



<http://www.reseau-asie.com>

Enseignants, Chercheurs, Experts sur l'Asie et le Pacifique
Scholars, Professors and Experts on Asia and the Pacific

**LE RÉSEAU DES CANAUX ET ARROYOS À SAIGON - CHOLON
JUSQU'À LA PREMIÈRE MOITIÉ DU XX^e SIÈCLE :
ÉVOLUTION DU PROCESSUS D'UTILISATION DU RÉSEAU HYDRAULIQUE
ENTRE FLUX COMMERCIAUX ET URBANISATION COLONIALE
THE CANAL AND ARROYO NETWORKS IN SAIGON - CHOLON
UNTIL THE FIRST HALF OF THE XXTH CENTURY:
CHANGES ON THE USE OF THE HYDRAULIC NETWORK
BETWEEN COMMERCIAL FLOWS AND COLONIAL URBANISATION**

Ton Nu Quynh Tran
Center for Urban and Development Studies

Truong Hoang Truong
Center for Urban and Development Studies

**Thématique F : La ville asiatique contemporaine
Theme F: New urban figures**

*Atelier F04 : Virtual Saigon : Écriture d'une nouvelle histoire de la ville
à partir des documents visuels*

*Workshop F04: Virtual Saigon - Writing a new history of the city
from visual documents*

**4^{ème} Congrès du Réseau Asie & Pacifique
4th Congress of the Asia & Pacific Network**

14-16 sept. 2011, Paris, France

École nationale supérieure d'architecture de Paris-Belleville
Centre de conférences du Ministère des Affaires étrangères et européennes

© 2011 – *Ton Nu Quynh Tran & Truong Hoang Truong*

Protection des documents / Document use rights

Les utilisateurs du site <http://www.reseau-asie.com> s'engagent à respecter les règles de propriété intellectuelle des divers contenus proposés sur le site (loi n°92.597 du 1er juillet 1992, JO du 3 juillet). En particulier, tous les textes, sons, cartes ou images du 4^{ème} Congrès, sont soumis aux lois du droit d'auteur. Leur utilisation, autorisée pour un usage non commercial, requiert cependant la mention des sources complètes et celle des nom et prénom de l'auteur.

The users of the website <http://www.reseau-asie.com> are allowed to download and copy the materials of textual and multimedia information (sound, image, text, etc.) in the Web site, in particular documents of the 4th Congress, for their own personal, non-commercial use, or for classroom use, subject to the condition that any use should be accompanied by an acknowledgement of the source, citing the uniform resource locator (URL) of the page, name & first name of the authors (Title of the material, © author, URL).

Responsabilité des auteurs / Responsibility of the authors

Les idées et opinions exprimées dans les documents engagent la seule responsabilité de leurs auteurs.

Any opinions expressed are those of the authors and do not involve the responsibility of the Congress' Organization Committee.

LE RÉSEAU DES CANAUX ET ARROYOS À SAIGON - CHOLON
JUSQU'À LA PREMIÈRE MOITIÉ DU XX^e SIÈCLE :
ÉVOLUTION DU PROCESSUS D'UTILISATION DU RÉSEAU HYDRAULIQUE ENTRE FLUX
COMMERCIAUX ET URBANISATION COLONIALE

Ton Nu Quynh Tran,
Center for Urban and Development Studies (Vietnam)

Truong Hoang Truong
Center for Urban and Development Studies (Vietnam)

Dans le pays de Gia Định, appelé plus tard Saigon, la dynastie des Nguyễn a creusé des canaux comme dans le delta du Mékong. Pourtant, la fonction des canaux y est un peu différente de celle du delta du Mékong. Dans le delta, les canaux, en plus de la fonction de transport, assurent à la fois le rôle d'évacuation des eaux en cas d'inondation et l'alimentation en eau d'irrigation des champs les plus importants. Grâce à ces canaux, la production agricole s'y développe fortement. Les canaux à Gia Định sont plus au service des transports. Le riz produit dans le delta devait être transporté au port de Gia Định par les voies navigables pour trouver les débouchés dans le pays ou à l'étranger. Comme les arroyos naturels n'étaient pas capables de répondre à ces besoins, la dynastie des Nguyễn a donné l'autorisation de creuser des canaux navigables.

Les premiers canaux ont été réalisés à Cholon. Dès le milieu du 18^{ème} siècle, Gia Định est devenu un marché de riz très animé. Les commerçants du Centre et du Nord venaient chercher des marchandises provenant du delta du Mékong. À cette époque, la voie fluviale pour le transport de riz du delta du Mékong à Saigon suivait le fleuve Chợ Đệm pour parvenir au canal des Poteries et celui de Bến Nghé et enfin rejoindre la rivière de Saigon. Pourtant, le cours d'eau reliant le fleuve Chợ Đệm et le canal des Poteries était souvent tari. C'est pourquoi en saison sèche, les cargos attendaient que la marée soit haute pour pouvoir naviguer. Pour remédier à ce problème, les travaux du creusement du canal débutèrent en 1772. Les soldats creusèrent la terre, dressèrent le cours d'eau, formant ainsi un canal rectiligne. Par conséquent, les bateaux purent naviguer plus facilement. Ce canal est appelé canal Ruột Ngựa. Ainsi, le transport de riz est devenu plus pratique et donc le commerce plus animé.

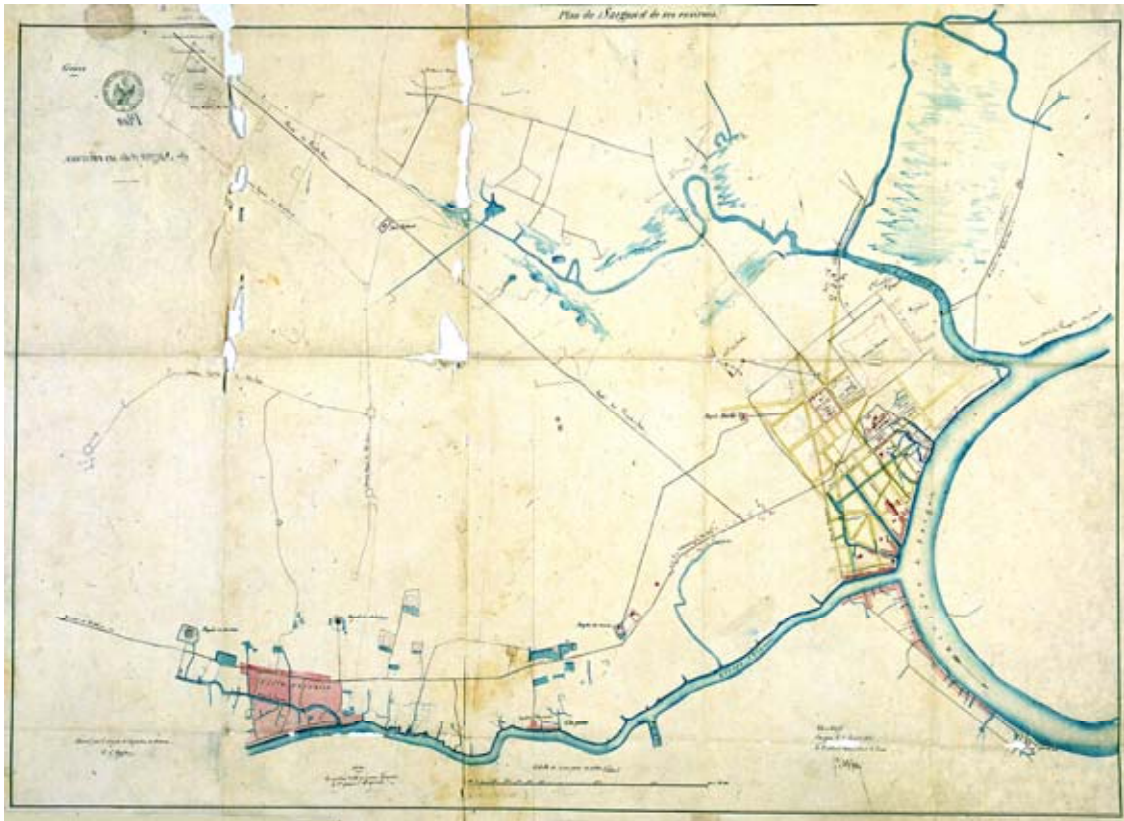
Au début du 19^e siècle, vu le développement du commerce, la dynastie des Nguyễn envisagea de creuser un autre canal. En 1819, le roi Gia Long décida de créer le

nouveau canal, reliant directement le canal Ruột Ngựa et canal Bến Nghé. Le roi le nomma canal An Thông. Plus tard, les Français l'appelèrent l'Arroyo Chinois. Une voie routière fut également créée le long du canal, favorisant ainsi le transport par voie fluviale et routière. Grâce à ce nouveau canal et aux voies routières nouvellement créés, le commerce de riz à Gia Dinh s'intensifia.



Photo satellite, 5/8/2011

Les canaux à Cholon sont identifiables grâce aux documents historiques. Par contre, nous avons besoin des cartes pour identifier des canaux à Saigon.



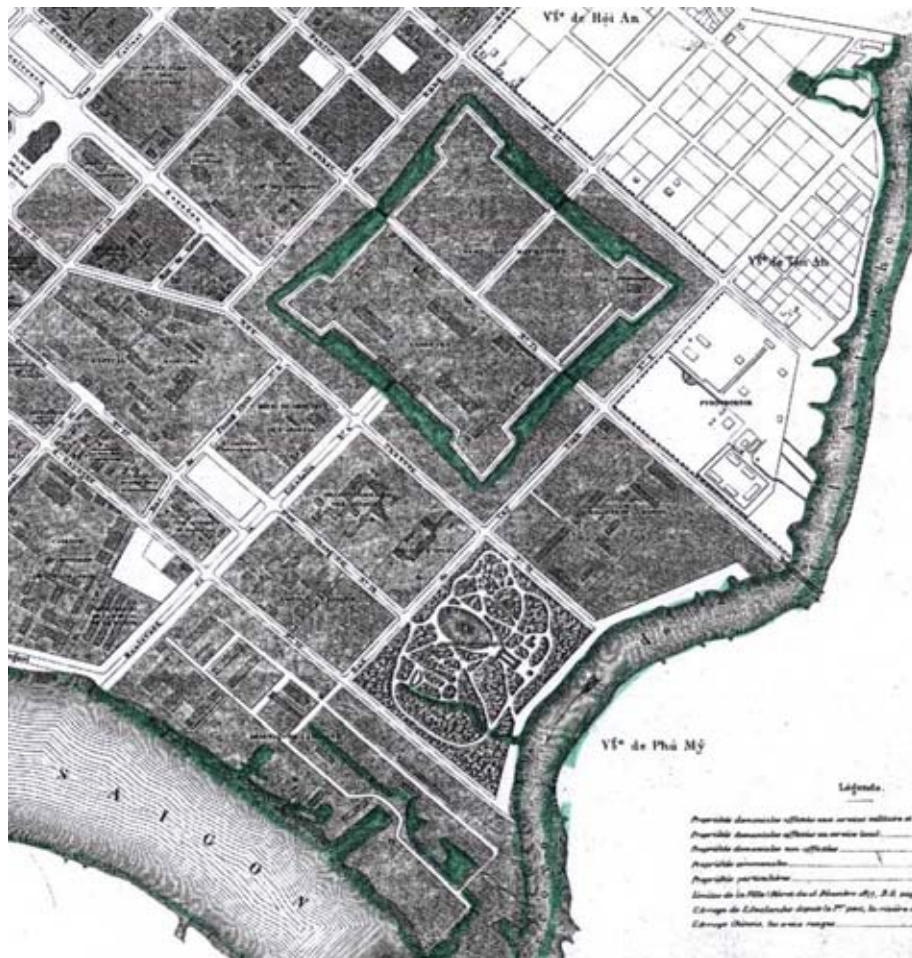
Plan de Saigon et de ses environs en 1862

La carte de 1862 montre clairement les cours d'eau dans le quartier urbain de Bến Nghé. Au début de l'époque coloniale, il y existait plusieurs étangs, marais et canaux et ce quartier, district 1 de Ho Chi Minh Ville aujourd'hui, disposait d'un réseau de canaux bien ramifié.

Des cours d'eau entourent le quartier urbain de Bến Nghé. Ils se composent de l'arroyo de l'Avalanche au Nord, de la rivière de Saigon à l'Est et de l'arroyo Bến Nghé au Sud. À l'intérieur du quartier Bến Nghé, il y avait un réseau mixte d'arroyos et canaux où les canaux étaient dominants. Ce réseau n'était autre que celui qui se trouvait dans la première citadelle, appelé la Citadelle de la Tortue ou la Citadelle aux huit Diagrammes Divinatoires), et puis dans la deuxième, surnommé Thành Phụng (Citadelle du Phénix).

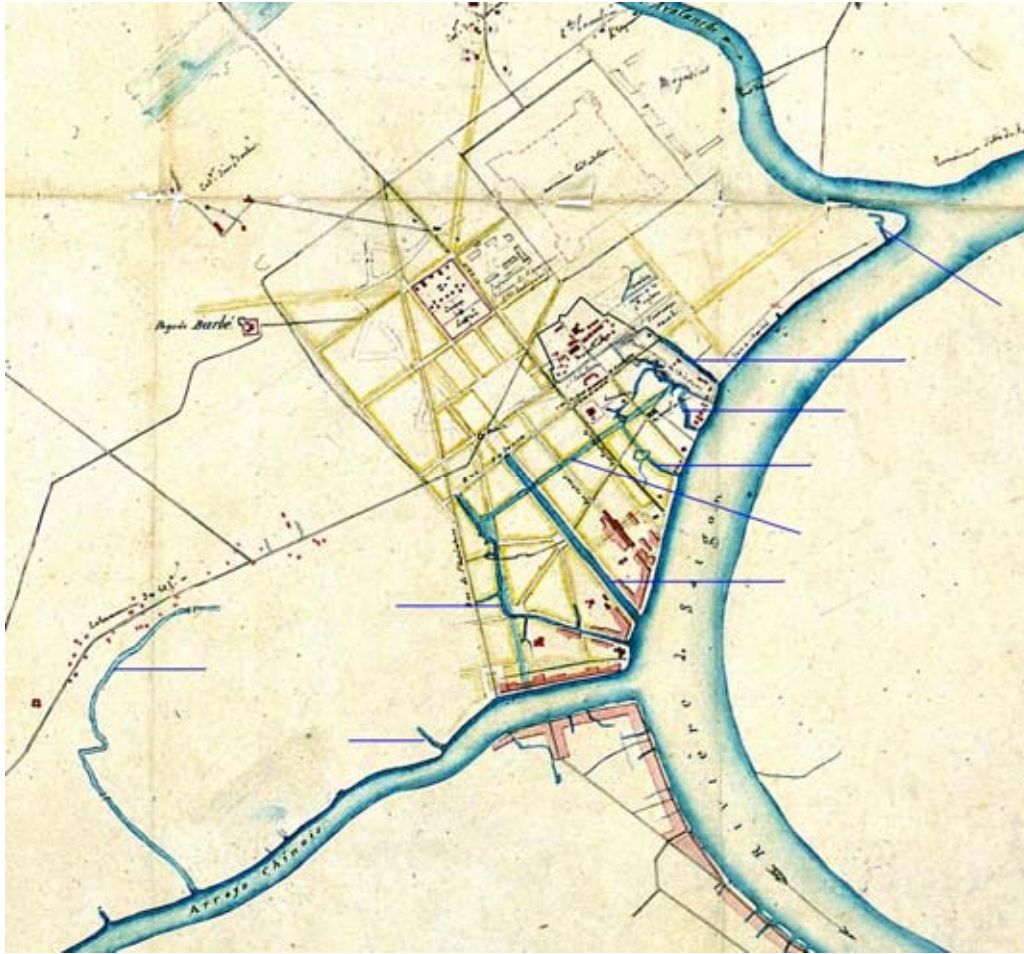
**Atelier F04 / Virtual Saigon : Écriture d'une nouvelle histoire de la ville
à partir des documents visuels**

**Le réseau des canaux et arroyos à Saigon - Cholon jusqu'à la première moitié du XX^e siècle
Ton Nu Quynh Tran, Truong Hoang Truong / 4**



La citadelle du Phénix et son cours d'eau environnant (une tranche du *Plan cadastral de la ville de Saigon 1882*)

Même si la carte de 1862 ne montre pas de cours d'eau autour de la Citadelle du Phénix, celles de 1879 et de 1882 le démontrent clairement. On voit que ces cours d'eau entourent les quatre façades de la Citadelle. Ils ne sont pas reliés à la rivière de Saigon, ni à l'arroyo de l'Avalanche. On peut en déduire que leur fonction principale est de protéger la Citadelle.



Le système des cours d'eau dans la ville de Béné Nghé en 1862
(une tranche du *Plan de Saigon et de ses environs 1862*)

Au confluent de l'arroyo de l'Avalanche et de la rivière de Saigon, il existait un cours d'eau (1). En le suivant, du Nord au Sud, le long de la rivière Saigon, on découvre un réseau important de canaux dans le secteur de la rivière de Saigon et de l'arroyo Chinois. Il s'agit d'une partie du réseau de transport fluvial reliant la Citadelle de la Tortue, la rivière de Saigon et l'arroyo Béné Nghé.

Nous pouvons nous servir de la façade Sud-Est de la Citadelle de la Tortue comme repère pour identifier ces canaux :

- Un canal en parallèle à l'axe Sud-Est de la Citadelle. Sa largeur est assez grande et il s'agit du canal Coffyn. À l'origine, c'était un petit arroyo et le lieutenant-colonel Coffyn, ingénieur des Ponts et Chaussées, décida de l'élargir et de le prolonger vers 1860. À l'époque, il s'agissait d'un tout nouveau canal dans le réseau (2).

- Cinq cours d'eau sont perpendiculaires à la façade Sud-Est. Le premier, du Nord au Sud, était un court canal, se situait près du chantier naval du roi Nguyễn Ánh et reliait la rivière avec les murs de la Citadelle (3). Le deuxième (4) était un cours d'eau sinueux partant de la rivière de Saigon pour aboutir aux murs de la Citadelle. Plus court, le troisième (5) reliait la rivière de Saigon avec le canal Coffyn. Surnommé le canal du Marché aux tissus¹ (6), le quatrième était le canal le plus large dans ce réseau et reliait la rivière de Saigon à la Citadelle. Il constituait la voie fluviale principale reliant la Citadelle avec l'extérieur. Le cinquième a été appelé l'arroyo du Pont aux crocodiles² (7) et possédait deux branches: l'une commençait à la rivière de Saigon et l'autre trouvait son origine dans l'arroyo Běn Nghé. Ces deux branches se rejoignaient pour traverser un marais avant de déboucher sur la Citadelle.

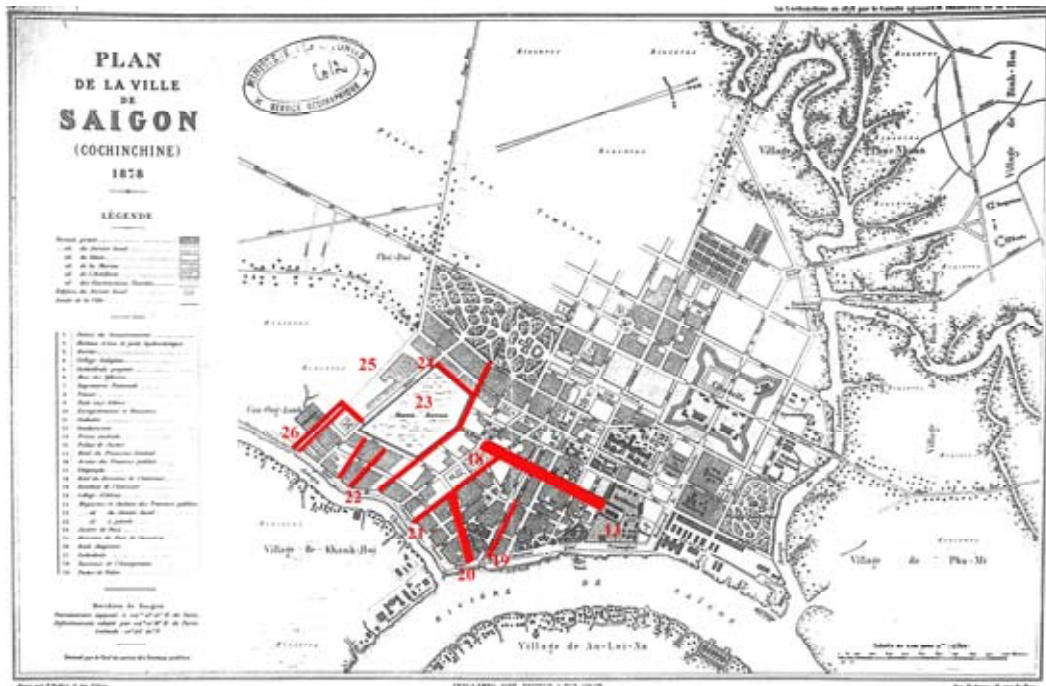
Ces cinq canaux constituaient le réseau de transport fluvial à l'époque et sont devenus plus tard des axes routiers principaux du quartier urbain Běn Nghé : le boulevard Lê Lợi (canal Coffyn), le boulevard Nguyễn Huệ (canal du Marché aux tissus Chợ Vải), la rue Pasteur (une branche du cinquième canal) et le boulevard Hàm Nghi (l'arroyo du Pont aux crocodiles).

Prolongeant l'arroyo Běn Nghé, nous trouvons un petit arroyo qui se situe aujourd'hui au pont Ông Lãn (8). Puis, plus bas, il faut noter l'arroyo Cầu Kho (9) assez long dont la fin est en parallèle avec la route de Cholon à Saigon.

À l'intérieur de ce réseau de canaux et de berges, se trouvaient des quartiers résidentiels.

¹ Il est appelé canal du marché aux tissus car au bout du canal était localisé un marché aux tissus. *Source* : Nguyễn Đình Đầu, *100 questions et réponses sur Gia Định - Sài Gòn - TP.Hồ Chí Minh, Géographie*. Les français l'ont appelé Grand Canal.

² Il est appelé l'arroyo du Pont aux crocodiles car il y avait un bassin d'élevage de crocodiles pour la vente près du bout de l'arroyo. *Source* : Nguyễn Đình Đầu, *100 questions et réponses sur Gia Định - Sài Gòn - TP.Hồ Chí Minh, Géographie*.



Les canaux comblés à Saigon

Les deux premiers canaux du système des cinq canaux perpendiculaires aux murs de la Citadelle ont été comblés, au profit de la construction d'habitations et de voies routières (13).

Le canal Coffyn est devenu le boulevard Bonard (18) (actuel boulevard Lê Lợi), partant de la rue Mac Mahon (Nam Kỳ Khởi Nghĩa) pour aboutir à la rue Colbert (actuel rue Thái Văn Lung). Ce boulevard à double sens a été construit avec un terre-plein central bordé d'arbres.

Un tronçon de la rue d'Espagne (actuel rue Lê Thánh Tôn) allant de la rue Ollivier (actuel rue Mạc Thị Bưởi) au canal du Marché aux tissus (actuel boulevard Nguyễn Huệ) a été remblayé. Le reste a été soigneusement renforcé avec d'un côté le quai Charner et de l'autre le quai Rigault de Genouilly (19).

L'arroyo du Pont aux crocodiles a été également remblayé pour construire le boulevard Canton (20) à double sens, avec un terre-plein central bordé d'arbres (actuellement, il s'agit du tronçon, près de la rivière de Saigon, du boulevard Hàm Nghi). Ce boulevard est aussi important que le boulevard Bonard.

L'autre branche de l'arroyo du Pont aux crocodiles a connu le même sort et est devenu une partie de la rue Pellerin (21) (actuel rue Pasteur). Celle-ci, moins

Atelier F04 / Virtual Saigon : Écriture d'une nouvelle histoire de la ville à partir des documents visuels

*Le réseau des canaux et arroyos à Saigon - Cholon jusqu'à la première moitié du XX^e siècle
Ton Nu Quynh Tran, Truong Hoang Truong / 9*

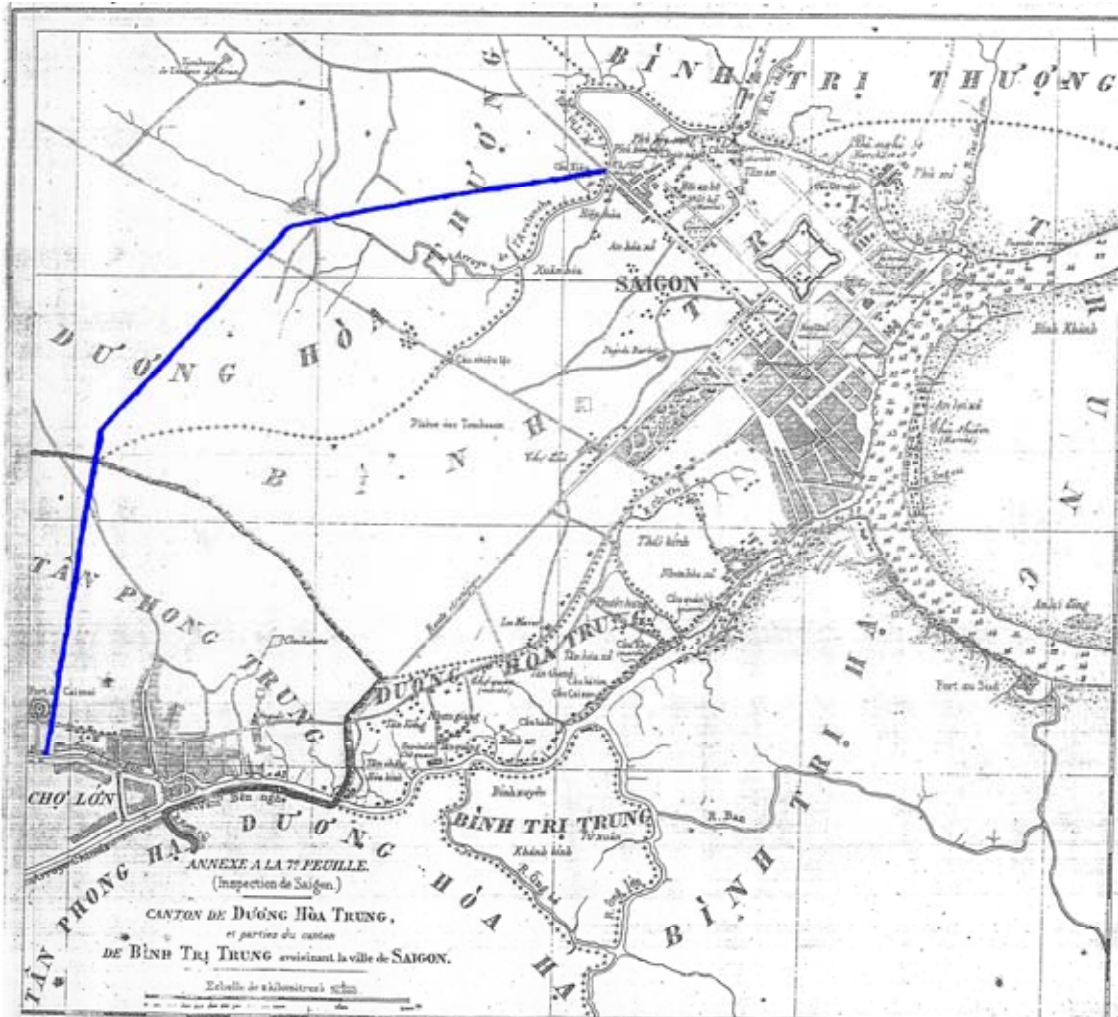
impressionnante que les deux boulevards ci-dessus, constituait, malgré tout, un axe routier important de la ville. Elle est parallèle à la rue Mac Mahon (Nam Kỳ Khởi Nghĩa) et rejoint la rue des Moïs (actuel rue Nguyễn Đình Chiểu). Ces remblaiements successifs ont donné naissance aux grands axes actuels du centre-ville.

La zone marécageuse entre la rue Impératrice (plus tard devenu la rue Mac Mahon) et l'arroyo Bền Nghé a été aménagée en quartier urbain avec de nouvelles rues comme par exemple la rue Némésis (actuelle rue Phó Đức Chính), la rue Bourdais (actuellement une partie de la rue Calmette), la rue Marchaise (une partie de la rue Ký Con actuelle), la rue Boresse (actuelle rue Yersin) (22). À côté, le marais Boresse a été maintenu et ses bords ont été requalifiés (23).

À côté de la rue Boresse et de la route de Cholon à Saigon, il y avait une autre rue, mais qui n'a pas été nommée (24).

L'arroyo pont Ông Lãnh a été remblayé en partie (25). Le tronçon près de l'arroyo Chinois (26) a été maintenu et il a été prévu de construire deux voies routières sur ses deux côtés pour le relier à la route de Cholon à Saigon, à l'époque nommée la Route haute de Cholon à Saigon.

Un nouveau canal est apparu à cette époque. Il s'agit du Canal de Ceinture, prévu dans le plan d'aménagement réalisé par M. Coffyn.



Canton de Dương Hòa Trung 1872-1873

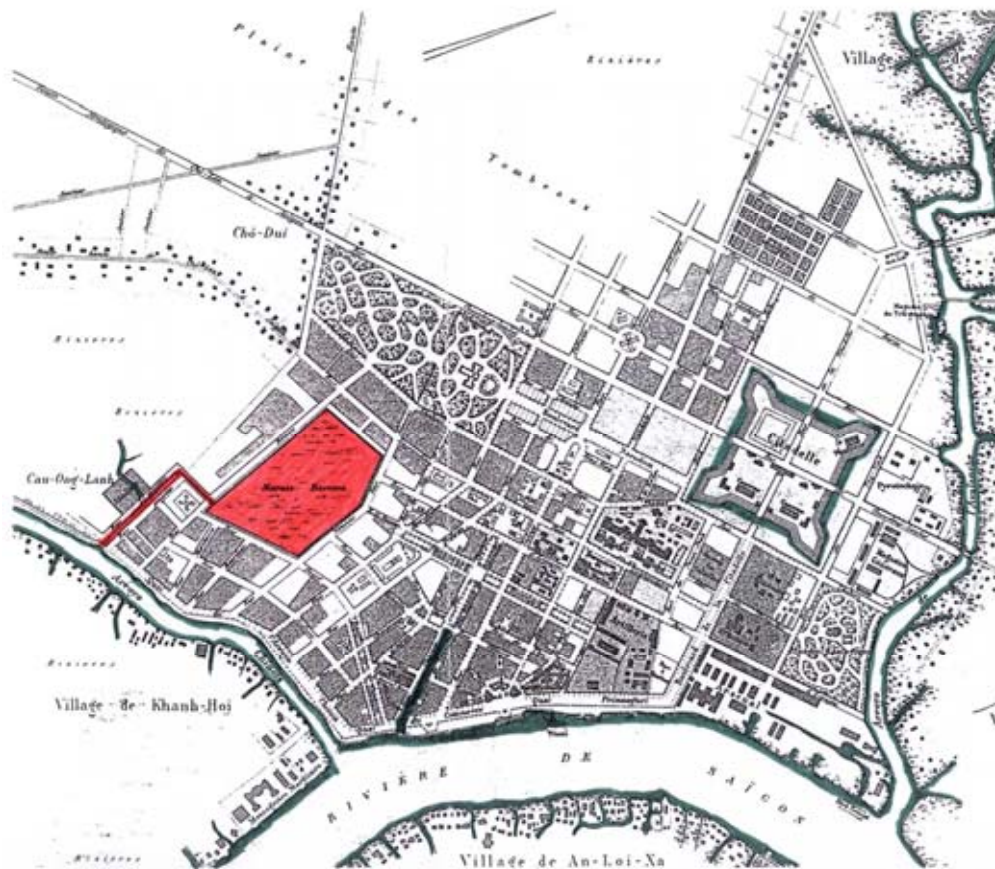
Pour étudier plus particulièrement ce canal, nous avons consulté la *Carte Générale de la Cochinchine, Canton de Dương Hòa Trung 1872-1873*. Cette carte a été dessinée par le capitaine de la marine française, M. Bigrel, sous l'ordre du Gouverneur de la Cochinchine, L'Amiral V. Dupré. Elle montre clairement ce canal prévu par Coffyn comme canal de jonction. Il a été ensuite réalisé et nommé le Canal de Ceinture (27). Selon cette carte, il est fort possible que ce canal ait été creusé avant 1872. Sa forme ressemble à un arc, comme prévu dans le plan de Coffyn, mais il ne relie pas l'arroyo de l'Avalanche et l'arroyo Chinois. Plusieurs auteurs³ considèrent que ce canal n'a pas été

³ Vương Hồng Sển, *Sài Gòn năm xưa*, p.135; Lưu Thị Tuyết Trinh, "Kênh rạch ở Sài Gòn", Dans *Án tượng Sài Gòn - Thành phố Hồ Chí Minh*, Trè, 2005, p.300.

achevé. Cependant, les cartes réalisées plus tard démontrent le contraire et ce canal a été utilisé jusqu'au milieu du XXe siècle.



Le Plan Saigon 1892, sur un mur de la Poste centrale de Saigon
La carte de la ville de Saigon en 1892 ci-dessus témoigne de la réalisation du Canal de Ceinture. Elle se trouve actuellement sur un mur de la Poste centrale de Saigon.



Carte d'illustration : Canaux et cours d'eau comblés à Saigon en 1882
(extrait du *Plan de la ville de Saigon (Cochinchine) 1878*)

Surface d'eau comblée
Surface d'eau existant

La carte de 1882 montre que le marais Boresse a été comblé au profit de la construction des rues. En 1897, le canal du Marché aux tissus, dont une partie a été remblayée dans les années précédentes, a totalement disparu, laissant place au boulevard Charner⁴ reliant la berge de la rivière de Saigon à la rue d'Espagne⁵. L'arroyo Cầu Ông Lân, qui prend sa source de l'arroyo Bến Nghé et se termine près de la Route haute de Cholon à Saigon, a été totalement comblé. Les deux voies prévues auparavant ont été fusionnées et construites sur l'emprise de l'ancien canal.

Au Sud, en 1905, le canal de Dérivation a été creusé pour diminuer la pression sur l'arroyo Bến Nghé, la partie de la rivière de Saigon à l'embouchure de l'arroyo Ong Lôn

⁴ Actuel boulevard Nguyễn Huệ.

⁵ Actuelle rue Lê Thánh Tôn

(l'emplacement du pont Y actuel). Le Canal de Dérivation a une longueur totale de 4.360m et constitue la voie fluviale la plus importante pour le commerce entre Saigon et les provinces dans le delta du Mékong ainsi que vers le Centre et le Nord du Vietnam.



Plan de Saigon – Cholon 1923

En 1912, dans la continuité du canal de Dérivation, le Canal de Doublement a été creusé parallèlement au canal Chinois, reliant le Canal Rạch Cát et l'arroyo BẾN NGHÉ Chinois (près de l'embouchure de l'arroyo Ong Lón). Quelques canaux de traverse pour relier le Canal de Doublement et le Canal Tàu Hũ ont été réalisés, en plus des cours d'eau naturels. Le Canal de Doublement et le réseau des canaux de traverse ont contribué à renforcer l'efficacité du réseau de transport fluvial de Cholon. Les quartiers résidentiels ont été développés le long de ces canaux, jusqu'au canal Ruột Ngựa.

**Atelier F04 / Virtual Saigon : Écriture d'une nouvelle histoire de la ville
à partir des documents visuels**

*Le réseau des canaux et arroyos à Saigon - Cholon jusqu'à la première moitié du XX^e siècle
Ton Nu Quynh Tran, Truong Hoang Truong / 14*

*
* *

En comparant les deux périodes des Nguyễn et de l'Indochine coloniale, nous constatons que les choix politiques sont un facteur clé dans le comblement ou le creusement des cours d'eaux. Dans cette activité, il n'y a aucun processus spontané. Tous ces travaux relèvent des politiques de l'Etat, le seul pouvant effectuer de tels travaux à cette époque.

Sous la dynastie des Nguyễn, le creusement des arroyos est plus important. Les arroyos creusés à Cholon à cette époque répondent aux besoins de la communication entre le delta du Mékong et la rivière de Saigon. Alors qu'à Saigon, les canaux creusés étaient plus courts, juste pour assurer le trafic de la citadelle de Tortue jusqu'à la rivière Saigon. A cette époque, le principal moyen de transport est fluvial. Creuser de nouveaux canaux consistait donc à développer les réseaux de transport et les flux commerciaux.

À l'époque coloniale, les français ont à la fois creusé et comblé des canaux. Ils ont remblayé ceux qui étaient petits et courts autour de la Citadelle pour construire des boulevards et ils ont creusé de grands canaux pour le trafic fluvial. Avec la planification de Coffyn, le réseau routier urbain est assuré, par contre les cours d'eaux en milieu urbain semblent devenir un obstacle au développement des routes et au développement urbain. La présence de l'eau n'était pas encore considérée comme un facteur important de la qualité de la vie urbaine, car le paysage urbain à cette époque était encore largement couvert d'espaces verts.

Résumé

En 1815, Saigon était cerné par un réseau de cours d'eau naturels composé du canal de Thị Nghè au nord, de la rivière de Saigon à l'est et du canal de Bến Nghé au sud. A l'intérieur de la ville, un système de canaux artificiels avait été creusé afin de protéger la citadelle de Gia Định, système qui servait en même temps de voie d'eau reliant la citadelle à la rivière.

Au cours du processus de développement urbain, ces canaux artificiels ont été progressivement comblés, donnant naissance aux boulevards importants de la ville. Parallèlement, dans le sud de Saigon, d'autres grands canaux ont été creusés, créant ainsi les cours d'eau nécessaires pour l'import et l'export du port de la cité conférant à la ville son importance économique.

Cette communication se propose de mettre en valeur un processus d'utilisation des ressources hydrauliques encore méconnu.

**Atelier F04 / Virtual Saigon : Écriture d'une nouvelle histoire de la ville
à partir des documents visuels**
Le réseau des canaux et arroyos à Saigon - Cholon jusqu'à la première moitié du XX^e siècle
Ton Nu Quynh Tran, Truong Hoang Truong / 15