

LA CONSTRUCTION DU RESEAU DES CHEMINS DE FER EN INDOCHINE

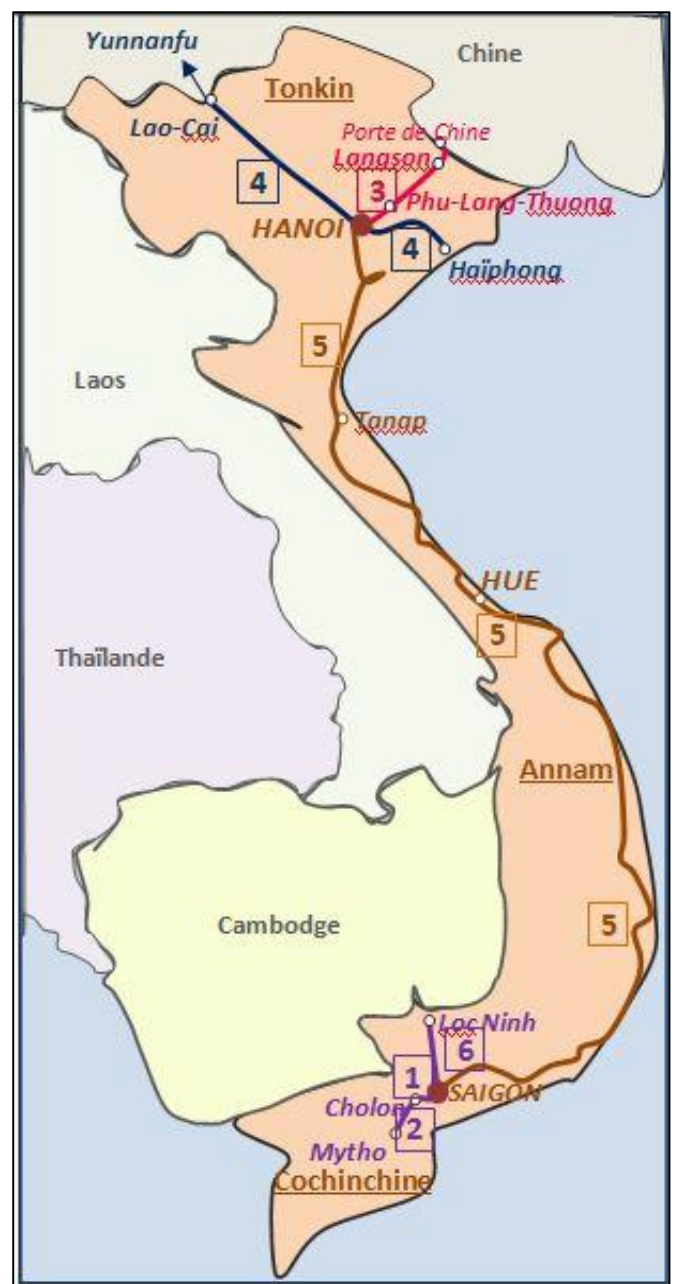
Cet article a pour origine une rencontre sur ALASWEB. M. Georges Pilot, ingénieur des Ponts en retraite, travaille bénévolement pour une association sans but lucratif, « Ingénieurs et scientifiques de France ». Dans ce cadre il a réalisé deux documents portant sur des ouvrages emblématiques du génie civil en France et à l'étranger. En trouvant sur ALASWEB la photo la plus authentique du pont Clemenceau, il voulait l'utiliser pour son document. C'est ainsi que nous avons fait mutuellement connaissance. Au cours d'un repas dans un restaurant du 13è, il a parlé de la construction des lignes de chemin de fer, des ponts et viaducs au Vietnam. C'est ainsi qu'est né cet article. Merci à Georges Pilot. Amis alasiens, sa lecture vous évoquera sans doute des vieux souvenirs; vous avez conservé peut être de vieilles photos. Envoyez-les à ALASWEB pour les partager avec les autres. Nguyen Tu Hung

Dans le grand mouvement de construction des chemins de fer du 19^{ème} et du début du 20^{ème} siècle, les entreprises françaises de génie civil ont joué un rôle important en intervenant largement tant à l'étranger (Chili, Espagne, Portugal, etc.) que dans l'empire colonial français (Algérie, Indochine, etc.).

C'est précisément en Indochine que s'est développé le réseau le plus étendu principalement en réponse au plan du Gouverneur Doumer (1898). Le réseau ferroviaire atteindra une longueur 3.600 km en 1936. Les lignes correspondantes rencontreront de nombreux et grands fleuves : estuaires du Mékong et du Fleuve Rouge, mais aussi les fleuves côtiers. Cela nécessitera la construction de remarquables ponts et viaducs qui ont mobilisé les talents des ingénieurs des principales entreprises françaises de l'époque: Eiffel, Schneider, Daydé et Pillé.

Au Sud

La première réalisation ferroviaire réside dans la construction, en 1881, d'une ligne de tramway de 5 km de long entre **Saïgon et Cholon**, réalisée en voie métrique¹. Elle sera construite et exploitée par la *Société Générale des tramways à vapeur de Cochinchine*. Elle connaîtra un grand succès dès son installation. L'exploitation en sera reprise en 1912 par la *Circonscription sud des chemins de fer de l'Indochine*. Puis la fréquentation de la ligne s'étiolera et elle sera abandonnée à la suite de la construction de la ligne de chemin de fer



¹ Métrique : écartement de 1m



1882 Pont de Khanh Hoi

Saïgon-Mytho. Cette ligne Saïgon-Cholon ne présentait pas de difficulté notable de génie civil.

A titre d'exemple de construction de génie civil à cette époque, on citera l'édification du Pont des Messageries en 1882, dans la ville de Saïgon, sur l'Arroyo chinois. Il donnait accès au quai des Messageries, ainsi qu'au quartier de Khanh Hoi (D'où son autre nom de pont de Khanh Hoi). Cet ouvrage en arc en fer, est dû à Gustave Eiffel, lequel trusterait les constructions d'ouvrages d'art en Cochinchine où il avait ouvert une agence dès 1872.

Ce pont de Khanh Hoi existe toujours et il semble être le seul ouvrage ancien d'importance existant encore en Indochine dans son intégralité.

La ligne **Saïgon-Mytho** (1885), longue de 70 km, constitue la première véritable voie ferrée en Indochine (Elle aurait même dû être poursuivie jusqu'à Can Tho et Ca Mau). Elle a été exploitée par la *Compagnie des chemins de fer garantis des colonies françaises*. Installée en bordure du delta du Mékong elle comporte plusieurs grands ponts dont la construction a été difficile, en particulier celui de Ben-Luc, sur le grand Vaïco, constitué de poutres-cadres droites en fer : partiellement détruit, il semble avoir été remis en service.

Toutefois, la ligne ne survivra pas aux dommages de guerre.

Au Nord

Au nord du Tonkin, l'impératif militaire de la défense du fort de **Lang Son**, près de la frontière chinoise, a imposé la construction d'une ligne de 101 km de long, commençant à **Phu-Lang-Thuong** (1890-1894), ville dont la desserte était initialement assurée par voie fluviale. Plus tard, la ligne sera poursuivie jusqu'à Nam-Quam/Porte de Chine et jusqu'à Hanoi. Elle comporte un pont sur le Song (Song Cau), ouvrage métallique de 170 m de long à poutres droites en treillis métallique, de 170 m de long, comprenant une travée tournante, construit par la société Schneider et Cie.

Au Tonkin, néanmoins, l'opération majeure réside dans la ligne de chemin de fer **Haïphong- Hanoi- Lao Cai**, longue de 398 km, située au nord du Fleuve Rouge, qui assure le débouché maritime sur le golfe du Tonkin, promise à la prolongation jusqu'à Yunnanfu en Chine. La perspective de fructueux échanges commerciaux justifiait cette construction. Un consortium bancaire, la *Compagnie française des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan* fut constitué à cet effet, lequel confiera l'exécution des travaux à la *Société de construction des chemins de fer indochinois* (Régie générale des chemins de fer et Société de construction des Batignolles), travaux finalement réalisés en partie sous l'égide des Ponts et Chaussées. Cette ligne connaîtra un trafic particulièrement stratégique pour l'alimentation des troupes et populations



Pont Doumer (Photographie Jean-François Coste)

chinoises, à partir de Haïphong, lors de leur conflit avec le Japon.

Elle comporte plusieurs très grands viaducs. En premier, le pont **Paul Doumer** (1903), construit sur le fleuve Rouge au nord de Hanoï, qui assure la liaison ferroviaire vers Lang Son, mais aussi vers Lao-Cai et Haïphong.

C'est un ouvrage métallique long de 1682 m, comprenant des travées cantilever, à l'instar du viaduc sur la Firth of Forth (561m) construit auparavant en Ecosse (1883), et du viaduc de Cernavoda en Roumanie (750 m) construit un peu plus tard (1905). Il a été réalisé par l'entreprise Daydé et Pillé, seul ouvrage sous cette signature en Indochine.

Il a été très sévèrement endommagé lors des bombardements américains de 1972. Remis en état, il est toujours en service (limité).

A proximité se trouve le pont sur le Canal des rapides (1894), ouvrage à poutres droites triangulées, de 225 m de long, comportant une travée tournante.

A noter également le pont sur la Rivière Claire, près de Viet Tri, sur la ligne en direction de Lao-Cai. C'est un ouvrage long de 380 m constitué de travées à poutres à inertie variable. Le pont de Thai Binh, sur la ligne de Haïphong est assez semblable : long de 380 m, avec des poutres à inertie variable.

Ces trois ouvrages ont été construits par l'entreprise Schneider et Cie. Ils semblent avoir tous été détruits lors des bombardements intenses de 1972.

La Transindochinoise

L'œuvre ferroviaire majeure de l'Indochine réside évidemment dans la ligne nord-sud, qui relie **Hanoï, Hué et Saïgon** (La Transindochinoise). Cette ligne longue de 1736 km a été construite de 1902 à 1936. Elle a été réalisée en trois sections lancées simultanément: Hanoï-Tanap au nord (1902-1927), Tourane-Tanap au centre (1902-1927), Saïgon-Tourane au sud (1902-1936).

Cette ligne a été construite en régie.

Elle comporte de nombreux ponts et viaducs. Le pont de Phu-Ly (1905) se trouve à 80 km au sud de Hanoï : c'est un ouvrage métallique à poutres droites comportant une travée tournante, construite par Schneider et Cie. Le pont Ham-Rong (1904) à Thanh Hoa, situé à 160 km au sud de Hanoï, était le seul sur la rivière Ma. C'était un remarquable ouvrage en bow-string long d'environ 160m.

Sa situation stratégique lui a valu d'être détruit en 1946, puis reconstruit sous forme d'un pont à deux travées à poutres droites Warren en

1962. Visé à nouveau il a été difficilement mis hors service en 1972.

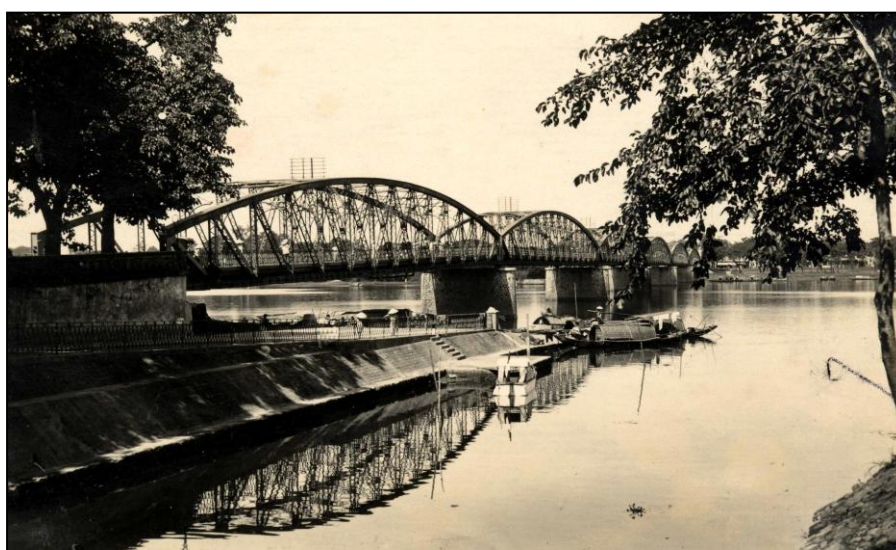
La rivière des Perles à Hué est franchie par le pont Clémenceau (1905), ouvrage métallique de 402 m de long, construit en poutres droites à inertie variable. Il a été réalisé par la Société de Construction de Levallois-Perret, nouveau nom de l'Entreprise Eiffel.

Enfin, au départ de Saïgon se trouve le pont de Binh-Loi sur la rivière de Saïgon, long de 275 m,

construit selon le même procédé... par la même Société.

Plus spécifique est la ligne du caoutchouc, réalisée de **Saïgon à Loc-Ninh** (1933), en vue de faciliter le transport des marchandises entre la zone des plantations de caoutchouc et la capitale de la Cochinchine.

Georges Pilot



Le Pont Clemenceau 1935

Références :

- Hulot Frédérique (1990). Les chemins de fer d'outre-mer : l'Indochine et le Yunann. La Regardane éditions. 188 p.

- Sites Web

Sur Wikipédia :

- Compagnie des chemins de fer garantis des colonies françaises.
- Société générale des tramways à vapeur de Cochinchine.
- Chemin de fer Nord-Sud du Vietnam

www.lajauneetlarouge.com Antoine Martin. Les chemins de fer de l'Indochine

<http://chfervietnam.free.fr> Description détaillée de l'ensemble du réseau. Images de la période coloniale ainsi que de la période les conflits.