jeancard <sup>8</sup>, Lucien Lasseigne <sup>9</sup>, René Legrand [Cie gén. colonies], Xavier Loisy [Cie gén. colonies], Louis-Marie-Antoine Porte <sup>10</sup>, René-Jules Thion de la Chaume <sup>11</sup>, Henri-François-Marie Verrière <sup>12</sup>, Louis Vibratte <sup>13</sup>.

---

## CAMBODGE-SIAM

---

M. le gouverneur général Pasquier et le roi Sisowath Monivong ont donné le premier coup de pioche au chemin de fer Phnom-Penh-Battambang  
par Georges Nouette,  
député de Saône-et-Loire,  
vice-président de la Commission des colonies,  
membre de la Commission des mines  
(*Les Annales coloniales*, 5 octobre 1929)

Le système projeté des voies ferrées de l'Indochine, tel qu'il a été envisagé dans son ensemble, comporte trois lignes qui s'éploient en éventail avec Saïgon pour origine : celle de l'Est, le long des côtes de la mer de Chine, en exploitation jusqu'à Nha-Trang ; celle du Centre, le long de la rive gauche du Mékong ; celle de l'Ouest, vers le Siam, par Phnom-Penh et Battambang.

---

<sup>4</sup> Charles Barbière (1861-1945) : administrateur-directeur de la Société de construction des Batignolles, administrateur de la Cie française des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan.

<sup>5</sup> Maurice Devies (1872-1952) : administrateur de la Cie française des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan, vice-président de la Banque nationale de crédit, futur président du Crédit foncier colonial (1931). Voir [encadré](#).

<sup>6</sup> Maxime Getten (Oran, 1857-Paris, 1934) : directeur général de la [Compagnie française des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan](#).

<sup>7</sup> Georges Goy (1867-1958) : administrateur du PLM, président de la Banque franco-chinoise (1931-1938). Voir [encadré](#).

<sup>8</sup> Paul Jeancard (1869-1948) : descendant d'une lignée de parfumeurs, ingénieur ECP, grand voyageur, il est nommé en 1916 par Clémentel membre du commission des matières colorantes à laquelle succédera la Cie nationale éponyme, puis envoyé par lui en mission en Indochine : administrateur délégué de la Cie générale d'Extrême-Orient (puis de la Cie générale française pour le commerce et l'industrie), administrateur des Chargeurs d'Extrême-Orient, de la Compagnie minière et métallurgique de l'Indo-Chine, concessionnaire de quelques mines tonkinoises avec René Daurelle. Président de l'Agence Radio (1919) et administrateur de diverses sociétés en France. Chevalier (1915), puis officier (1928) de la Légion d'honneur. Créateur à cette date, avec son fils Robert, de plantations en Guinée.

<sup>9</sup> Lucien Lasseigne : directeur général de la [Société financière de l'Indochine](#).

<sup>10</sup> Louis-Marie-Antoine Porte : né le 17 avril 1870 à Lyon (1<sup>er</sup>). Licencié en droit. Chevalier de la Légion d'honneur du 10 août 1921 : directeur à Paris de la Banque privée.

<sup>11</sup> 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](#).

<sup>12</sup> Henri Verrière (1876-1965) : polytechnicien, ingénieur en chef des ponts et chaussées à Vannes. Administrateur du Port de pêche de Lorient (1927), puis de sa maison mère, la Soc. des travaux industriels et maritimes (STIM)(1934)(groupe Estier-Vigne, contrôlant l'Union commerciale indochinoise et africaine), administrateur délégué de la Cie des chemins de fer du Sud de l'Indochine (1929), président de la Société financière d'Indochine (1933-1939). Officier de la Légion d'honneur (1924).

<sup>13</sup> Louis Vibratte (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 ?](#)

En ce qui concerne la branche Ouest, les premières études, restreintes au trajet Saïgon-Pnom-Penh, comportaient des estimations qui n'étaient plus en rapport avec les prix actuels et des caractéristiques trop différentes suivant les auteurs pour pouvoir être retenues aujourd'hui.

Le gouvernement général a donc jugé opportun de confier l'étude d'un certain nombre de lignes dont l'exécution était prévue pour la mise en valeur de la Colonie, à une mission formée de plusieurs sociétés qui s'engageaient à élaborer les avant-projets et les projets définitifs sans que la concession de tout ou partie des lignes dût leur être obligatoirement accordée.

Les études définitives de la ligne Saïgon-Cholon à la frontière du Siam par Phnom-Penh, qui devait être la première voie ferrée à construire au Cambodge, ont été achevées en 1925. Après un examen comparatif d'un trace par le nord ou par le sud des lacs, le tracé Sud a été adopté en raison de l'importance économique de la région de Battambang, qui se développe chaque jour davantage.

Il est rapidement apparu que la liaison à assurer en premier lieu était celle de Battambang au port de Phnom-Penh, réclamée depuis longtemps par le roi du Cambodge, la partie de la voie entre Phnom-Penh et Saïgon pouvant sans inconvénient être ajournée quelque peu. La région de Battambang récolte, en effet, des quantités considérables de paddy, dont 70.000 tonnes annuelles destinées à l'exportation. Par suite de l'insuffisance des moyens de communication actuels, les riz ne peuvent sortir que pendant la saison des pluies, époque à laquelle la voie fluviale est praticable, ce qui oblige à un stockage de six mois dans les conditions les plus défavorables à leur conservation. Cet emmagasinage cause des pertes telles, soit en raison des quantités avariées, soit par suite de la dessiccation, que les acheteurs ont intérêt, pour peu que la distance ne dépasse pas 100 kilomètres, à acheminer le paddy jusqu'au fleuve navigable par camions automobiles.

La dépense de cette partie la plus immédiatement productive de la ligne a été évaluée à 16 ou 17 millions de piastres.

D'après le mémoire financier joint au projet de concession présenté en 1927, les résultats escomptés sont les suivants, en piastres :

Voyageurs et bagages	140.000
Bétail	15 000
Paddy de Battambang : 440.000	
Riz des, autres régions : 75.000	
	515 .000
Divers	30.000
Total	700.000

soit environ \$ 2.550 au kilomètre.

« Ces. calculs ont été établis sur les bases ci-après :

— 50 voyageurs chaque jour et dans chaque sens pour le parcours entier et 25 pour un parcours estimé à la demi-longueur de la ligne »

— 5.000 têtes de bétail, soit environ le quart de ce que donnent les statistiques actuelles pour le trafic moyen de la région ;

— 80.000 tonnes de paddy provenant de la région de Battambang et 25.000 tonnes provenant des diverses stations de la ligne, soit environ la moitié de ce qu'indiquent les statistiques des dernières années.

Le total des dépenses d'exploitation était estimé sur ces bases à 560.000 piastres, soit un coefficient d'exploitation de 0,80 ».

La formule de contrat, approuvée par le Comité des travaux publics des colonies et par le Conseil d'État, comporte des dispositions qu'il nous paraît intéressant de signaler.

L'évaluation forfaitaire des dépenses de premier établissement, d'abord fixée à 16 millions de piastres, a été portée à 17 par l'augmentation des prévisions de matériel roulant et la création à Phnom-Penh d'une gare fluviale.

Toutefois, la société concessionnaire ne recevra que :

1°) Le remboursement des dépenses brutes pour l'établissement de la ligne, à charge de les justifier ;

2°) Une allocation de pourcentages forfaitaires sur ces dépenses réelles pour rémunérer ses frais de direction, de surveillance, frais d'argent et de société ;

3°) Une prime d'économie égale à la moitié de la différence entre l'évaluation forfaitaire révisée s'il y a lieu dans des conditions bien précisées, et le total obtenu par le remboursement des dépenses et les allocations pour frais généraux,

Si, par contre, le forfait révisé, comme il est prévu, était dépassé, la Compagnie concessionnaire supporterait une part égale à 15 % du dépassement pour un dépassement inférieur à un million de piastres, et à 30 % de l'excédent du dépassement au delà d'un million de piastres. »

La Société est ainsi intéressée à une rigoureuse économie dans l'exécution des travaux, mais pour que cette économie ne s'exerce pas au détriment de la valeur de la ligne, un contrat d'exploitation a été lié au contrat de construction.

La Société concessionnaire s'est constituée le 28 janvier 1929 sous le nom de « Compagnie des Chemins de fer du Sud de l'Indochine ».

Outre le riz, le chemin de fer sera appelé à transporter des quantités importantes de poisson provenant des pêcheries des Grands Lacs, qui, actuellement, ne peut arriver à Phnom-Penh qu'après un trajet de 15 jours, sur des sampans légers traînés, à la mer sur la vase et qui coûte jusqu'à \$ 20 la tonne.

D'autres exploitations, produits forestiers, scieries, huiles, résines, ainsi que la mise en culture de la région de Muong aux limites des provinces de Pursat et de Battambang, seront rendues rémunératrices par la voie ferrée à laquelle elles apporteront un très appréciable élément de trafic.

Le 4 juillet dernier, le premier coup de pioche et de bêche a été donné, par M. le gouverneur général Pasquier et le roi Monivong. Les travaux commenceront le 1<sup>er</sup> décembre 1929 et doivent être achevés dans un délai de quatre ans. Des travaux préparatoires sont en cours d'exécution.

Nous avons signalé ici même la belle entreprise que constitue au Tonkin la construction du canal de navigation de plus de 50 kilomètres, établi entre le Suong-Tuong et le Song-Cau, récemment inauguré par M. le gouverneur général Pasquier.

En Annam, les ponts magnifiques de la route Mandarine viennent de remplacer les anciens bacs désormais sans emploi.

Ainsi, sous les auspices d'un éminent administrateur, s'étendent chaque jour les bienfaits de la civilisation française dont l'œuvre, comme celle des Romains, s'inscrit visible et durable sur un sol rendu fertile, sous l'aspect de ces voies de communication, qui font pénétrer partout la prospérité et le bien-être.

---

COMPAGNIE GÉNÉRALE DES COLONIES  
(*Le Temps*, 14 avril 1930)

En Extrême-Orient, la Compagnie des chemins de fer du Sud de l'Indochine a commencé les travaux du premier tronçon de la voie ferrée qui doit finalement relier Saïgon à la frontière du Siam ; ces travaux sont poursuivis avec une grande activité.

---

### CAMBODGE

(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 5 mai 1930)

Dans la « Presse indochinoise », M. Neumann exprime la crainte que le chemin de fer Phnom-Penh-Battambang n'aille placer la province de Battambang, et peut-être tout le Cambodge, sous l'emprise économique du Siam.

Sans s'en rendre compte, M. Neumann sort là un argument qui était, il y a quelques années, celui du colonel Bernard, de ce même colonel que, par ailleurs, M. Neumann attaque avec véhémence.

---

### CAMBODGE

#### PHNOM PENH

Visite du gouverneur général Pasquier

(*L'Avenir du Tonkin*, 14 mai 1930)

.....

Le gouverneur général, accompagné du résident maire, et de M. Maux, ingénieur en chef des Travaux publics, a visité ensuite les chantiers des grandes entreprises, notamment ceux de la gare fluviale, qui est en voie d'achèvement, et ceux de la gare du chemin de fer.

.....

---

### SOCIÉTÉ FINANCIÈRE D'INDOCHINE

(*L'Information financière, économique et politique*, 6 juin 1930)

Elle a participé à la création de plusieurs autres sociétés, dont la Compagnie des chemins de fer du Sud de l'Indochine...

---

### Notre carnet financier

(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 5 juillet 1930)

La Compagnie des Chemins de fer Sud-Indochinois a réalisé en 1929, son premier exercice, une perte de 1.240.617 francs.

---

### Électeurs français

de la Chambre mixte de commerce et d'agriculture du Cambodge  
(*Bulletin administratif du Cambodge*, décembre 1930, p. 1941-1947)

Nom, prénoms	Fonction ou qualité	Domicile
--------------	---------------------	----------

Bourgoin (André)	Employé C.F.S. [Ch. fer Sud-Indochine]	Phnôm-Penh
Casanova (Adrien)	Ingénieur Chemin de fer Sud-Indochine (CFS)	Phnôm-Penh
Chaumette (Joseph-Marie)	Ingénieur Chemins de fer Sud de l'Indochine	Phnôm-Penh
Debu (Eugène-Édouard)	Comptable Chemin de fer Sud-Indochine (CFS)	Phnôm-Penh
Delaire (Eugène)	Ingénieur Chemins de fer Sud de l'Indochine	Phnôm-Penh
Fontaine (Julien)	Cie Chemins de fer Sud de l'Indochine	Phnôm-Penh
Loiseau	Ingénieur Chemins de fer Sud de l'Indochine	Phnôm-Penh
Prévaut (Georges)	Ingénieur C.F.S.I. (Ch. fer Sud-Indochine)	Battambang

**CAMBODGE**  
*(L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient, 5 décembre 1930)*

La Compagnie des Chemins de fer du Sud de l'Indochine a commandé pour la voie ferrée de PhnomPenh à Battambang : 72 essieux avec 144 boîtes à graisse à R. Dolberg, un pont roulant de 10 tonnes à la Maschinenfabrik Stratenwerth de Duisbourg, et du matériel de voie à Otto-Wolf ; toutes ces marchandises sont commandées au titre des prestations en nature.

**ASSEMBLÉES GÉNÉRALES**  
**SAÏGONNAISE DE NAVIGATION ET DE TRANSPORT**  
 (groupe Messageries fluviales de Cochinchine)  
*(Le Temps, 16 mars 1931)*

[...] Malgré la crise, les bénéfices que nous avons réalisés durant le troisième exercice social, sont supérieurs à ceux de l'exercice précédent. Cette crise, il est vrai, s'est sensiblement accentuée pendant les premiers mois de l'exercice en cours par suite d'une baisse importante dans les cours du riz. De ce fait, nous avons enregistré, depuis le mois de septembre, des diminutions de recettes sérieuses dans nos services contractuels ; toutefois, ces diminutions seront compensées par les plus-values de recettes complémentaires que nous retirerons des transports que nous effectuons pour la ligne de chemin de fer en construction de Phnom-Penh à Battambang. En effet, ainsi que nous vous le faisions prévoir l'année dernière, nous avons pu passer avec la compagnie chargée de la construction de cette ligne un accord qui confie à votre société la totalité des transports de matériel (rails, traverses, éléments de ponts, locomotives, wagons) destinés à l'établissement, l'équipement et l'exploitation de la ligne ; de ce chef, nous prévoyons une recette brute de l'ordre de 500.000 piastres qui se répartira sur l'exercice en cours et sur le suivant. [...]

**LA VIE DES COLONIES FRANÇAISES**  
**INDOCHINE**  
**La ligne Phnom-Penh-Battambang**  
*(Le Temps, 29 mai 1931)*

(De notre correspondant particulier)

Ce chemin de fer, dont la construction a été commencée à la fin de l'année 1929, est une section de la voie ferrée qui reliera à Saïgon et au réseau du Sud de l'Indochine la ligne siamoise reliant Bangkok à Aranya, sur la frontière du Cambodge.

Sur les 630 kilomètres que comportera, au total, cette voie ferrée, la section en construction constitue sur 272 kilomètres seulement, la partie centrale.

La colonie s'est trouvée dans l'obligation, pour des raisons budgétaires, de déterminer un ordre d'urgence parmi les grands travaux également utiles du programme d'ensemble arrêté depuis 1922, d'accord entre l'Indochine et le ministère des colonies.

En présence de l'ampleur de ce programme et de l'impossibilité de consacrer à la liaison Saïgon-Siam 50 millions de piastres d'Indochine (500 millions de francs français), le gouvernement général a décidé de faire construire la section Pnom-Penh–Battambang qui permet d'atteindre, parmi les résultats escomptés, celui qui était le plus immédiatement urgent le déblocage de la riche plaine du Nord-Ouest du Cambodge, le riche grenier à riz de l'ancien empire khmer, en reliant Battambang à Pnom-Penh, port fluvial toujours accessible.

Le gouvernement général de l'Indochine a préféré concéder cette ligne à une compagnie plutôt que d'en faire assurer la construction par le service des travaux publics et l'exploitation par la colonie. Il a toutefois adopté une formule nouvelle qui associe étroitement la colonie à son concessionnaire. En fait, le contrat comporte une régie intéressée pour la construction et un affermage de l'exploitation. Ces formules nouvelles, souples et équitables, si elles limitent le bénéfice possible du concessionnaire, lui donnent, par contre des garanties très grandes contre les pertes qui résulteraient de difficultés qui ne lui seraient pas imputables. Ce contrat fonctionne à l'entière satisfaction des deux parties et le système d'association paraît devoir être très efficace pour ménager les deniers publics.

La construction de la section Pnom-Penh–Battambang est actuellement très avancée ; les terrassements sont partout terminés ; il ne reste à terminer que de rares et peu importants ouvrages d'art, les tabliers métalliques sont en montage, les bâtiments s'achèvent, le parc de matériel roulant est déjà composé des quatre cinquièmes de l'effectif total prévu et la pose de voie, commencée au début de cette année, avance rapidement.

La plate-forme a été établie avec les caractéristiques des très grandes lignes : déclivités ne dépassant pas 5 millimètres par mètre, courbes de rayons égaux ou supérieurs à 500 mètres. Ces caractéristiques et un matériel de voie composé de rails de 30 kg au mètre et de traverses métalliques ont permis l'adoption d'un matériel tracteur et roulant puissant : locomotives à 6 essieux : 7 Pacific pour les trains de voyageurs, 10 Locapod pour les trains de marchandises, 3 Mikado pour les manœuvres et navettes, wagons de 20 tonnes, matériel muni du frein continu et d'un système d'attelage automatique.

Cet équipement et l'absence de charges de capital sur le compte d'exploitation permettront une exploitation économique et des tarifs de transport très modérés.

La région traversée comporte d'abord, sur les 80 premiers kilomètres, plusieurs plaines de petite culture : riz et palmiers à sucre, avec, toutefois, quelques parties peu fertiles, dans une région assez peuplée à peu près démunie de moyens de communication. Après 40 kilomètres de forêt clairière inexploitable, la ligne arrive au kilomètre 120, au pied d'un puissant massif forestier dont l'exploitation ne peut manquer de donner une grosse activité à la région et un trafic appréciable au chemin de fer. A partir du kilomètre 160, le tracé retrouve les plaines basses du Tonlé-Sap, dont les diverses cuvettes se prêtent bien à la culture du riz. Elle entre, après le kilomètre 250, dans la plaine de Battambang, dont les possibilités de développement sont encore considérables. Dans cette plaine qui, au cours des dernières années, produisait 300.000

tonnes de paddy, dont près de 200.000 tonnes disponibles pour l'exportation, on pourrait voir doubler la production, si la superficie entière était exploitée, la mise en valeur ne demandant qu'un minimum de préparation. Seules, les difficultés d'évacuation ont, jusqu'à présent, limité le développement de la production.

Le gouvernement général de l'Indochine, à la demande du Cambodge, appuyée par un vœu unanime du grand conseil des intérêts économiques, a décidé de prolonger la ligne de Phnom-Penh à Battambang de 60 kilomètres, jusqu'à Mongkolborey, afin de donner le maximum d'efficacité au chemin de fer en lui faisant traverser toute la plaine, dans sa plus grande dimension.

---

Électeurs français  
de la Chambre mixte de commerce et d'agriculture du Cambodge  
(*Bulletin administratif du Cambodge*, décembre 1931, p. 1892-1897)

Nom, prénoms	Fonction ou qualité	Domicile
Bourgoin (André)	Employé C.F.S. [Ch. fer Sud-Indochine]	Phnom-Penh
Casanova (Adrien)	Ingénieur Chemin de fer Sud-Indochine	Phnom-Penh
Chambris (Ernest)	Chemins de fer du Sud de l'Indochine	Phnom-Penh
Debu (Eugène-Édouard)	Comptable Chemin de fer Sud-Indochine	Phnom-Penh
Delaire (Eugène)	Ingénieur Chemins de fer Sud de l'Indochine	Phnom-Penh
Fontaine (Julien)	Cie Chemins de fer Sud de l'Indochine	Phnom-Penh
Loiseau	Ingénieur Chemins de fer Sud de l'Indochine	Phnom-Penh
Prévaut (Georges)	Ingénieur C.F.S.I. (Ch. fer Sud-Indochine)	Battambang

Publicité  
Banque franco-chinoise  
pour le commerce et l'industrie  
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 27 décembre 1931)  
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 17 janvier 1932)

Président : M. G[eorges] Goy, président du conseil d'administration de la Banque française et italienne pour l'Amérique du Sud et de la Cie des chemins de fer du Sud de l'Indochine, administrateur de la Cie des chemins de fer P. L. M. et de la Cie parisienne de distribution d'électricité [CPDE].

---

CAMBODGE  
(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 20 janvier 1932)

La voie ferrée Phnom-Penh-Battambang se construit rapidement : les terrassements sont partout terminés et ils ont nécessité la mise en œuvre de 2.800.000 m<sup>3</sup> de déblais ; tous les petits ouvrages d'art et les appuis en maçonnerie des ponts métalliques sont terminés (278 au total), les tabliers métalliques des 38 ponts de 17 m. 60 et de 35 m. 20 sont tous en place sauf un ; sur 153 bâtiments à construire, 129 sont achevés, 15 en

parachèvement, 8 en sont au gros œuvre et un seul reste à entreprendre. La voie est posée depuis Phnom-Penh jusqu'à Phnom-Thbong au km. 92. Les 20 locomotives sont reçues ainsi que les 19 wagons de voyageurs, les 10 fourgons, les 230 wagons de marchandises de 20 tonnes, les 34 wagons de 10 tonnes et les deux wagons-citernes.

---

CAMBODGE  
Naissances

(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 5 avril 1932)

Francine (Victorien), fils de l'agent du Chemin de fer.

---

L'ouverture prochaine du Chemin de fer de Phnom Penh à Battambang  
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 24 avril 1932)

L'ouverture à l'exploitation du premier tronçon a été retardée, l'Inspecteur général des T. P. ayant reculé devant le déficit inévitable d'une exploitation partielle, il a préféré que l'exploitation commence sur un tronçon aussi long que possible et à une date très rapprochée de l'ouverture à l'exploitation de l'ensemble de la ligne.

On commencera donc à circuler avec des trains réguliers jusqu'à Pursat en juin, avec ouverture au trafic voyageurs le 1<sup>er</sup> juillet.

Le rail était, le premier avril, au km. 175 ; la pose de voie, depuis le début de l'année, a avancé à raison de 22 km par mois en moyenne. Il reste donc moins de 100 km. jusqu'à Battambang, et tenant compte même des pluies, on espère arriver en août au terminus de la première concession.

La toilette de la voie dans la partie Pursat-Battambang ne pourra guère se faire qu'après la grosse saison des pluies, c'est-à-dire à partir de novembre. On ouvrira à l'exploitation à Battambang, pour le mois de février 1933, c'est-à-dire en temps utile pour enlever la récolte, et neuf ou dix mois avant le délai d'achèvement qui était fixé au premier décembre 1933.

Pour les travaux de Battambang-Mongkolborey, les marchés n'ont été visés par le Contrôle que le 27 février ; il sera donc difficile d'exécuter tous les terrassements et les ouvrages d'art pendant une saison sèche aussi écourtée : un arrêt de la pose de voie à Battambang est maintenant inévitable.

Il n'est pas question, pour l'instant, de Mongkolborey-Aranya et c'est bien dommage. On avait bien pensé à une gare unique sur la frontière, mais le terrain s'y prête mal. La frontière est fixée par une petite rivière où il y a un pont de 20 mètres. La gare frontière de Poipet sera donc, sauf changement, sur territoire cambodgien. La gêne pour l'exploitation n'en devra pas être très grande, en réalisant un accord qui paraît facile avec le Siam pour la traction des trains entre Poipet et Aranya, ainsi que sur la visite des bagages entre ces stations pour les trains internationaux, nos fourgons étant très spacieux. Les trains ne subiront qu'un très court arrêt à Poipet et à Aranya.

---

L'exploitation du Chemin de fer Phnom Penh-Battambang  
commencera le 1<sup>er</sup> juillet  
(*L'Alliance franco-annamite*, 19 juin 1932)

Le Gouverneur général est attendu le 27 juin à Phnom-Penh pour inaugurer, le 28 et 29, le premier tronçon du Phnom-Penh–Battambang d'après le programme ci après.

Mardi 28 juin à 15 h.30, inauguration des gares fluviales et de trafic ainsi que des ateliers à Phnom-Penh.

À l'issue de la visite officielle, vin d'honneur, et le soir, grand dîner sur invitation par la Cie adjudicataire des travaux.

Mercredi 29 juin, départ inaugural pour Pursat en train spécial avec arrêts aux principales stations.

Le retour à Phnom-Penh s'effectuera selon les intentions du Gouverneur général, soit par voie ferrée, soit par la route.

Après l'inauguration, il est plus que probable que M. Pasquier voudra inspecter les travaux en cours entre Battambang et Mongkol-Borey.

#### Réception de la ligne

Une commission spéciale composée de :

M. Lefebvre<sup>14</sup>, ingénieur principal des ponts et chaussées, président ;

S.E. Pouth, ministre de la guerre et des travaux publics ;

M. de Chicourt, résident de France à Kandal ;

M. Alfano, ingénieur principal de l'entreprise des chemins de fer,

a procédé à la réception de la ligne entre la gare fluviale et Pursat.

Un train spécial avait été mis dimanche dernier à la disposition de la commission pour procéder à cette réception.

---

#### Compagnie générale des colonies

Assemblée générale ordinaire du 23 mai 1932.

(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 31 juillet 1932)

[...] En Extrême-Orient, les travaux de construction de la ligne exécutée par la Compagnie des chemins de fer du Sud de l'Indochine avancent rapidement et la construction d'une section nouvelle de Battambang à Mongkol-Borey a été confiée à la Compagnie. [...]

---

#### Dépêches de l'Indochine

M. Pasquier inaugure le chemin de fer Phnom-Penh-Pursat

(*Les Annales coloniales*, 28 juin 1932)

Le gouverneur général est rentré à Dalat samedi soir. Il est parti lundi à 13 h. 30 à Phnom-Penh pour inaugurer le chemin de fer de Phnom-Penh-Pursat, premier tronçon de la ligne devant relier Phnom-Penh à Bangkok.

Indopacifi.

---

## INAUGURATION DU 1<sup>er</sup> TRONÇON DU CHEMIN DE FER DE PNOM-PENH

<sup>14</sup> Jean Édouard Pierre Marie Lefebvre (Marseille, 1901-Paris VII<sup>e</sup>, 1954) : polytechnicien, chef du Service du cadastre au Cambodge (18 novembre 1931), puis au Tonkin (7 février 1938). Chevalier de la Légion d'honneur du 31 juillet 1951.

À BATTAMBANG  
(*L'Avenir du Tonkin*, 30 juin 1932)

Pnom-Penh, 29 juin. — Dans le discours qu'il a prononcé à l'occasion de l'inauguration du premier tronçon du chemin de fer de Pnom-Penh à Battambang, M. Verrière, administrateur délégué de la Compagnie des chemins de fer du Sud de l'Indochine, après avoir salué le gouverneur général, M. Pasquier, et retracé les conditions de la construction de la ligne, a ajouté :

« Permettez moi de vous dire que nous avons tenu plus que nous avons promis. Nous vous promettons que le 1<sup>er</sup> janvier 1933, les voyageurs et marchandises iront à Battambang, nous trouvant ainsi en avance d'un an sur le délai qui nous a été accordé. Dans un an, le rail atteindra Mong-Kol-Borey. Les travaux coûteront 7 % de moins que la somme prévue. Nous donnerons à notre exploitation un caractère nettement commercial aussi souple que possible. »

Puis, après avoir tracé un parallèle entre les transports par le rail et les transports automobiles, M. Verrière a conclu à la supériorité des premiers pour les parcours de longue distance :

« C'est ainsi, a t-il dit, que le voyageur couvrira la distance de Bangkok à Hanoï, soit 2.500 kilomètres, en 2 jours et demi, alois qu'il lui faudrait 5 jours en auto ! Et le coût du fret sera infiniment moindre ! »

Il a conclu :

« Nous saluons donc comme un acte de haute sagesse la décision du gouverneur général qui a doté le royaume ami d'un outillage dont les conséquences politiques et économiques seront immenses. »

Répondant aux orateurs, le gouverneur général, M. Pasquier, a constaté :

« La **finalisation** de l'œuvre commencée il y a 35 mois revêt, dans les circonstances actuelles, une particulière signification. La France ne s'arrête pas dans sa mission **quelle que** soit la dureté de l'époque, et poursuit obstinément sa tâche civilisatrice. Décidé à la fin de la guerre, seul le retour de la France à l'étalon or a permis à l'Indochine, avec l'appui et la solidité de sa monnaie métropolitaine, de commencer ses travaux. »

Le gouverneur général a rappelé ensuite les étapes de l'action tutélaire de son gouvernement dans la famille indochinoise : irrigations en Annam cependant que progressent les travaux de chemins de fer transindochinois au sud de Tourane et les dragages en Cochinchine.

« Nous aurons ainsi appliqué le mot d'ordre du ministre des Colonies, notre ancien gouverneur général, M. Albert Sarraut : « Tenir bon partout la même consigne en Indochine, tant sur le terrain politique que sur le terrain économique. »

Examinant par dessus la crise le retour à des conditions normales, le gouverneur général a constaté que toutes les mesures efficientes possibles avaient été prises par son administration. En demandant aux producteurs que, de leur côté, ils fassent un effort de compression de leur prix de revient, le gouverneur général n'a pas dissimulé son opposition à des mesures exceptionnelles, telles que le chimérique espoir d'un bouleversement monétaire, les leçons données dans ce sens par tous les États se révélant inopérantes. Après une euphorie momentanée, « l'Indochine connaît depuis trois ans les avantages substantiels d'une monnaie saine, certaine du soutien de la métropole. Elle s'y maintiendra inflexiblement. La stabilité de la piastre est le corollaire et la conséquence de la stabilité de l'Indochine.

Le gouverneur général a conclu en formulant des vœux « pour que la nouvelle voie ferrée serve de transport aux richesses du pays et hâte la circulation de l'idée d'union et de paix. »

À l'occasion de l'inauguration du premier tronçon du chemin de fer de Battambang, les décosations suivantes ont été accordées :

Commandeurs de l'Ordre royal du Cambodge

MM. Gassier, inspecteur général des Travaux publics ; Verrière, administrateur délégué de la Compagnie des chemins de fer du Sud de l'Indochine ; Sowathara, Fontaine, Reich, Maux.

Officiers du même ordre

MM. Loiseau, Tanpa, Vaudieu, Chaumette.

Chevaliers du même ordre

MM. Thierry, Ducroix, Monnier, Belletrud, Denouueix, Prevault, Delaire, Alfano<sup>15</sup>, Dartron, Bonlachin, Tessarech, Debu, Grosse<sup>16</sup>, Monly, Baudson, Dargelos.

Médaille d'or du Règne

MM. Ng-van-Vioh. Ha-to-Thuan, Ngo-van Son, Dupont.

Médaille d'argent du règne

MM. Albeza, Yonkay.

La remise de ces décosations a eu lieu en présence des résidents supérieurs, MM. Pagès et Eutrope, du chef de cabinet M. Norre, du directeur des Finances M. Diethelm, de M<sup>e</sup> Mathieu, MM. Bec, de Lachevrotière, du commandant Richard, du lieutenant de vaisseau Petit, MM. Dupontavice, Fontaine, etc.

Le dîner offert par la Compagnie du chemin de fer réunissait 150 couverts. Au dessert, M. Verrière a remercié S.M. Monivong, le gouverneur général et le résident supérieur, M. Sylestre, de leur présence à la cérémonie et a évoqué la mémoire de feu M. Pouyanne, inspecteur général des Travaux publics de l'Indochine.

S. M. Monivong a répondu en remerciant le gouverneur général et la Compagnie des chemins de fer du Sud de l'Indochine de l'œuvre magnifique accomplie. Enfin, le gouverneur général, M. Pasquier, dans une brillante improvisation, a dit, notamment, qu'il faillait remercier tous les Français et il leva son verre à la France. Un bal brillant a suivi.

---

#### NOTRE CARNET FINANCIER

(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 5 juillet 1932)

Les Chemins de fer du Sud de l'Indochine ont fait un bénéfice net de 1.553.120 francs en 1931.

---

#### LÉGION D'HONNEUR

Ministère des colonies

(*Journal officiel de la République française*, 6 juillet 1932, p. 7321)

(*Le Temps*, 6 juillet 1932)

---

<sup>15</sup> Vincent Alfano (1901-1978) : [polytechnicien](#), attaché aux Chemins de fer de l'Indochine (1927-1945).

<sup>16</sup> [Henri-François Grosse](#) (1885-1966) : par la suite entrepreneur du Transindochinois, puis à Dalat.

Est nommé au titre, civil au grade de chevalier :

M. *Julien-Arsène-Adolphe Fontaine*, ingénieur, 26 ans de services et de pratique professionnelle dont 13 ans aux colonies, 3 campagnes. Directeur d'une société de construction de chemin de fer en Indochine.

---

L'inauguration partielle du chemin de fer de Pnom-Penh à Battambang  
par H. CUCHEROUSSET  
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 10 juillet 1932)

L'inauguration du premier tronçon, à savoir des 175 kilomètres de Pnom-Penh à Pursat, s'est faite les 28 et 29 juin avec un certain éclat.

C'est ajuste titre, car c'est une véritable victoire, si l'on pense à la puissante cabale qui, depuis seize ans, s'opposait à la construction de ce chemin de fer et qui n'a pas encore complètement désarmé. Et nous sommes heureux de dire que l'*Éveil*, depuis seize ans, n'a pas cessé de réclamer envers et contre tous la construction de ce chemin de fer. Aussi avons-nous été heureux de voir M. le gouverneur général, faisant acte d'énergie, décider l'année dernière que la construction serait immédiatement poussée jusqu'à Mongkol-Borey.

Cette inauguration célébrait une autre victoire, d'ordre technique celle-là. Et M. Verrière, administrateur délégué de la Compagnie, après avoir salué le gouverneur général, M. Pasquier, et retracé les conditions de la construction de la ligne, pouvait fièrement ajouter :

« Permettez moi de vous dire que nous avons tenu plus que nous avons promis. Nous vous promettons que le 1<sup>er</sup> janvier 1933, les voyageurs et les marchandises iraient à Battambang. Nous nous trouvons ainsi en avance d'un an sur le délai qui nous a été accordé. Dans un an, le rail atteindra Mongkol-Borey. Les travaux coûteront 7 % de moins que la somme prévue. »

Achever le second tronçon six mois avant la date prévue pour le premier, la Compagnie a de quoi être fière ; elle a surtout de bonnes raisons d'être reconnaissante à ses ingénieurs, M. [Julien] Fontaine et ses collaborateurs.

Mais puisqu'on est en si bonne voie, on devrait bien penser que de Mongkol-Borey à la frontière, il n'y a que 58 km à construire, avec trois ponts seulement à Mongkol-Borey et à Sisophon, puis pas le moindre ouvrage d'art sur un tracé rectiligne sans la moindre difficulté, au contraire, en longeant une route et une rivière, c'est-à-dire toutes les facilités possibles pour une construction rapide et économique. C'est de la voie à 35.000 \$ au plus le kilomètre, soit une dépense de 2.000.000 \$ environ, mais une dépense qui augmentera la valeur de toute la ligne française et celle de la ligne siamoise en même temps, car celle-ci, de modeste embranchement, deviendra grande ligne internationale.

L'orateur a promis à ses auditeurs, et nous sommes certain que cette promesse sera tenue, des méthodes modernes, mieux que cela, des méthodes nouvelles dans l'exploitation. C'est d'ailleurs à cette condition seulement que le chemin de fer maintiendra sa raison d'être en face de la route, et c'est par ce qu'il sait que la Compagnie saura remplir cette condition que M. Verrière a pu conclure à la supériorité du chemin de fer pour les parcours de longue distance. « C'est ainsi, a-t-il dit, que le voyageur couvrira la distance de Bangkok à Hanoï, soit 2.500 kilomètres, en deux jours et demi, alors qu'il lui faudrait 5 jours en auto ! Et le coût du fret sera infiniment moindre ! ». Il a conclu : « Nous saluons donc comme un acte de haute sagesse la décision du gouverneur général, qui a doté le royaume ami d'un outillage dont les conséquences politiques et économiques seront immenses ».

En ce qui concerne Hanoï, en parlant d'un voyage de deux jours et demi, M. Verrière a pensé à un voyageur empruntant sa ligne et passant par Saïgon. Nous aurions préféré voir l'orateur développer notre idée de la grande ligne internationale entre les deux escales de Pénang et Cam-Ranh.

Car pour se rendre de Bangkok à Hanoï, à l'époque où sera inaugurée la ligne de Phnom Penh à Saïgon, il est bien probable que seront bien près d'être terminées les deux lignes de Tan-Ap à Thakhek et de Konkaen à Nakon-Panom, avec le pont traversant le Mékong entre ces deux points.

Alors pour une distance de moins de 1.400 kilomètres, ce sera un voyage, non pas de deux jours et demi, mais d'un jour et demi.

En ce qui concerne Angkor, la ligne qu'on nous promet d'ouvrir jusqu'à Mongkol-Borey en juillet 1933, permettra un énorme progrès pour le ravitaillement des hôtels et de la population européenne d'Angkor et Siem-Reap en saison sèche. On peut compter que les transports coûtent le même prix pour 200 kilomètres par eau, 100 km. par voie ferrée et 25 km. par camion automobile. Prenant donc Phnom-Penh comme point de départ nous avons : le chemin de fer de Phnom-Penh à Mongkol-Borey : 342 kilomètres de chemin de fer, puis 111 kilomètres de routes équivalant à 444 kilomètres de chemin de fer, total : l'équivalent de 786 km. de chemin de fer.

Par la route, via Kompong-Thom il y a 310 km. équivalant à 1.200 km. de chemin de fer.

Le trajet apparemment le plus long présente donc un très grand donc un énorme avantage. Il y aura même probablement des gens qui, si le voyage par chemin de fer de Phnom-Penh à Mongkol-Borey se fait en moins de huit heures, préféreront ce grand détour, avec le confort d'un bon wagon et d'un wagon-restaurant, pour n'avoir que 111 kilomètres à faire en automobile.

Enfin, en attendant le chemin de fer de Mongkol-Borey à Aranya, nous suggérons à la Compagnie (elle a le temps de s'organiser d'ici là) de créer un service d'autocars et camions pour établir une liaison commode entre les deux terminus, et même un service d'Aranya à Angkor pour commencer à faire naître le grand courant de tourisme de Bangkok à Angkor.

Pour en revenir à ces fêtes de l'inauguration, tous les gens sérieux et ceux qui ont mûrement réfléchi sur les causes de la crise et sur les conditions d'un retour, non aux conditions anormales du passé, mais à des conditions normales, comme l'étaient celles d'avant-guerre, ont été heureux de voir que M. le gouverneur général affirmait nettement son opposition à des mesures exceptionnelles, au chimérique espoir d'un bouleversement monétaire, les leçons données dans ce sens par tous les États se révélant inopérantes. « Après une euphorie momentanée, a-t-il déclaré, l'Indochine connaît depuis trois ans les avantages substantiels d'une monnaie saine, certaine du soutien de la métropole. Elle s'y maintiendra inflexiblement. La stabilité de la piastre est le corollaire et la conséquence de la stabilité de l'Indochine ».

Dans cet ordre d'idées, comme dans d'autres d'ailleurs, M. le gouverneur général, malgré la lutte que pour la liberté de la Presse et le respect dû aux coloniaux, nous sommes obligé de soutenir contre lui, pourra toujours compter, même contre une imposante opposition, sur l'appui de l'*Éveil de l'Indochine*.

---

Au Cambodge

La Vie Administrative  
(*La Dépêche d'Indochine*, 25 mai 1933)

Travaux publics

M. Jourdan, Roger<sup>17</sup>, ingénieur de 2<sup>e</sup> classe des Travaux publics, rentrant de congé, est affecté à l'arrondissement du contrôle du chemin de fer de Phnom-Penh à Battambang et Mongkol Borey.

---

Au Cambodge. Si l'auto complétait le rail ?.  
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 28 mai 1933)

Depuis qu'a été décidée la construction de la ligne du Cambodge au-delà de Battambang jusqu'à Mongkol-Borey, l'*Éveil* a suggéré que la Compagnie des chemins de fer du Sud de l'Indochine organisât sans plus tarder des services réguliers d'autobus sur Aranya d'une part et sur Angkor d'autre part, autobus exploités dans les mêmes conditions que les trains.

Or un de nos correspondants du Cambodge nous apprend que la Compagnie des chemins de fer du Sud a étudié avec le garage S. I. T.<sup>18</sup> une organisation dans le genre de celle que nous préconisions.

D'après cet arrangement, la S. I. T. aurait supprimé son service Phnom-Penh-Mongkol-Borey et créé un service automobile Aranya-Sisophon-Mongkol-Borey-Sisophon-Siemréap en correspondance avec les trains. Tout était extrêmement simple et économique pour l'Administration pas négligeable, mais au lieu d'aider la compagnie à régler d'abord cette question si simple, elle a voulu reprendre tout le contrat S. I. T. et, depuis décembre dernier, les pourparlers n'avancent plus.

En ce qui concerne la Cie de chemin de fer, nous croyons savoir qu'elle avait apporté dans cette affaire tout l'esprit de conciliation possible, en offrant une ristourne substantielle sur ses billets de 1<sup>re</sup> et de 2<sup>e</sup> classes pour le cas de service combiné, de façon à aider l'autocar. La S. I. T. elle-même s'était montrée très conciliante en abandonnant certains droits acquis. Les prix seraient devenus très raisonnables, les cars sont confortables, le service aurait été quotidien pendant les mois de tourisme, tri-hebdomadaire le reste de l'année, ce qui était très suffisant. Mais il n'aurait pas fallu que les cahiers des charges des deux sociétés les obligeassent à demander l'accord de l'Administration. Bien que le projet procurât à celle-ci une économie, elle ne vit (et ne voit encore) qu'une chose : la satisfaction de son esprit bolcheviste à l'égard de toute entreprise non encore complètement étatisée. A moins que ce ne soit une nouvelle manifestation de cette décadence intellectuelle dont l'Administration fait preuve depuis quelques temps dans diverses branches, incapable de rien réaliser selon le bon sens.

En attendant, n'est-ce pas ridicule de continuer à subventionner un service d'automobiles 30.000 \$ par an, six mois après la mise en exploitation du chemin de fer ?

Ça c'est un comble. C'était très bien de subventionner un service d'autobus quand il n'y avait pas encore le chemin de fer, pour un service postal trois fois par semaine. Mais continuer cette subvention et faire transporter la poste par ce moyen après la mise en exploitation de la voie ferrée alors que celle-ci est à sa disposition pour un transport GRATUIT et quotidien, voilà qui témoigne qu'il n'y a pas qu'à Elseneur qu'il y a quelque chose de pourri et qu'à la Poste au moins, autant qu'à la Cour de Hué, il y aurait lieu de rajeunir les cadres.

---

<sup>17</sup> Roger Marcel Bernard Jourdan (Bangkok, 31 août 1898-Mougins, 11 sept. 1995) : fils d'Arthur François Jourdan, administrateur délégué de la [Société d'exploitation du Phu-Quoc](#). Ingénieur ECP. Il débute au Cambodge en 1925, et poursuit sa carrière en Cochinchine.

<sup>18</sup> S.I.T. : Société indochinoise de transports.

TONKIN  
(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 1<sup>er</sup> juillet 1933)

Le Conseil de contentieux a débouté M. Houdaille du Meix, agent contractuel des Chemins de fer du Sud de l'Indochine, qui réclamait une pension de retraite.

---

LA FRANCE D'OUTRE-MER  
INDOCHINE  
Inauguration  
(*Le Temps*, 9 juillet 1933)

Le roi du Cambodge, Sisowath Monivong, et M. Sylvestre, résident supérieur, ont inauguré officiellement un nouveau tronçon de la ligne du chemin de fer cambodgien en service depuis quelques semaines jusqu'à Mongkol-Borey. M. [Julien] Fontaine, directeur de la Compagnie du chemin de fer du Sud de l'Indochine, à retracé l'effort auquel cette inauguration met le point final. Parlant de l'utilité du chemin de fer cambodgien, M. Fontaine a précisé : « Depuis le début de cette année, pour le service des voyageurs, qui, jusqu'au 31 mai, était limité à Battambang, et pour le service des marchandises, qui a été assuré dans des conditions imparfaites en raison de l'utilisation pour la construction d'une importante proportion du matériel roulant, le chemin de fer a transporté 67.866 voyageurs et 43.510 tonnes. »

---

SA MAJESTÉ LE ROI DU CAMBODGE  
VISITE SON PEUPLE  
(*L'Avenir du Tonkin*, 19 juillet 1933)

.....  
Et l'après-midi, c'est le voyage Battambang-Mongkolborey en chemin de fer. À la gare, le monarque, le chef du Protectorat et le résident Delens <sup>19</sup> sont reçus par M. Fontaine, représentant général de la Compagnie des chemins de fer du Sud de l'Indochine, par M. Becker <sup>20</sup>, directeur d'exploitation, par MM. Baudon et Casanova, ingénieurs, Baudson, entrepreneur, et Pompet, chef du trafic. Sous l'habile direction de M. Monnier, le train, orné de drapeaux cambodgiens et français, démarre. Ayant pris place dans les compartiments de 1<sup>re</sup> classe, confortables petits salons décorés avec goûts, les voyageurs admireront pendant deux heures les riches rizières qui s'étendent de chaque côté de la ligne. De petites gares fraîches et fleuries, des entrepôts neufs déjà encombrés de sacs de paddy, jalonnent la voie.

À la gare de Mongkolborey, un champagne d'honneur est offert par la Compagnie. M. Fontaine prononcera un discours. Les chiffres qu'il cite impressionnent son auditoire : une année après sa mise en service, la ligne Pnom-Penh-Battambang se présente comme une des plus florissantes de l'Indochine. Quant au tronçon Battambang-

---

<sup>19</sup> Jean Delens (ou « de Lens ») (Rouen, 1891-Asnières, 1965) : polytechnicien, capitaine de l'artillerie coloniale affecté au service géographique de l'Indochine (1920), adjoint au résident de Kampot (juin 1928), résident à Prey-veng (avril 1929-sept. 1930), à Battambang (avril 1931), directeur des bureaux à la résidence supérieure (1938), résident supérieur (décembre 1941-mars 1943). Chevalier de la Légion d'honneur (*JORF*, 31 décembre 1923).

<sup>20</sup> Georges Becker (Marseille, juin 1899-Saïgon, octobre 1939) : ingénieur des Arts et métiers d'Aix-en-Provence, il débute aux Ateliers de la Capelette, puis est engagé par les Chemins de fer de l'Indochine (nov. 1927). Directeur des ateliers de la [S.I.M.A.C.](#) à Giadinh (1938-1939).

Mongkolborey, exploité depuis un mois seulement, sa création répond à un besoin si pressant qu'avant même l'achèvement des travaux de la voie, des milliers de sacs de paddy étaient déjà entreposés à proximité de la ligne prêts à être expédiés. Sa Majesté et le résident supérieur prennent ensuite l'un après l'autre la parole.

Ils félicitent la Compagnie et tout son personnel pour le travail accompli depuis un an dans des conditions surprenantes de célérité. La preuve de l'utilité primordiale de la ligne est faite. Le trafic augmente chaque jour. Le succès couronne les efforts de la Compagnie. Les orateurs remercient chaleureusement tous ceux qui ont contribué à dorer le vieux royaume khmer de ce précieux instrument de prospérité et de progrès qu'est le chemin de fer.

Le cortège automobile se reforme, s'arrête à la Salakhand de Mongkolborey et de Sisophon, mais à cinq kilomètres de cette ville, il stoppe en présence d'une coupure de la route coloniale : le matin même, un pont métallique qui enjambe une mare s'est effondré sous le poids d'un rouleau compresseur. Le résident de Siemreap, Lalaurette, a été alerté et il arrive bientôt sur l'autre bord de la coupure amenant avec lui des voitures de secours. Les voyageurs traversent sur une passerelle de fortune le lieu de l'accident.

Dans la nuit du 3 au 4 juillet et la matinée du 5, le subdivisionnaire des Travaux publics de Battambang et le chaufaikhand de Sisophon dirigèrent le difficile travail de construction d'un nouveau pont provisoire de 27 mètres de long et, dans l'après-midi du 5, la circulation des autos sur la route coloniale 1-bis fut rétablie,

.....

A L'OFFICIEL  
MINISTÈRE DES COLONIES  
Ligne de Pnompenh et Battambang (273 kilomètres)  
(*Les Annales coloniales*, 30 août 1933)

Le ministre des Colonies adresse un rapport au président de la République française. Un décret du 26 novembre 1928 a autorisé établissement d'une voie ferrée en Indochine (Cambodge) entre Pnompenh et Battambang.

La construction et l'équipement de cette ligne sont régis par la convention passée 16-23 novembre 1928 entre le gouverneur général et la Compagnie générale des colonies. La situation des dépenses réelles au 31 décembre 1932 est la suivante :

Travaux et fournitures en Indochine	9.330.707 81
Fournitures de matériel en Europe autres que les prestations [allemandes] en nature	2.736.529 14
Valeur effective du matériel des prestations [allemandes] en nature	6.456.815 20
	<u>18.523.552 15</u>

Le montant total des dépenses probables à prévoir pour l'achèvement de la ligne sera de 20.125.000, en tenant compte de la prime pour avance et des dépenses de contrôle, soit nettement au-dessous de l'estimation figurant au programme des grands travaux sur fonds d'emprunt, 20.400.000.

## LE CHEMIN DE FER DE MONGKOLBOREY À ARANVA (*L'Éveil économique de l'Indochine*, 14 janvier 1934)

Le Comité central du tourisme vient d'émettre le vœu que la section Phnom-Penh—Mongkolborey des Chemins de fer du Sud de l'Indochine, soit continuée jusqu'à la frontière du Siam pour atteindre ensuite Aranya, point terminus du chemin de fer siamois. On sait que ce vœu a déjà été présenté au Grand Conseil, et que le Gouverneur général a fait remarquer que la jonction des chemins de fer indochinois et siamois entraînerait des dépenses assez considérables et que la question se pose de savoir si ces dépenses sont réalisables sur les fonds de l'emprunt.

Le chef de la colonie signale qu'au point de vue politique, le gouvernement siamois est tout disposé à favoriser ce rattachement. Il n'y a qu'une difficulté : l'opposition du port de Saïgon qui verra diminuer l'importance de son trafic ; il semble bien, toutefois, qu'un accord soit intervenu à ce sujet, de sorte que, réservé faite de la question financière, la soudure des deux tronçons siamois et indochinois pourrait être réalisée sans inconvénient.

Le gouverneur général ajoute que Bangkok, ville de 800.000 habitants, peut devenir pour l'Indochine un débouché considérable pour les nombreuses denrées que notre arrière-pays pourrait lui fournir.

Il pense même que la liaison des chemins de fer serait susceptible de faire naître certaines cultures nouvelles au Cambodge.

Un membre du Comité central du tourisme fait observer cependant que les agriculteurs de la région de Dalat se plaignent des tarifs élevés de transport par voie ferrée jusqu'à Saïgon ; il estime qu'un ajustement des tarifs serait nécessaire si on veut encourager le développement des cultures vivrières.

*L'Avenir du Tonkin.*

---

CARNET BLANC  
Jacques Cassagnou<sup>21</sup>  
Simone Mahuzier<sup>22</sup>  
(*L'Avenir du Tonkin*, 6 juillet 1934)  
(*Les Annales coloniales*, 31 juillet 1934)

Nous apprenons le prochain mariage [*sic* : Phnom-Penh, 30 juin] de M. Jacques Cassagnou, chef comptable à la Compagnie des chemins de fer du Cambodge, fils du docteur Cassagnou, médecin en chef des troupes coloniales, ayant accompli une partie

---

<sup>21</sup> Jacques Cassagnou (et non Cassagnon) : né le 26 août 1904. Fils de Joseph Cassagnou, médecin de la marine, ancien chef des hôpitaux de Hanoï et Saïgon, officier de la Légion d'honneur, et d'Anne-Marie Bardon. Frère cadet de Pierre Cassagnou, employé du service export de la Société commerciale de l'Indochine à Saïgon, puis propriétaire de pousse-pousse, passé chez Wm. G. Hale, administrateur des Rizeries du Mékong. Ancien fondé de pouvoirs de la Banque franco-chinoise à Hanoï. Entré en 1936 à la Trésorerie de l'Indochine.

<sup>22</sup> Marie Gabrielle Simone Daudier : née le 20 novembre 1895 à Montargis. Fille de Joseph Armand Pierre Daudier, agent d'assurances, et de Marie Augustine Thérèse Bernard (Recquignies, 1867-Montargis, 1895). Veuve de René Gabriel Mahuzier (Saint-Ciers du Taillon, Charente Inférieure-1<sup>er</sup> juillet 1890-Paris XV<sup>e</sup>, 24 mars 1929), sous-chef de bureau au ministère des Finances (service central des Contributions directes). Dont Alain Pierre Albert Mahuzier (1921-2004), marié à Yolande Fradin de Bélabre. Une fille de son remariage avec Jacques Cassagnou.

de sa carrière en Cochinchine et au Tonkin, avec M<sup>me</sup> Simone Mahuzier, alliée aux familles de Rivaud <sup>23</sup> et Octave Homberg <sup>24</sup>.

---

Au Grand Conseil  
(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 3 novembre 1934)

Par arrêté du Gouverneur général en date du 28 octobre 1934 sont désignés pour faire partie du Grand Conseil des intérêts économiques et financiers de l'Indochine, session de 1934,

B. — En qualité de membres suppléants français :

MM. [Julien] Fontaine, directeur de la Compagnie des Chemins de fer du Sud de l'Indochine [et directeur des services en Indochine de la Société financière d'Indochine (Sofinindo)].

---

COCHINCHINE  
(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, janvier-février 1935)

Les 4 et 5 janvier, l' « Opinion » se réjouit de voir les dirigeants des Chemins de fer du Sud de l'Indochine faire preuve de sens commercial. En dépit de tous les efforts, le trafic marchandises demeure très inférieur au trafic voyageurs. Et pourtant, le poisson frais paie 10 piastres par tonne de Phanthiêt à Saïgon et certains tarifs ont été réduits de 90 % (de 50 piastres à 16 p. 95 la tonne de marchandises de toute nature de Saïgon à Dalat).

.....  
Les 9 et 15 décembre, la « Presse indochinoise » proteste contre le rachat envisagé du Chemin de fer du Sud.

---

Électeurs français  
de la Chambre mixte de commerce et d'agriculture du Cambodge  
(*Bulletin administratif du Cambodge*, mai 1935, p. 639-644)

Nom, prénoms	Âge	Profession ou qualité	Domicile
Baptiste (François)	31	Caissier C.F.S.I.	Phnôm-Penh
Becker (Georges)	41	Ingénieur C.F.S.I.	Phnôm-Penh
Boudon (Louis-Victor)	40	Employé C.F.S.I.	Phnôm-Penh
Boulachin (Louis)	59	Employé C.F.S.I.	Phnôm-Penh
Brossard (Pierre-Francisque)	38	Employé C.F.S.I.	Pursat

---

<sup>23</sup> Les Daudier étaient alliés aux Kolb-Bernard, des Mines d'Anzin. Jacques Bernard était administrateur des Plantations de Sumatra, Tapanoelie, etc. Étienne Daudier était administrateur de l'Union tropicale de plantations de la Forêt Équatoriale (groupe Rivaud).

<sup>24</sup> Octave Homberg I (1844-1907), directeur de la Société générale, père d'Octave Homberg II (1876-1941), fondateur de la Société financière française et coloniale, s'était remarié en 1878 avec Marie Kolb.

Casanova-Reaud (Adrien)	31	Ingénieur C.F.S.I.	Phnôm-Penh
Cassagnou (Jacques)	31	Comptable C.F.S.I.	Phnôm-Penh
Clément (Alfred)	37	Dir. C.F.S.I.	Phnôm-Penh
Cuzin (Léon)	28	Employé C.F.S.I.	Phnôm-Penh
Delaire (Eugène)	44	Ingénieur C.F.S.I.	Phnôm-Penh
Delbos (Jean-René)	33	Employé C.F.S.I.	Pursat
Doubon (Daniel)	27	Employé C.F.S.I.	Phnôm-Penh
Hubert (André)	23	Ajusteur C.F.S.I.	Phnôm-Penh
Le Fur (Jean)	26	Employé C.F.S.I.	Phnôm-Penh
Mahamedbhay (Naumane)	26	Chef mécanicien C.F.S.I.	Phnôm-Penh
Piétri (Lucien)	22	Mécanicien C.F.S.I.	Phnôm-Penh
Renoud-Lyat (Paul-Élie)	42	Employé C.F.S.I. [précédemment employé des Distilleries de Battambang, puis marchand de bois à Pursat]	Phnôm-Penh
Ross (Manuel)	35	Magasinier C.F.S.I.	Phnôm-Penh
Vacany (Cyprien)	22	Ajusteur C.F.S.I.	Phnôm-Penh
Voilquin (Léon-Ernest)	27	Employé C.F.S.I.	Phnôm-Penh
Wallon (Édouard)	59	Inspecteur C.F.S.I.	Phnôm-Penh

#### RETRANCHEMENTS (p. 647-648)

Nom, prénoms	Âge	Profession ou qualité	Domicile
Boex (François)	27	Employé C.F.S.I.	Phnôm-Penh
Ducroix (Daniel)	46	Dir. adj. C.F.S.I.	Phnôm-Penh
Fort (Paul)	21	Mécanicien C.F.S.I.	Phnôm-Penh
Franz (Victor)	21	Mécanicien C.F.S.I.	Phnôm-Penh
Monnier (Jules-Édouard)	48	Employé C.F.S.I.	Phnôm-Penh
Morel (Michel)	33	Ajusteur C.F.S.I.	Phnôm-Penh
Noblet (René)	25	Mécanicien C.F.S.I.	Phnôm-Penh
Pompet (Pierre)	36	C.F.S.I.	Phnôm-Penh
Romarin (François)	30	Employé C.F.S.I.	Phnôm-Penh

#### DISSOLUTION ANTICIPÉE

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DU SUD DE L'INDOCHINE  
Assemblée générale ordinaire du 17 juin 1935  
(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 1<sup>er</sup> juin 1935)

Messieurs les actionnaires de la société anonyme Compagnie des chemins de fer du Sud de l'Indochine

au capital de douze millions de francs  
(entièrement versés)

Siège social à Phnom-Penh (Cambodge)

sont convoqués en assemblée générale ordinaire pour le 17 juin 1935 à dix heures du matin à Paris, bd. Saint-Germain, n° 282.

Ordre du jour

- 1<sup>o</sup> Rapport du conseil d'administration sur les comptes de l'exercice 1934 ;
- 2<sup>o</sup> Rapport des commissaires aux comptes ;
- 3<sup>o</sup> Approbation, s'il y a lieu, du bilan et des comptes de l'exercice 1934 et fixation d'un dividende ;
- 4<sup>o</sup> Renouvellement partiel du conseil d'administration (art. 21 des statuts).
- 5<sup>o</sup> Nomination des commissaires aux comptes pour l'exercice 1935 ;
- 6<sup>o</sup> Autorisation à donner à divers administrateurs, conformément à l'article 40 de Loi du 24 juillet 1867.
- 7<sup>o</sup> Questions diverses.

L'assemblée générale ordinaire se compose d'actionnaires possédant ou représentant au moins dix actions.

Tous les propriétaires d'actions au porteur qui désirent assister à l'assemblée générale ou s'y faire représenter, doivent déposer leurs titres, et s'il y a lieu leurs pouvoirs, avant le 12 juin 1935, dans l'un des établissements désignés ci-dessous :

En France. — Compagnie générale des colonies 282, bd Saint-Germain, Paris (VIII<sup>e</sup>).

En Indochine. — Au siège social à Phnom-Penh.

Le conseil d'administration.

*Le Courier-L'Opinion* du 28 mai 1935.

---

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DU SUD DE L'INDOCHINE  
Assemblée générale extraordinaire du 17 juin 1935  
(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 1<sup>er</sup> juin 1935)

Messieurs les actionnaires de la société anonyme Compagnie des chemins de Fer du Sud de l'Indochine.

au capital de douze millions de francs  
(entièrement versés)

Siège social à Phnom-Penh (Cambodge)

sont convoqués en assemblée générale extraordinaire pour le 17 juin 1935 à dix heures et demie du matin, à Paris, 282, bd St-Germain.

Ordre du jour

Dissolution anticipée de la société.

Tout actionnaire peut prendre part à l'assemblée générale extraordinaire, quel que soit le nombre des actions possédées par lui.

Les propriétaires d'actions au porteur qui désirent assister à l'assemblée générale extraordinaire ou s'y faire représenter doivent déposer leurs titres, et s'il y a lieu leurs pouvoirs, avant le 12 juin 1935 dans l'un des établissements désignés ci-dessous :

En France. — Compagnie générale des colonies 282, bd Saint-Germain, Paris (VIII<sup>e</sup>).  
En Indochine. — Au siège social à Phnom-Penh.  
Le conseil d'administration.  
*Le Courier-L'Opinion* du 28 mai 1935.

---

Compagnie générale des colonies  
(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 20 juillet 1935)

[...] En Indochine, la Compagnie des chemins de fer du Sud de l'Indochine a achevé les travaux de construction et d'organisation d'exploitation de la ligne de Phnom-Penh à Mongkolborey. Les travaux sur le transindochinois se déroulent sans incidents. [...]

---

Grand Conseil des intérêts économiques et financiers de l'Indochine  
(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 12 octobre 1935)

Le gouverneur général d'Indochine, par arrêté en date du 12 octobre, a désigné les personnalités suivantes pour faire partie du Grand Conseil des intérêts économiques et financiers de l'Indochine lors de la session de 1935 :

B) En qualité de membres suppléants français.  
MM. [Julien] Fontaine, directeur de la Cie des chemins de fer du Sud d'Indochine à Phnompenh,

---

AVIS  
Compagnie des chemins de fer du Sud de l'Indochine (en liquidation)  
(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 4 avril 1936)

La Compagnie des chemins de fer du Sud de l'Indochine (en liquidation) informe ses actionnaires que les actions seront remboursées au pair, en piastres, au cours d'achat de la Banque de l'Indochine, à partir du 1<sup>er</sup> avril 1936.

Le remboursement sera effectué tous les jours ouvrables de quinze heures à dix-sept heures, sauf le samedi, aux bureaux de la liquidation, 48, rue Richaud à Saïgon, contre présentation du titre, coupon 7 attaché.

Les titres seront estampillés et rendus aux porteurs.

*L'Information d'I.C.* du 4 avril 1936

---

Compagnie générale des colonies  
Assemblée ordinaire du 15 juin 1936  
(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 22 août 1936)

[...] La remise de la ligne de chemin de fer de Phnom-Penh à Mongkolborey, aux « Réseaux d'État Indochinois » a été effectuée en fin d'année par la Compagnie des chemins de fer du Sud de l'Indochine. Le rôle de celle-ci se trouve ainsi rempli à la complète satisfaction du Gouvernement général de l'Indochine qui a manifesté officiellement sa gratitude pour le concours qu'elle lui a apporté. [...]

---

## CAMBODGE

---

### PHNOM-PENH

(*L'Avenir du Tonkin*, 25 août 1936)

Un grave accident. — Un accident s'est produit le 18 août, sur la voie ferrée, non loin de la gare fluviale.

Un motolorry, venant de la gare fluviale et transportant onze ouvriers du dépôt de Phnompenh s'était engagé sur la voie de raccordement déjà occupée par une rame de wagons vides venant également de la gare fluviale lorsqu'il heurta cette rame en stationnement ; quatre des agents qui occupaient cet appareil furent blessés, dont deux assez grièvement.

Les autres occupants du motolorry sont sortis indemnes de l'accident.

---

### AU GRAND CONSEIL DE L'INDOCHINE

(*Les Annales coloniales*, 15 septembre 1936)

Par arrêté du gouverneur général en date du 30 août, sont désignés pour faire partie du Grand Conseil des intérêts économiques et financiers d'Indochine pour un an à compter de la date d'ouverture de la session de 1936 :

En qualité de membres suppléants français :

MM. [Julien] Fontaine, représentant de la Compagnie générale des colonies\*.

---

Conseil français des intérêts économiques et financiers du protectorat du Cambodge  
(*Bulletin administratif du Cambodge*, septembre 1939)

### CIRCONSCRIPTION DE PHNÔM-PENH

A. — Section de Phnôm-Penh-Kandal (p. 1571-1584)

Nom, prénoms	Âge	Profession ou qualité
André (Hubert)	26	Chef d'équipe aux chemins de fer
Baptiste (François-Chéry)	34	Employé aux chemins de fer
Casanova-Raud (Adrien)	33	Ingénieur aux chemins de fer
Coquel (Marcel)	31	Inspecteur des chemins de fer
Doubon (Daniel)	29	Employé aux chemins de fer
Dupont (Joseph)	60	Inspecteur des chemins de fer
Félix (Onbagaranadin)	47	Chef dépôt aux chemins de fer
Franz (Victor)	24	Employé aux chemins de fer
Lefur (Jean)	29	Ajusteur aux chemins de fer
Morin (Paul)	54	Contrôleur des chemins de fer
Paul (Fort)	25	Employé aux chemins de fer

Pinçon (Alexandre-Antoine)	45	Contrôleur des chemins de fer
Renoud-Lyat (Élie-Paul)	45	Employé aux chemins de fer
Ross (Manuel)	38	Employé aux chemins de fer
Vacany (Adrien)	26	Ajusteur aux chemins de fer
Valibouze (Jean)	38	Ingénieur aux chemins de fer
Voilquin (Léon-Ernest)	30	Employé aux chemins de fer

CIRCONSCRIPTION DE BATTAMBANG  
C. — Section de Pursat (p. 1595)

Nom, prénoms	Âge	Profession ou qualité
Huynh-kim-Huon (Luc)	40	Employé des chemins de fer



Coll. Olivier Galand  
Phnom-Penh. — Gare (Éd. P-C, Paris. Cliché Agence des colonies).