Mise en ligne : 13 juillet 2014.
Dernière modification : 15 juin 2023.
www.entreprises-coloniales.fr

LA BAIE D'ALONG (1920-1940)

Paul-Augustin LAPICQUE, Organisateur du tourisme en baie d'Along

www.entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Lapicque.pdf

Le tourisme en baie d'Along.
par W.
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 25 juin 1922)

Plusieurs dames se sont embarquées mardi 13 juin par le *Hongkong*, de la maison P. A. Lapicque [1], pour Hongkong. Ce navire était en baie d'Along chargeant du calcaire pour le grand port anglais. Ces dames furent conduites au mouillage par une chaloupe de la maison Roque. Elles auront eu, avant le départ du navire, l'occasion dé consacrer une journée à la visite de la baie d'Along.

Tant que M. le directeur du Bureau officiel du tourisme n'aura pas réussi à empêcher les navires de P. A. Lapicque et Cie de faire en baie d'Along pour le calcaire ce que les compagnies minières font pour le charbon, le *Hongkong* viendra tous les quinze jours faire son chargement de cailloux et amènera de Hongkong une vingtaine de touristes étrangers qui profiteront des cinq jours de stationnement du navire pour visiter la baie d'Along, venir à Hanoï et faire une excursion en automobile dans la Moyenne-Région.

Beaucoup de voyageurs ayant l'intention d'aller à Hongkong préféreront, nous en sommes certain, au lieu de s'embarquer à Haïphong, aller prendre le bateau dans la rade du Crapaud. Ainsi, sans dépense supplémentaire, ils auront une occasion unique de visiter la célèbre baie. Le *Hongkong* est d'ailleurs un beau navire de 5.000 tonnes susceptible d'être aménagé pour une quarantaine de voyageurs. Sa popularité ne peut manquer de devenir très grande en attendant que P. A. Lapicque ait tout de même réussi envers et contre M. Lochard à acquérir en France un paquebot pour sa ligne de Hongkong à Haïphong.

Espérons que M. le directeur du Tourisme qui au fond, s'il est un touche à tout, un esprit contrariant et autoritaire, n'est nullement malveillant et passe pour être fort intelligent, se résignera à voir le tourisme s'organiser de lui-même et par étapes, en se passant des fonctionnaires. Qu'il se contente en souriant de présider un Bureau de Tourisme grassement payé pour ne rien faire, mais au moins ne nuisant, pas à ceux qui font quelque chose.

En particulier, nous voudrions voir M. Lochard renoncer à l'idée d'un hôtel en face de Hongay […]

D'ailleurs, c'est grâce à ce commerce des cailloux, qu'au nom du tourisme on aurait voulu empêcher, que le tourisme va pouvoir commencer à prendre au Tonkin quelque développement. Or les navires qui viennent chercher ces cailloux suffiront à loger, pendant leur séjour en baie d'Along, les touristes qu'ils amèneront de Hongkong et les touristes Tonkinois qui profiteront d'un voyage à Hongkong pour visiter la baie, soit à leur départ soit à leur retour.

---

[1] Lapicque, qui a eu de intérêts dans *l'Éveil* à ses débuts, y bénéficie toujours l'objet d'un traitement de faveur.

Pour les touristes de luxe en baie d'Along
par BARBISIER [= Henri CUCHEROUSSET]
(*L'Éveil de l'Indochine*, 23 novembre 1923)

Le vent est toujours au tourisme : au tourisme tel que le conçoit l'imagination romanesque du bureau officiel de tourisme.

Après avoir, en vue de ces millionnaires qui vont nous arriver en limousines de 120 chevaux à remorques bourrées de dollars d'or, dotés de micropalaces trois vagues localités de la côte d'Annam, le bureau du Tourisme a décidé de doter la baie d'Along et les lacs Babé* de canots à pétrole à grande vitesse. Deux forts canots sont en construction pour la baie d'Along, qui donneront douze nœuds, soit deux fois la vitesse des monoroues de la maison Roque [SACRIC].

Avec ces engins, on ne perdra pas de temps en vaines rêveries. C'est à vingt deux kilomètres à l'heure, au milieu d'un bruit assourdissant répercuté par les échos des grands rochers, que les touristes défileront à travers les îles et dans les fjords. Les petits croiseurs de la baie d'Along ne peuvent guère aspirer chacun à moins d'un pilote, un mécanicien, un aide mécanicien, un matelot et un gardien, plus, comme amiral de cette escadre, un capitaine européen qui ne saurait être moins bien traité que ses collègues des douanes.

Après le cadre des hôteliers et gérants de bungalows, le cadre des dames lingères, le cadre des cuisiniers et maîtres d'hôtels, le cadre des garçons, nous verrons créer le cadre des officiers de la flotte touristique et le cadre des équipages, tous ces cadres réclamant la péréquation.

Pour les officiers de la flotte touristique de la baie d'Along, il faudra des maisons meublées. Ils toucheront 350 p. par mois comme fonctionnaires, plus 50 p. d'indemnité de vie chère, plus 50 p. de prime de technicité s'ils connaissent le mécanisme des moteurs, plus 50 p. d'indemnité de fonction pour prendre place dans le canot de temps en temps, plus 15 p. d'indemnité de déplacement à chaque sortie, 5 p. s'ils s'éloignent à plus de 1.500 mètres de Hongay, 10 p. d'indemnité de découchement si l'excursion se prolonge la nuit, 10 p. à titre de guides s'ils connaissent assez la baie pour donner des explications.

Tout cela, c'est sans doute l'État qui le paiera ; et l'on ne fera payer aux riches touristes qu'une somme minime.

Seulement, d'où viendront les touristes et où logeront-ils ?

On sait que l'Hôtel des Mines*, que construit la Société des Charbonnages de Hongay s'est écroulé en cours de construction. Quand il sera reconstruit, dans un an, sans doute, il pourra recevoir quelques voyageurs en dehors du personnel et des clients de la mine, car il aura 28 chambres.

Mais ces voyageurs comment viendront-ils ? — Les gens du Tonkin continueront sans doute à visiter la baie en profitant des excursions par chaloupes monoroues ou bien en louant de simples sampans, s'ils sont gens de loisir et de bon goût. Mais les fameux touristes américains, comment viendront-ils si l'Administration continue à se montrer incapable de relier convenablement Haïphong à Hongkong ? Encore une fois, on a mis la charrue avant les bœufs. Pas de service rapide, régulier et confortable entre Haïphong et Hongkong, pas de visiteurs étrangers. Ayons ce service et l'initiative privée saura bien organiser des excursions en baie d'Along. Évidemment, elle ne pourrait pas construire un hôtel puisqu'à moins de le bâtir au haut d'un rocher, il faudrait le bâtir sur un des deux fiefs : le fief de la Société des Charbonnages de Hongay et le fief de l'Administration militaire à l'île au Buissons, deux égoïsmes aussi intransigeants l'un que l'autre. Là est la difficulté.

Nous maintenons que ce n'est pas l'affaire de l'État de s'occuper du tourisme. Son rôle est de rendre le tourisme, comme les voyages des travailleurs et des producteurs, possible. Qu'il subventionne une ligne hebdomadaire de paquebots de 2.000 tonnes à 13 ou 14 nœuds, confortablement aménagés pour 40 à 50 voyageurs de première classe mettant Haïphong à 36 heures de Hongkong. — Qu'en second lieu, il achève la route de Haïphong à Hongay et mette un bon bac à vapeur à Quang-Yên. Qu'en troisième lieu il fasse céder par l'Administration militaire quelques bons terrains de l'île aux Buissons pour permettre la construction d'hôtels, restaurants, villas, garages et l'installation d'un petit port pour canots, chaloupes, sampans et yachts de plaisance.

Nous ne croyons même pas qu'il serait, alors, besoin d'une subvention quelconque pour amener un groupe haïphonnais à construire un très simple hôtel-restaurant d'une douzaine de chambres et une demi-douzaine d'embarcations variées : deux ou trois maisons flottantes, deux ou trois sampans quelque peu aménagés, pourvus peut-être d'un robuste moteur auxiliaire, deux ou trois chaloupes dans le genre de celles qui pullulent dans le port de Hongkong et qu'on peut avoir actuellement pour 4 à 5.000 p. rendues à Hongay tous droits payés.

Pas besoin, pour achever de détruire le charme de la baie, de croiseurs à grande vitesse et grand vacarme.

Évidemment, la Compagnie de Hongay [Charbonnages du Tonkin] pourrait faire beaucoup pour le développement du tourisme. Elle pourrait agrandir son port et l'outiller à la moderne pour que les charbonniers chargent en un ou deux jours au lieu de six ; avoir une adduction d'eau lui permettant de vendre l'eau aux navires, relier dans son propre intérêt Hongay à Campha par chemin de fer et ouvrir ce chemin de fer au transport des voyageurs, construire en plus de son hôtel de Hongay un hôtel d'une douzaine de chambres à Campha, et un bout de chemin pour que les autos puissent atteindre le tunnel de la Douane.

Les navires charbonniers amèneraient alors des touristes et, pour commencer, beaucoup de capitaines logeraient à l'hôtel pendant le temps du charbonnage.

Mais ce qui est certain, c'est que le bureau de Tourisme dépensera énormément de l'argent des pauvres pour flatter de riches touristes qui ne viendront pas davantage.

Si M. Merlin veut commencer réellement l'ère des économies, qu'il renonce à cette fumisterie du tourisme, car c'est une farce qui nous mènera loin financièrement, sans autre résultat que de nous amener plus de missionneux et de nobles sauterelles.

———————————

La flotte indochinoise

par CATON [= Henri CUCHEROUSSET]

(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 18 janvier 1925)

[…] Nous avons pu voir les deux unités destinées à la baie d'Along. Hélas ! nous craignons bien que la Haute Administration Compétente de la Direction du Haut Tourisme n'ait, encore ici, manqué le but. Les constructeurs ont construit ce qu'on leur a demandé de construire, et certes, ils y ont mis toute leur compétence ; c'est par la conception que les bateaux pèchent.

Ces deux canots sont prêts à entrer en service.

Le plus grand possède deux moteurs Thornycroft de 30 chx chacun, le plus petit un moteur de la même marque et de la même puissance.

Ils semblent tous les deux bien peu construits pour le service considéré, visant à la vitesse aux dépens du confort. Quel contraste avec les maisons flottantes (les *zous boites*, comme dit l'autre) si spacieux et si confortables, que l'on voit à Hongkong ! Ces derniers sont munis de toutes les commodités ; six personnes au moins peuvent y

coucher ; beaucoup plus peuvent s'y trouver à l'aise sur un pont spacieux, couvert de tentes de l'avant à l'arrière.

Les derniers-nés de la Flotte indochinoise, escadre du Haut Tourisme, n'ont que deux couchettes et n'ont guère de place que pour quatre à cinq personnes sur leur pont trop exigu.

Et pourquoi cette puissance de moteurs ? On ne va pas en baie d'Along pour des courses de vitesse. La consommation en essence sera énorme : une touque à l'heure, soit 30 à 45 $ par jour pour ne donner finalement qu'un ou deux nœuds de plus qu'une chaloupe à vapeur qui consomme dans sa journée une tonne de charbon à $ 10.

Serait-ce qu'une fois de plus, sous prétexte de tourisme, on n'aurait pensé qu'à satisfaire les caprices de princes de l'administration ?

Les villégiateurs paisibles, les vrais touristes, auront avantage, s'ils sont une douzaine, à louer un de ces confortables hôtels flottants que sont les chaloupes de la Cie des Chalandages et Remorquages [SACRIC], au lieu de s'entasser dans deux étroits petits croiseurs, qui leur coûteront beaucoup plus cher et où ils seront très mal à leur aise après quelques heures de course folle. Quant aux petits groupes, ils peuvent, d'ores et déjà, trouver à louer à Vat-Chai, sans passer par l'administration et à des prix modestes, des embarcations de divers types parfaitement adaptées au tourisme.

Et ces deux canots du Haut Tourisme où les mettra-t-on ? Qui en sera chargé ? Qui les entretiendra ? Quels en seront les équipages ?

Déjà nous entrevoyons la construction d'un petit appontement, d'un petit magasin à provisions, d'une maison pour le personnel et, pour celui-ci, la création d un cadre des Mécaniciens et Pilotes du Haut Tourisme avec des appointements déraisonnables et une vie de fainéantise, dont l'exemple démoralisera le personnel des diverses entreprises établies dans le voisinage. Ce sera une école de bolchevisme comme la honteuse institution du cadre des plantons.

C'est pourquoi : *censeo Carthaginem esse delendam*. Il est temps de mettre un terme à la grotesque comédie du Tourisme comme à celle de la Flotte indochinoise. Qu'on liquide et qu'on en finisse.

———————

Le Haut Tourisme, monopole d'État

par CATON [= Henri CUCHEROUSSET]

(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 1er mars 1925)

[…] Blaquière [2], ayant été chargé par une nouvelle entreprise de tourisme de France, d'une certaine partie de l'organisation du voyage de six personnes, accompagnées, *honoris causa*, par M. et Mme Murat, représentants de la dite entreprise, se préoccupa, entre autres choses, d'organiser l'excursion en baie d'Along. Il ne pouvait pas ignorer, et n'ignorait pas en effet, que le Bureau Officiel du Haut Tourisme avait commandé dans ce but (ou sous ce prétexte) deux canots automobiles, et il était fondé à croire :

1° — que ces canots seraient en service au début de janvier ;

2° — que ces canots seraient mis à la disposition des touristes.

Tout le monde, en effet, a pu lire dans le Rapport au Conseil de Gouvernement, page 287, au chapitre Tourisme, paragraphe 2, quatrième ligne : « Au Tonkin, la mise en service des canots automobiles de la baie d'Along et du lac Babé aura lieu avant la fin de l'année (1924) ».

---

[2] Henri Gustave Blaquière : ancien professeur, ancien rédacteur en chef du *Courrier saïgonnais* devenu secrétaire du syndicat d'initiative et voyagiste. Futur syndic, radié en 1933. Père de l'avocat Henri Blaquière (1901-1975).

Il écrivit donc à Hanoï au fonctionnaire compétent pour savoir à quelles conditions ces canots pourraient être loués.

Or voici la savoureuse épître qu'il reçut de celui qui, paraît-il, est à Saïgon le représentant de M. Lochard pour le tourisme, à savoir,... je vous le donne en cent... M. le Chef de Service de l'inscription maritime, le même qui, à la même époque, aurait beaucoup mieux fait de s'occuper de l'infortuné vapeur « Haïphong ».

Saigon, 25 novembre 1924
Le Chef du Service de l'Inscription Maritime
à Monsieur Blaquière
Bureau du Tourisme à Saigon

Monsieur,

J'ai l'honneur de vous transmettre de la part de M. le Directeur des Affaires économiques à Hanoï la réponse suivante à votre lettre :

Suis surpris que directeur du Tourisme paraisse ignorer que meilleur moyen de visiter baie d'Along pour groupe huit touristes est location une des chaloupes à vapeur de Société Chalandage et Remorquage Indochine [SACRIC] boulevard Félix-Faure, Haïphong, qui fait ce service depuis fort longtemps et le fera volontiers pour prince Murat ainsi que m'en suis assuré. Il vous appartient traiter directement avec cette compagnie pour conditions. Après avoir vu résident supérieur Annam, vous signale qu'il est inutile que vous vous dérangiez personnellement (sic) pour accompagner touristes en ce pays, en raison des dispositions qui seront prises pour les recevoir.

Limitation ressources couchage en certains points nécessite d'ailleurs que nombre personnes à héberger soit réduit au strict minimum, considération distinguée.

Hein ! voilà qui vous en bouche un coin !

« Suis surpris que directeur Tourisme paraisse ignorer » etc. ?

Mais il nous semble qu'il n'y avait pas de quoi être surpris. M. Blaquière n'ignorait certainement pas les services rendus au tourisme en baie d'Along par la maison Roques et par ses successeurs [SACRIC] ; seulement, il n'ignorait pas non plus que M. le Directeur des Affaires économiques et du Haut Tourisme s'était fait fort d'organiser quelque chose de mieux, avait en particulier commandé pour 30.000 $ trois canots automobiles de pur tourisme dont deux exclusivement réservés à la baie d'Along — Mon Dieu! tout le monde était au courant de la construction de cette Microflotte Indochinoise. Ce dont on peut être surpris, c'est que, dans son napoléonien télégramme, M. Lochard n'ait pas soufflé mot de ces canots. Il aurait pu câbler :

« Regrette que léger retard dans construction canots laisse prévoir seront pas prêts avant février, suis confus, mais vous engage traiter avec Société Chalandage [SACRIC] qui a belles chaloupes pour excursions baie ».

Ou bien : « Regrette confusion mais canot réservé plaisir personnel hauts fonctionnaires seront pas mis disposition croquants ».

Rien de tout cela. M. Lochard s'étonne que le public soit au courant de la construction des canots de la baie d'Along et ait l'audace de compter là-dessus.

En fait, le public a tort. Le tout n'est pas de commander des canots de luxe excessivement cher. Voici les canots reçus par une commission bien entendu aussi compétente que possible. Qui va maintenant acheter essence et huile ? Qui va prendre le gouvernail et qui conduira la machine ? Où mettra-t-on les canots et qui les gardera, qui les nettoiera ? Où mettra-t-on en réserve carburant et lubrifiant ? Qui lavera le linge sale ? Qui recevra les demandes de location et les paiements ? etc. Autant de questions d'ordre pratique que l'on avait un tantinet négligées et qui, croyons-nous, embarrassent plutôt M. le directeur général du Haut Tourisme.

En effet, ceux sur l'abnégation de qui l'on comptait pour accepter la responsabilité de l'exploitation, montrent la plus vive répugnance à s'embarquer dans cette galère...

———————————————

QUANG YÊN
(*L'Avenir du Tonkin*, 27 avril 1927)

Autorisation. — La Société dite « Cercle Nautique de la baie d'Along » est autorisée à fonctionner par les statuts annexés a la présente décision.

La présente autorisation est donnée à titre essentiellement révocable et toute modification qui pourrait être ultérieurement apportée aux statuts obligera l'association intéressée à se pourvoir d'une autorisation nouvelle.

———————

Publicité
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 5 août 1928)

Le grand tourisme en baie d'Along
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 21 octobre 1928)

[…] Au Tonkin, on subventionne pour la ligne Hongkong-Haïphong une société d'exploitation de subvention, qui colle sur cette ligne de vieux bateaux laissés pour compte aux antipodes, vrais épouvantails à touristes. Enfin, pour empêcher les visiteurs de se rendre en une heure et quart d'automobile de Haïphong à la baie d'Along, on entretient sur le Cua Cam, le Cua Nam Triêu et le goulet de Port-Courbet des bacs dignes d'un pays en pleine déliquescence.

Or voici que l'un des trois bacs, celui du goulet de Port-Courbet, entre Vatchai et Hongay, vient de couler par vingt mètres de fond avec une automobile, dont heureusement les occupants ont eu le temps de se réfugier sur la chaloupe qui

remorquait le bac, sans quoi M. et Mme Bontoux, des mines de Hongay, et leur chauffeur auraient été noyés. Quel dommage ce ne soit pas M. Bontoux, des Messageries maritimes, le Thomas Cook amateur de Saigon, actuellement au Tonkin, et sa propre automobile ! Il aurait pu se rendre compte de ses yeux des émotions que les touristes sont appelés à goûter sur les grandes routes du Tonkin.

Que l'Administration laisse donc de côté le tourisme, qu'elle emploie plus utilement les nombreux fonctionnaires qui s'amusent à cette besogne, fort agréable pour qui s'y livre en amateur, sans risques pécuniaires ni responsabilité ; surtout qu'elle emploie à faire son propre travail, l'amélioration des routes et bacs, les millions qu'elle gaspille à gâcher un métier qui n'est jamais rentré dans les attributions d'un gouvernement sérieux.

———————————

L'organisation touristique de la baie d'Along

par BARBISIER [= Henri CUCHEROUSSET]

(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 2 décembre 1928)

La flottille du Cercle Nautique de la baie d'Along, à l'entrée du goulet de Port Courbet ; au fond, le port de Hongay ; à gauche, l'Hôtel des Mines,

Nous n'allons pas décrire ici la célèbre baie. Tant sous son nom annamite de baie de Ha-Long, que sous son nom francisé de baie d'Along, elle a été célébrée en vers et en prose par d'innombrables écrivains, photographiée, dessinée et peinte par de non moins nombreux artistes de toutes écoles, éditeurs de cartes postales, touristes et missionneux, décrite par les hydrographes, géographes et géologues, vantée par les esprits romanesques, par les philosophes épris de solitude et par les vulgaires marchands de charbon et de cailloux. C'est l'une des trois merveilles de l'Indochine, car l'Indochine n a que trois merveilles : Angkor, Hué, la baie d'Along, mais trois merveilles qui justifieraient l'ambition qu'ont certains de créer en ce pays une industrie touristique.

Malheureusement, cette ambition a été jusqu'à présent celle surtout de personnes qui y voyaient, non un but d'intérêt général, mais un moyen de satisfaire leur intérêt particulier, soit que leur secret désir fût de faire sans bourse délier du tourisme de millionnaires, soit qu'il fût de se tailler dans cet incomparable fromage d'agréables et reposantes sinécures.

Résultat : un budget de 600.000 $, toute une armée de prébendes plus distingués les uns que les autres et rendement zéro.

En ce qui concerne la baie d'Along, elle avait tout pour attirer de nombreux touristes : sa proximité de Hongkong, l'existence d'une industrie prospère pouvant servir de substratum à cette industrie de luxe, et, à la tête de la fameuse Direction du Haut Tourisme, un surhomme [Lochard] avec une armée de fonctionnaires distingués, artistes, poètes, et de toute façon bien payés. Notre surhomme et ses surcollaborateurs commencèrent comme de juste à mettre la charrue avant les bœufs ; ils coupèrent même d'abord les jarrets aux bœufs en sabotant le service de navigation Tonkin-Hongkong, puis ils firent construire à très grands frais deux superbes canots à moteurs. Ces puissants engins eussent fait de remarquables bateaux pilotes au Groenland ou en

Norvège ; mais pour les 26.000 $ qu'ils coûtèrent, on eût acheté à Hongkong ou ailleurs une douzaine de goélettes à moteurs et de canots automobiles bien mieux adaptés au but.

Quoiqu'il en soit, la Haute Direction du Haut Tourisme se trouva fort embarrassée lorsque les deux bateaux lui furent livrés. Il s'agissait de passer de la théorie à la pratique. Comment organiser le service ? Après des mois de perplexité, on conclut en n'organisant rien du tout, car on en était incapable, et l'on abandonna les bateaux, amarrés au dock flottant de Haïphong, jusqu'au jour où enfin, Deus ex Machina, se présenta un certain loup de mer, ancien armateur, explorateur et pour le moment marchand de cailloux, le même auquel, quatre ou cinq ans auparavant, nos Esthètes et nos Agents Cook amateurs de la Haute Administration Compétente avaient voulu, au nom de l'Art, interdire — au risque de le ruiner — une fructueuse industrie d'exportation de calcaire, extrait de cette même baie d'Along. Et celui-ci sauva la situation, grâce en particulier à son commerce de cailloux. Passez-moi vos canots et deux cents piastres par mois pour en assurer l'armement et l'entretien, et je vous organise votre tourisme en baie d'Along. L'Administration, qui n'avait, pour trois fois ce prix, pu trouver d'amateur et qui voyait ses canots dépérir faute d'entretien et rester en panne quand on voulait s'en servir, accepte la proposition et s'en félicite aujourd'hui.

Le capitaine Lapicque, avec de si faibles moyens, créa une organisation que l'Administration n'aurait jamais su créer pour cent mille piastres, car ce qu'il a créé, si modeste qu'en soit l'apparence, c'est ce qu'il fallait créer : une organisation suffisant aux besoins d'aujourd'hui mais immédiatement extensible au fur et à mesure de la demande. Combinée avec une autre création de l'initiative privée, le bel hôtel créé à Hongay, de l'autre côté du goulet de Port Courbet, par la Sté des Charbonnages du Tonkin, l'organisation mise sur pied par notre loup de mer satisfait deux clientèles : celle qui seule intéresse l'Administration : la clientèle de luxe, et celle dont se fiche l'Administration : la sympathique clientèle de la jeunesse française, non encore argentée, el des familles modestes de la colonie. Il y a une troisième clientèle: la cuvée réservée : hauts fonctionnaires, nobles visiteurs et missionneux ; mais pour ceux-là, depuis toujours, l'Administration a ses chaloupes de la Douane.

Donc, à Vatchaï, où, avec sa famille, il aime à vivre en Robinson tout en surveillant d'un œil ses carrières de calcaires (invisibles d'ailleurs à l'œil du touriste) et de l'autre œil certaine mine de charbon, le capitaine Lapicque a construit un chalet rustique, dont il a fait le siège du « Cercle Nautique » et qui, entouré de jardins joliment dessinés, domine le goulet et la baie, exposé à la brise rafraîchissante aux heures chaudes et abrité des rayons importuns du soleil de l'après-midi ; au bas, il a aménagé un petit port où se balancent à leurs ancres les huit unités actuelles de la flottille d'excursion.

Portique d'entrée du Cercle nautique.

Le chalet du Cercle nautique à Vatchai

La flottille est à la disposition de tous, de nature à satisfaire les plus difficiles, à des conditions accessibles aux plus modestes. Le Cercle n'est accessible qu'aux jeunes, jeunes d'âge ou de caractère ; son seul aspect rustique et bon entant suffira à en écarter les indésirables gens trop distingués et vieillards de vingt ans et au-dessus, et à enchanter les jeunes, y compris certains jeunes quinquagénaires. Et ce club est, selon nous, ce dont il convient avant tout de féliciter le capitaine Lapicque qui, dédaigneux des snobs et des ventres dorés, s'intéresse d'abord aux jeunes qui débutent dans la vie coloniale, ou qui sont nés à la colonie et aux familles de travailleurs qui n'ont réussi ni à s'enrichir ni à s'embusquer et qui, tout autant que les pontifes, les débrouillards et les riches ont le droit ne jouir de la merveille du Tonkin, car n'étant ni gâtés ni blasés, ils ont conservé la faculté d'admirer.

Nous reviendrons sur cette heureuse conception que M. Lapicque a eue du rôle qu'un curieux hasard l'amenait à jouer ; d'autres ne l'auraient conçu qu'en marchands de soupe et auraient échoué, alors que la conception généreuse ouvre la voie. Pour les gens auxquels leur santé interdit la vie rustique ou que leur âge éloigne du brouhaha des jeunes, et pour les visiteurs riches et les touristes du type ordinaire, qui veulent d'abord leur confort, l'organisation créée par M. Lapicque, combinée avec l'existence, en face, d'un hôtel [l'Hôtel des Mines (Poinsard)] qui a tout ce qu'il faut pour être confortable et même luxueux, offre le maximum compatible en l'état actuel du tourisme.

M. Lapicque a pu obtenir ce résultat parce que ce qu'il fait il le fait par prosélytisme autant que pour sa distraction et parce que cette distraction concorde avec les nécessités de ses propres affaires dans la région. Aussi il est à craindre, lorsqu'il rentrera en congé en France, que, l'Administration du Tourisme ne se trouve fort embarrassée pour continuer à offrir aux touristes les mêmes commodités. Trouvera-t-elle un ancien loup de mer, passionné pour le yottage (oh, excusez-moi, le yachting) amoureux de la baie d'Along, et doué d'un esprit de prosélytisme incomparable ? Si elle le trouve, encore faudra-t-il lui faire une situation, car M, Lapicque en serait de sa poche, et lourdement, si, par ailleurs, les canots de l'Administration, et leur personnel ne lui servaient pas dans les intervalles entre les excursions de touristes, pour le service de ses propres entreprises.

Il est donc à craindre qu'au séjour de M. Lapicque en France ne corresponde une éclipse de l'astre que nous allons décrire.

Voici donc ce qu'aujourd'hui le touriste est sûr de trouver en baie d'Along.

S'il voyage en groupe assez nombreux, en parties d'une quinzaine de personnes environ (qu'une agence de tourisme pratiquement conduite aurait plusieurs fois par an l'occasion d'organiser, soit avec une clientèle locale, soit en collaboration avec une agence de Hongkong), la location d'une des chaloupes de la Cie SACRIC, très confortables et qui ont l'avantage de prendre les voyageurs à Haïphong, reste une excellente solution. Une excursion de deux jours revient à 300 $, plus de 10 $ de nourriture par personne, soit 30 $ par personne pour une partie de 15 personnes et 40 pour une partie de 10. Ce sont là des prix raisonnables. Mais pour des parties de plaisir de moins de dix personnes, le prix serait excessif. D'autre part, la location d'une chaloupe demande que l'on s'y prenne quelque peu à l'avance.

Pour les touristes voyageant seuls ou en petits groupes, il s'agit d'abord de se rendre à Hongay (ou, en face, à Vatchai). Et nous nous heurtons à un premier obstacle : la lenteur du voyage. Nous ne disons pas la distance, qui n'est que de 59 kilomètres par la voie fluviale et 55 km. par la route ; mais le temps qu'il faut pour la parcourir. Les chaloupes chinoises ou annamites, malpropres et peu régulières, mises à part, restent les chaloupes du service subventionné, confortables mais lentes, qui partent de Haïphong à midi et arrivent à Hongay vers 17 heures, soit une vitesse moyenne de 12 kilomètres à l'heure. Il est vrai que, pour qui n'est pas très pressé, le voyage est en lui-même un plaisir, la dernière heure se passe d'ailleurs en pleine baie de Halong, à l'heure où le Tonkin veut être vu. Le retour qui se fait de nuit, pour arriver à Haïphong au petit jour permet aux Hanoïens de prendre le premier train. On peut ainsi faire le voyage dans d'excellentes conditions et sans fatigue. Partant de Hanoï par le premier train, on dispose à Haïphong d'une heure et demi ou deux heures, selon le retard du train ; on déjeune confortablement sur la chaloupe, qui part à midi, et l'on se lève, après une bonne sieste, pour apercevoir les premiers rochers de la baie.

Suite
par CLODION
[= Henri CUCHEROUSSET, qui a changé de pseudonyme au milieu du gué !]
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 2 décembre 1928)

Mais les voyageurs qui ne disposent pas des 36 heures que prend cette excursion si l'on part de Haïphong (51 heures si l'on part de Hanoï), doivent gagner Hongay par une route exécrable, coupée de trois bacs, dont deux interminables et mal aménagés. De Haïphong, il faut deux heures, suivant la chance que l'on a aux bacs et le voyage est pénible.

C'est que cette route n'intéresse pas les hauts fonctionnaires, qui, pour visiter la baie, disposent des chaloupes de l'Administration. Elle a, d'autre part, le tort d'être utile à des industriels. Il y a bien la puissante Société des Charbonnages du Tonkin, pour laquelle on aurait bien eu quelque complaisance, mais celle-ci a longtemps pratiqué la politique du splendide isolement et n'est encore qu'à demi réconciliée avec l'idée de voir des aubains pénétrer dans son fief.

Or cette route de 56 kilomètres dessert, pour ne pas parler de Hongay : la petite ville de garnison de Nui-Deo, le chef-lieu de la province de Hung-Yên avec son usine de métallurgie du zinc et son hôpital, les importants charbonnages de la Sté des Charbonnages du Dông-Triêu, de la Sté de Yen-Lâp, de la Sté Along et Dông-Dang, plusieurs mines de moindre importance et le futur charbonnage de l'île aux Buissons, enfin le village de Vatchaï avec son sanatorium militaire en attendant, l'an prochain ou dans deux ans, la base de sous-marins qui y est projetée. Elle traverse une forêt de pins exploités pour la résine et se relie à la route des charbonnages de Uông-Bi, de Bicho, de Maokhê et à la route de Hanoï par Sept-Pagodes

Si cette route, au lieu de n'être qu'une mauvaise piste, était la belle route empierrée que son importance exigerait, avec un pont à Yên-Lâp et deux bacs honnêtement organisés à Quang-Yên et Haïphong, le voyage de Hanoï à Vatchaï en automobile demanderait environ quatre heures et celui de Haïphong à Vatchaï tout au plus une heure et demie.

Mais ceci ne suffira pas. Ce que nous voudrions, c'est un tramway électrique à grande vitesse de Haïphong-Rive Gauche à Vatchaï, suivant à peu près l'aqueduc de Haïphong à Uông-Bi, desservant une région intéressante par ses mines et par ses terres à coloniser, pour aboutir au goulet de Port-Courbet au village de Vatchaï.

Ce tramway, avec des trains marchant à 60 kilomètres à l'heure, effectuerait le parcours de 58 km. en une heure pour les rapides et les trains facultatifs, une heure et demie pour les trains accélérés et deux heures pour les trains tramways.

Ce jour-là, la visite de la baie d'Along sera facile et bon marché et l'on pourra, s'il y a lieu, développer l'organisation actuelle !

Cette organisation a pour bases : d'une part les deux canots à moteur de l'Administration qui, incorporés à la flottille créée par M. Lapicque, rendent les plus grands services ; d'autre part, l'Hôtel des Mines, à Hongay, susceptible d'être très confortable et même luxueux et qui, dirigé selon les bonnes traditions hôtelières, donnera satisfaction aux plus difficiles. À ce point de vue aussi, M. Lapicque a greffé quelque chose d'extrêmement original.

Les deux canots de l'Administration sont :

Le canot nº 1 de 14 m. de loue, éclairé à l'électricité, mû par deux moteurs Thornycroft de 30 cv. chacun donnant 7 à 8 milles à l'heure avec un moteur et 11 milles avec les deux. La cabine comporte deux couchettes ; pour voir le paysage, il faut passer à l'avant où, si l'on est plusieurs, on bouche la vue au pilote.

Le canot nº 2 a 10 m. de long et, avec son moteur Thornycroft de 30 chevaux, donne une vitesse de 7 à 8 milles à l'heure.

À ces deux canots, M. Lapicque a ajouté :

1) La goélette *Ciboulette* de 14 m. de long, gréée à la chinoise, munie d'une hélice avec moteur Polinder *[sic : Bolinders (Suède)]* : très spacieuse, huit personnes peuvent y coucher ;

2) La goélette *Paulette* de 14 m. de long, 12 tonnes de jauge, munie d'un moteur à essence de 35 C.V. Ce voilier peut naviguer en mer.

3) Le canot automobile *Ronchon*, de 7 m. 50, avec un moteur de 10 CV.

4) *Jabotte*, yacht de course gréé en yawl de 9 m. de long.

5) *Ritou*, yacht à dérive de 6 m. de long.

6) *Chan-go-lo*, voilier gréé à la chinoise, de 8 m. 50 long, à quatre banquettes.

7) *Ponant*, canot à voile à dessins du 4 m. de long.

8) *Pantruche*, *idem*

Les deux forts canots sont utilisés comme remorqueurs pour amener les voiliers à l'endroit choisi pour l'excursion ; le canot 1, en particulier, peut remorquer à sept nœuds à l'heure toute la flottille des six goélettes.

9) Enfin, et ce fut une idée des plus heureuses, M. Lapicque a aménagé, sous le nom de *Princesse-Turandot*, une jonque chinoise de haute mer de 18 m de long et 60 tonnes de jauge, en une délicieuse villa flottante mouillée dans un des endroits les plus pittoresques de la baie et à laquelle sont annexés un sampan à voile et une embarcation à voile et avirons. Avec un des canots 1 ou 2, on s'y rend de Vatchaï en une heure et demie.

On voit qu'il n'y aura qu'à ajouter à cette flottille, au fur et à mesure des besoins, une autre jonque-hôtel ancrée en quelqu'autre endroit et d'autres goélettes à voiles, à voiles et moteurs, et canots, les uns pour la promenade, d'autres spécialement conçus pour l'aquaplanage, d'autres enfin comme remorqueurs.

Au point de vue hôtelier, M. Lapicque, préoccupé surtout de rendre la baie accessible aux jeunes gens et aux familles modestes, a créé le Cercle nautique, dont il initie lui-même les adhérents aux mystères et aux charmes du yottage à la voile. Ce cercle dispose d'un chalet rustique où une douzaine de personnes peuvent coucher ; d'autre part, **notre organisateur a acquis l'hôtel japonais, qu'il a considérablement amélioré et que l'ancien propriétaire gère sous sa surveillance avec la propreté et la serviabilité bien connues des Japonais** ; les petites bourses et les jeunes ménages y trouvent à très bon marché le gîte et le couvert.

Ces facilités pourront être accrues lorsque besoin en sera, par une extension à Hongay du confortable Hôtel des Mines, à Vatchaï du modeste hôtel japonais et de la champêtre installation du « Cercle nautique. »

D'ores et déjà et sans la moindre réclame, l'organisation si simple et si pratique que nous venons de décrire a attiré en baie d'Along, en moins de trois ans, plus de visiteurs qu'il n'y en avait eu depuis quinze ans. Le journal de la Flottille accuse pour ces trois années de mise au point, 1.750 passagers ; le livre d'or de la *Princesse-Turandot* n'est pas moins édifiant.

Mais il faut bien remarquer que cette organisation est basée sur la présence à Vatchaï d'un homme d'action que d'autres affaires y retiennent, qui utilise pour ces affaires les canots de la flottille et qui a, en outre, un but de propagande, propagande d'intérêt général, mais qui est sa grande distraction. Intéresser la jeunesse aux choses de la mer, tel est le véritable but du « Cercle nautique ».

C'est également dans ce but que le capitaine Lapicque a profité du séjour que firent récemment à l'île aux Buissons les pupilles de ce que la pruderie moderne appelle l'École des enfants franco-indochinois ; que ceux qui n'ont pas de préjugés de race appellent en bon français les enfants métis abandonnés. Ces enfants, traités affectueusement et soigneusement élevés, valent les meilleurs des deux races dont ils sont issus.

M. Lapicque a mis gracieusement une unité de sa flottille à leur disposition pour qu'à tour de rôle et par petits groupes, ils s'initient sous sa direction à la navigation à la voile, espérant que parmi eux quelques vocations s'éveilleraient.

Ils y ont si bien pris goût qu'il est probable qu'un second séjour dans les mêmes conditions en décidera quelques-uns à se faire marins, ce dont l'Indochine a grand besoin. Ce serait la meilleure école, sans bâtiment criard à Hanoï, sans cours savants au tableau noir. Une vingtaine de ces enfants vivant une vie saine à Watchaï dans quelque rustique maison dans le genre du Cercle nautique, mais passant la plus grande partie de leur temps sur les goélettes de la flottille du tourisme, parcourant l'immense baie sous la direction d'un vieux marin, entretenant de leurs mains les canots et goélettes pour devenir, vers les vingt ans, d'excellents officiers de la flotte commerciale, douanière et militaire de l'Indochine.

Avec un pareil idéal, on conçoit que le capitaine Lapicque se montre peu anxieux de plaire aux richissimes visiteurs et aux grands personnages ; mais il n'est pas dit que les vrais touristes, américains ou autres, ne préféreront pas l'organisation que nous venons de décrire aux grands hôtels de luxe et aux paquebots en miniature, dont c'est le pauvre contribuable indochinois qui ferait les frais.

LES RÉGATES DU « CERCLE NAUTIQUE » DE LA BAIE DE HA-LONG

(*L'Avenir du Tonkin*, 14 novembre 1929)
(*Le Colon français*, 16 novembre 1929)

Le dimanche 10 et le lundi 11 novembre, les grandes régates annuelles du « Cercle nautique » ont eu lieu en baie d'Ha-Long. Durant les fêtes de la Toussaint, les 1er, 2 et 3 novembre, des croisières et courses préparatoires, pleines de promesses, avaient déjà été disputées.

Le temps superbe aidant, ces promesses furent d'autant mieux tenues que l'attrait de cette manifestation d'un des plus beaux sports existant, a été augmente du fait de deux circonstances heureuses :

La présence de Costes, l'as des as, qui avait bien voulu replier ses ailes au vol puissant, pour venir se poser en baie d'Ha-Long, à bord de la jolie « Jabotte », sur laquelle il suivit de bout en bout la régate.

Et le séjour sur rade de Hongay du « Lapérouse » et de l'« Astrolabe » qui détermina l'arrivée d'un excellent et joyeux renfort aux équipages des unités mises en ligne, dont le nombre fut augmenté du « Cutter » de la Mission hydrographique.

Le « Song To Lich », bateau de plaisance du capitaine Dubost, était allé, dès le 9 au matin, chercher la « Princesse Turandot » en son domaine de la Surprise, et la remorqua jusque à Vatchai. où elle resta mouillée durant la nuit du 9 au 10, devant le pavillon du Cercle, offrant aux visiteurs le confort de ses flancs hospitaliers. Le 10 au matin, somptueusement paré de son grand pavois à la chinoise aux pavillons et oriflammes dentelés et multicolores, le « Song To Lich » l'ayant prise à couple, elle suivit la régate-croisière jusqu'au point de ralliement : la baie de la Surprise, ayant à son bord quelques invités et la Commission des régates présidée par le capitaine de frégate Tingry, chef de la Mission hydrographique, commandant du « Lapérouse », secondé par MM. Hilaire, Bauduin de Belleval et Lapicque, membres du Cercle nautique, auxquels avait été adjoint M. H. Cucherousset, comme représentant de la presse indochinoise.

La confortable chaloupe « La Perle », de la S. A. C. R. I. C., affrétée spécialement par M. Daurelle, membre du Grand Conseil économique, faisant, lui aussi, partie du Cercle nautique, suivit quelque temps la course pour faire contempler le spectacle à ses élégantes passagères.

Les résultats techniques concernant ces épreuves ont permis de noter ou continuer des faits intéressants qui, selon toutes probabilités, vont permettre de déterminer les caractéristiques du type d'unité à recommander aux amateurs de yachting en baie d'Ha-Long.

Le signal du départ fut donné par le commandant Tingry à 8 heures 30 du matin, par une jolie brise de N. E. mollissant peu à peu, temps clair ensoleillé et frais, au moment de l'étale de la haute mer.

La brise fraîche de la veille et de la nuit, soufflant par moments en rafales, avait fait prendre la détermination de laisser au mouillage les petites unités de course à dérive, telles que « Ritou », « Panam » et « Pantruche », de 6 à 7 mètres de long. Seuls les yachts de croisière de 9 à 14 m. de prirent le départ :

La goélette « Paulette » menée par Mlles Hilaire et Lapicque**,** aidées d'une bonne partie de l'état-major du « Lapérouse »; « Ciboulette » par MM. Davis et Audibert ; « Jabotte », par MM. Ferriès et Costes ; « Way Fong » par MM. Hitchcock et Cameron - le « Cutter » de la Mission hydrographique par l'équipe du « Lapérouse » sous les ordres du commandant en second ; le « Changolo » par M. Brun.

Le « Ronchon », rapide canot à moteur, sous le commandement de M. Morford, ayant comme chef mécanicien l'ingénieur Warovitch, surveillait la course, paré à se porter au point voulu. Mais il n'eut pas à intervenir grâce à l'habileté des skippers et des équipages.

L'arrivée à la baie de la Surprise se fit vers 11 h. 1/2 ; la flottille, mouillée autour de la « Princesse Turandot » qui reprit son poste habituel dans ce magnifique décor, le concours d'aquaplane eut lieu, en pleine lumière, en pleine eau, pour la plus grande joie des participants comme des spectateurs.

Après le déjeuner et le café pris soit à bord des petites unités, soit à bord de la jonque, le rassemblement eut lieu sur la « Princesse Turandot », qui avait rarement vu pareille affluence. Au nom du Comité, le secrétaire délégué demanda à Costes de bien vouloir accepter le titre de (membre d'honneur) du Cercle nautique : son acceptation fut reçue par les acclamations de l'assistance, et après congratulations entre les membres du cercle et leurs invités, chaque équipage regagna son bord pour la visite du cirque et du tunnel.

Puis retour à la remorque du « Song To Lich », la brise ayant molli, et le jusant produisant un fort courant debout. Le rapide « Ronchon », se détachant du groupe, s'en fut déposer à temps à Hongay un certain nombre de passagers que leurs devoirs ou leur désir appelaient à Hanoi pour la splendide cérémonie militaire du lendemain matin, 11 novembre.

À Vatchai, les régates reprirent toute la matinée du 11, devant Hongay, par un temps magnifique, durant l'étale de la haute mer ; les buts à doubler étaient situés : le premier devant l'Hôtel japonais de Vatchai, le 2e, le « Lapérouse », mouillé en rade de Hongay, et le 3e un chaland mouillé à l'entrée de Port-Courbet.

Le départ eut lieu devant le local du cercle ; la goélette suivait les régates avec de nombreux passagers :

Le « Cutter » de la Mission hydrographique, mené par l'équipage du « Lapérouse », « Jabotte », par Mlles Lapicque et Comandré, « Ritou », par le lieutenant des Francs et le Dr Barbarou, « Panam », par M. Debacq et l'enseigne Marchal, « l'Autruche », par M. Le Guillot et l'enseigne Bonnefon, « Way Fong », par MM. Hitchcock et Audibert.

La brise, N. N. E. au début, descendit ensuite jusqu'à l'E. N. E., et ne permit pas autant de louvoyage qu'espéré, ce qui avantagea les embarcations légères calant peu, favorisées au vent arrière et au largue.

Le « Cutter » de la Mission hydrographique, remarquablement mené par son équipage sous les ordres du lieutenant de vaisseau Callas, et « Way Fong » se partagèrent les médailles offertes par le Yacht club de France.

Le championnat d'aquaplans fut remporté par Mlle P. Lapicque et M. Warovitch

— un 1er prix *ex aequo* à MM. les enseignes de vaisseau Colas des Francs et Lemière un prix de débutants à M. Jamin Changeart, commissaire du « Lapérouse »

(Communiqué).

———————————

Les régates des 10 et 11 novembre en baie d'Along
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 15 décembre 1929)

[…] La confortable chaloupe *La Perle* de la S.A.C.R.I.C., affrétée spécialement par M. [René] Daurelle, délégué au Grand Conseil économique, membre du Cercle Nautique, suivit quelque temps la course pour faire contempler le spectacle à ses passagères […]

———————————

(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 2 mars 1930)

[…] Il y a bien, théoriquement, les chaloupes de la douane, qui devraient servir à la répression de la piraterie aussi bien qu'à celle de la contrebande ; malheureusement ces chaloupes, au vu et au su et avec l'approbation du gouvernement général, servent surtout à faire faire des excursions gratuites en baie d'Along aux hauts fonctionnaires et à leurs amis ou aux missionneux ou voyageurs de marque. Pendant nos quinze jours de

convalescence en novembre dernier, à Hongay, nous avons assisté à trois de ces expéditions de bambochards officiels. […]

———————————

Tonkin
(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 20 janvier 1931)

Les régates de la baie d'Along, que le capitaine Lapicque organise chaque année à Vatchai, ont eu lieu les 9 et 10 novembre et ont eu, comme d'habitude, un gros succès.

———————————

TONKIN
(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 20 octobre 1931)

Le Cercle nautique de la Baie de Ha-Long organisa le 15 août une régate que gagna M. Hautier [3], ingénieur à Hongay, sur le « Pierretot ». Prirent part à la course : MM. Bonnevay, Lapicque, le colonel Chatillon, les commandants Fontaine, Georges Picot, Yvon, M. et Mme Papillon, MM. Furiet [SFFC, Hanoï], Jeannin, Sallenave, etc. À l'issue de la régate, le thé fut offert par le ly-truong de Vat-chai.

On note avec plaisir que M. Lapicque fait des adeptes et que la « voile » séduit chaque année de nouveaux Tonkinois ; M. Conrad, directeur de la Société des Dragages*, vient même de lancer à Haïphong un bateau spécialement conçu pour faire de la voile en baie de Ha-Long.

Après tout, ça vaut mieux que d'avaler des kilomètres sur les routes du Delta ou de siroter des whisky-soda.

———————————————

Cercle nautique de la baie d'Ha-Long
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 1er novembre 1931)

L'assemblée générale annuelle du Cercle nautique a eu lieu le 22 octobre. Cette association est dans une excellente situation morale et financière.

Le nouveau comité se compose de Messieurs : CHEVALIER, avocat ; CONRAD, directeur Sté Dragages [SFEDTP] ; [René] DAURELLE, industriel, Hanoï ; DORNAT, caissier R.I. ; GAUBERT, directeur B.I. [Bq de l'Indochine] ; HAUTIER, ingénieur à Hongay ; LABORNE, directeur B.F.C. [Bq franco-chinoise] ; LAPICQUE, capitaine au long cours.

La décision a été prise d'organiser, comme chaque année, des régates en baie d'Ha-Long, les 1er et 2 novembre.

Le premier jour, le départ aura lieu de Vatchai à 9 h., les membres qui désirent suivre les régates sont priés de se faire inscrire, eux et leurs invités chez le secrétaire du Cercle, 23, rue Jules-Ferry, Haïphong au plus tard le vendredi, 30 octobre, de façon à pouvoir répartir à temps les places disponibles et prendre les dispositions voulues en cas d'affluence.

À la fin des régates, rendez-vous à 11 h. 1/2 dans la Baie de la Surprise où le déjeuner aura lieu avec les vivres apportés par chaque groupe, soit à bord de la « Princesse Turandot », soit à bord des autres unités, après le concours d'aquaplane.

---

[3] *Jean* Roger Hautier (1888-1976) : E.C.P., ingénieur en chef des travaux du jour de la Société française des charbonnages du Tonkin.

Excursion dans l'après-midi et dîner, en baie d'Along avec retour après le dîner, les circonstances de marée étant bonnes.

Le programme du second jour sera arrêté à la fin de la première journée

———————————

LE TOURISME EN BAIE D'ALONG
Les fameux canots du Haut Tourisme
par CATON [= Henri CUCHEROUSSET]
(*L'Éveil de l'Indochine*, 24 avril 1932)

Nos lecteurs ont entendu parler des fameux canots construits à grands frais par l'Administration pour la baie d'Along au temps où nous avions à la tête de dix-huit services, dont celui du tourisme, un homme remarquablement intelligent [Lochard] mais à qui manquait l'esprit pratique et le sens des affaires.

L'histoire est typique d'une époque et d'une maladie cérébrale, qui atteignit un peu tous les pays, pour finir par la Russie où elle étend actuellement ses ravages.

Donc la Direction Générale du Haut Tourisme fit construire à Haïphong trois canots de tourisme : un pour le lac Babé […]. Quant aux deux autres canots, qui coûtèrent, croyons-nous, 27.000 $ pour les deux, ils étaient destinés à la baie d'Along : un grand et un petit ; le petit est un assez joli canot de tourisme; le gros pourrait être un bon bateau de pilote, ou de police, ou un remorqueur, avec ses deux puissants moteurs de 30 C.V.

Quand la construction en fut achevée et que la Direction du Haut Tourisme dût en prendre livraison, elle se trouva aussi embarrassée qu'une poule qui vient de mettre au monde un veau. Après de longs mois de perplexité, on finit par les amener à Hongay et là, l'on fut encore bien plus perplexe. Enfin, un homme expérimenté se présenta qui tira nos ronds de cuir de leur embarras, un marin, qui savait distinguer une goélette d'un remorqueur, un grand foc d'un petit cacatois et un vapeur d'une trirème. Ayant sur place des affaires importantes à surveiller, il avait, au bord de la baie, un pied à terre ou plutôt, en bon marin, deux pieds, l'un à terre et l'autre dans l'eau, celui-ci sous forme de deux ou trois petits voiliers de plaisance. Il offrit à l'Administration de prendre charge des canots, de les entretenir et d'organiser une flottille, moyennant une subvention mensuelle de 200 $, croyons-nous, alors que l'Administration était sur le point de recruter un « Maître de port de tourisme » avec tout un personnel fort coûteux. M. Lapicque organisa alors quelque chose d'inattendu : le Tourisme pour les jeunes dont le gousset est encore plat aussi bien que pour ceux dont la bourse est pleine à craquer. Il utilisa tel quel le petit canot de l'Administration et, comme remorqueur, le gros canot et il créa toute une flottille, depuis la grosse jonque chinoise transformée en villa flottante et amarrée dans l'endroit le plus pittoresque de la baie, jusqu'au petit youyou, en passant par toute une série de canots à moteurs et de goélettes de différentes grandeurs ; le tout, avec des équipages expérimentés, fut mis à la disposition des touristes à des prix très modestes.

Il s'agissait maintenant, en attendant les touristes, de créer de l'animation et, avant d'attirer les milliardaires américains, de faire connaître la baie aux Haïphonnais. De là la création du Cercle nautique, cercle rustique mais pittoresque à souhait, qui eut la jouissance de la flottille et recruta ses membres parmi la jeunesse sportive de Hanoï et de Haïphong. Les jeunes ont généralement des revenus modestes ; le cercle leur procura la possibilité de s'offrir pour un minimum de frais un tourisme de millionnaires. Et dans son désir d'éveiller des vocations, M. Lapicque n'a pas oublié les pupilles de la Sté des Enfants franco-indochinois, qui y trouvent chaque année leur bateau a eux et qui en témoignent à leur vieil ami une reconnaissance touchante.

La formule était trouvée, il n'y avait plus, au fur et à mesure que la clientèle augmenterait, qu'à acquérir de nouveaux canots, jonques ou goélettes.

C'est le moment que choisit l'Administration pour retirer ses canots.

— Qu'en ferez-vous ? lui dit-on.

— Vous allez voir, répondit-elle.

Et elle les envoya à l'École professionnelle de Haïphong. Là, on répara à loisir, et pas pour rien, le petit canot ; quant au gros, ce fut un poème. La gloire de la « Princesse Turandot », la jonque-villa de la Baie de la Surprise, avait fait pâlir de jalousie les ronds de cuir du Haut Tourisme.

Il fallait montrer qu'on en pouvait faire autant. « Moi aussi y en a moyen faire même chose, moi y en a bien connaisse ».

On décida donc de transformer le gros canot-remorqueur en maison flottante. Ce qui fut dit fut fait ; les deux moteurs de 30 chevaux avec leurs hélices furent enlevés et les aménagements du canot furent tellement bien remaniés pour y installer des couchettes que cela coûta 11.000 $, le prix d'une maison ! Et alors, en avant... arche, pour les essais.

On s'aperçut bien vite que le petit canot ne pouvait pas remorquer la lourde maison flottante.

Alors on ramena celle-ci à l'École professionnelle et on la transforma à nouveau en bateau à moteur, mais avec un seul moteur et une seule hélice. Quant aux deux anciens moteurs ??? Mais où sont les neiges d'antan ?

Mais voici que de nouveau se posait le problème : comment exploiter ces canots ? Il fallait un équipage avec deux bons mécaniciens ; il fallait surtout une direction, soit au moins 500 $ d'appointements par mois.

Une solution rudement simple s'offrait à l'esprit. À Va-tchaï, le Cercle nautique avait survécu au retrait des deux canots administratifs. Il continuait à prospérer ; les goélettes à moteur remorquaient au besoin les goélettes sans moteur, et les canots à moteurs pouvaient faire une navette rapide entre le petit port du Cercle et la « Princesse Turandot », l'un d'eux faisant le cavalier de ladite princesse. Des équipages complets expérimentés étaient toujours prêts, M. Lapicque avec ses entreprises personnelles ayant de quoi les occuper ; il possédait en outre un atelier de réparations et des bureaux à Haïphong. Il n'y avait qu'à reprendre l'ancien arrangement.

Oh ! mais non ! on mit l'affaire en adjudication et ce fut l'Hôtel des Mines, de Hongay, qui l'enleva moyennant une subvention de 170 $ au lieu de 200 $. Gain pour le budget 30 $ par mois. Donc, pour payer 360 $ de moins par an, l'on a renoncé à la seule vraie formule d'exploitation touristique de la Baie : toute une flottille variée avec personnel adéquat de mécaniciens et de matelots connaissant la manœuvre de la voile, avec une organisation permanente à Haïphong.

L'Hôtel des Mines tire bon parti du petit canot mais semble se trouver bien embarrassé du malheureux canot maison flottante ; il se propose, croyons-nous, de tirer parti au moins du moteur en en dotant un autre canot.

S'il n'y avait pas, de l'autre côté du goulet, l'organisme créé par M. Lapicque pour le Cercle nautique et qui, à certaines saisons, crée toute une animation dans la baie et, en temps ordinaire, peut tirer d'embarras d'autres visiteurs, ce serait bien peu de chose que le malheureux tourisme en baie d'Along, malgré tout l'argent gaspillé par l'Administration en canots, en missions d'études, en photographies et en publicité !

Encore aujourd'hui, des voyageurs étrangers peuvent venir de Hongkong ou de Saïgon à Haïphong ou Hanoï pour y éprouver les plus grandes difficultés à découvrir où se trouve la baie d'Along et comment y aller, quand encore un organisme officiel ne leur conseille pas d'aller plutôt voir le lac Babé*, curiosité de cinquième ordre, mais qui a le mérite d'exiger un long et coûteux voyage en automobile.

Là comme ailleurs, comme à Angkor même, le Tourisme officiel a fait banqueroute.

Le tourisme ne sera un succès en Indochine qu'au fur et à mesure qu'il se trouvera des gens — armateurs, hôteliers, garagistes ou autres — assez intelligents pour comprendre qu'il ne faut pas tuer la poule aux œufs d'or, mais être simplement poli, serviable et honnête avec le touriste, et se donner un peu de peine pour l'aider à se débrouiller. Avec cela, le touriste le plus riche et le plus difficile se contentera des moyens modestes que peut offrir le pays en attendant mieux. Si l'on avait compris cela dix ans plus tôt, la colonie aurait dépensé cent millions de francs de moins et recevrait dix fois plus de touristes.

———————————

TONKIN
(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 5 février 1933)

Les régates de Noël de la baie d'Along, que M. Lapicque et son cercle nautique organisent chaque année, ont eu lieu les 25 et 26 décembre. Elles eurent lieu par un beau soleil et une bonne brise. Les courses furent gagnées par M. Bienvenue sur « Jabotte » et M. Pourquier sur « Anophèle ».

———————————

La baie d'Along et le tourisme
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 16 avril 1933)

Depuis cinquante ans que la France est établie au Tonkin, la baie d'Along, chantée en vers et en prose comme une des merveilles du monde, photographiée à des milliers d'exemplaires par la propagande officielle, a vu, chaque année, un certain nombre de nos compatriotes, surtout ceux auxquels l'Administration offrait les moyens d'excursionner gratuitement, quelques douzaines d'étrangers et même, par-ci par-là, un Annamite voyageant pour son plaisir.

Aux années de la grande prospérité, on a compté jusqu'à quatre cents visiteurs. C'est quatre mille qu'il faudrait pour qu'on puisse parler de tourisme., et quarante mille pour qu'il puisse être question d'une industrie touristique. Il serait trop long de rechercher ici les causes de cet insuccès. D'ailleurs, il est plus intéressant de préparer l'avenir que d'épiloguer sur le passé.

Or cet avenir, un syndicat d'initiative vient de se former pour s'en charger, ou, plus exactement, pour continuer l'œuvre commencée depuis quelques années par quelques initiatives privées et pour en assurer la pérennité.

Nous donnons à la fin de cet article un extrait de l'acte de naissance de ce syndicat en même temps que quelques renseignements sur l'une des plus intéressantes des initiatives dont nous avons parlé : le Cercle Nautique.

Le syndicat d'initiative de la baie d'Along

Par décision du 2 mars, M. le résident supérieur au Tonkin a approuvé les statuts du Syndicat d'initiative de la baie d'Along qui à comme comité provisoire :

Président : M. LESTERLIN [4], administrateur en retraite, directeur de la Société foncière du Tonkin et de l'Annam, Hanoï.

Vice-Présidents :

M. LACOLLONGE, architecte principal des bâtiments civils en retraite, Hanoï.

---

[4] Paul Lesterlin (1871-1955) : après une carrière d'administrateur civil en Annam (1904-1924), il se consacre aux affaires en commençant comme directeur à Hanoï du Crédit foncier de l'Indochine. Voir encadré :
www.entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Credit_foncier_IC.pdf

M. LAPICQUE, armateur, capitaine au long cours, président du Cercle nautique de la baie d'Along.

Secrétaire-trésorier :

M. BARBOTIN, commerçant, 9, bd Amiral-Courbet, Haïphong.

Membres :

MM. LABORNE, directeur de la Banque franco-chinoise, Haïphong ;

DAURELLE [René], industriel à Hanoï.

POURQUIER, président du Cercle nautique de Hanoï, direction de l'Enseignement à Hanoï.

———————————

LES CANOTS DU HAUT TOURISME

par CATON [= Henri Cucherousset]

(*L'Éveil de l'Indochine*, 4 juin 1933)

[…] Un autre exemple absolument typique du gaspillage touristique, est celui des canots du Haut Tourisme. Qu'on nous pardonne si les chiffres que nous allons donner ne sont pas absolument exacts. Il faut qu'on sache que la presse n'a aucun moyen de se renseigner exactement pour dire la vérité. Car les fonctionnaires en général ne sont pas autorisés à renseigner la presse, la plupart du temps, cela leur est interdit par leurs chefs. Et ceux-ci ne donnent de renseignements qu'à la condition d'être encensés et lourdement encensés ; une critique, et, pour des années la porte, de ce chef, est fermée au journal.

Reste l'autre moyen. Se procurer, par des voies détournées, des copies de documents ou obtenir quelques tuyaux d'un fonctionnaire mécontent. Mais outre qu'un journaliste sérieux n'admet pas ces moyens-là, on ne saurait ainsi avoir une vue d'ensemble et l'on n'a aucune garantie d'exactitude ; surtout, l'on n'a pas de preuves.

En ce qui concerne l'histoire comique des canots du Haut-Tourisme, nous avons, depuis cinq ou six ans, recueilli des renseignements si concordants que nous ne risquons guère, à quelques détails près, d'être démenti. L'affaire est typique de la manière de l'homme brouillon que la colonie avait pris pour un génie [Lochard], et dont elle vient enfin de se débarrasser.

Donc le Grand Chef des dix-huit services, Grand Maître de la Direction du Haut Tourisme, décida un beau jour de faire construire à Haïphong, dans les ateliers de M. Porchet, trois canots de tourisme, un petit pour les lacs Babé, et deux plus grands pour la baie d'Along.

Les trois canots furent construits, solides, puissants mais sans en bien considérer le but. Le coût de la construction s'éleva à 30.000 $, dont 27.000 $ pour les canots de la baie d'Along.

Quand ils furent achevés, la Haute Direction du Haut Tourisme se trouva devant un problème difficile : que faire de ces canots ? […] Les deux [canots destinés à la baie d'Along étaient] amarrés au dock flottant, devant le chantier et le Haut Tourisme semblait les avoir oubliés,

Au bout d'un nombre assez sérieux de mois, l'inspection générale du Haut Tourisme, se rappelant soudain leur existence, se trouva dans un terrible embarras. Que faire ! Comment faire bouger ces bateaux, comment les amener à Hongay ?

Un moment, on pensa à créer un corps des Administrateurs des Canots du Haut Tourisme, avec des mécaniciens de diverses classes, des capitaines, des agents, un chef de port, etc. Même réduit au minimum, c'était une organisme à 600 $ par mois au moins à créer à Hongay et une maison à construire.

On fut sauvé par une proposition d'un armateur [Lapicque] qui, pour ses opérations en baie d'Along, avait un pied à terre en face de Hongay, à Va-Tchaï, et qui avait, outre

quelques solides connaissances nautiques, un esprit fertile en ressources. Moyennant, croyons-nous, 200 $ par mois, il s'engagea à affecter à ces deux canots des équipages de marins, à entretenir les canots en bon état et à créer une organisation touristique avec bureau à Haïphong. Il fit mieux qu'il n'avait promis, ajouta à ces deux canots (dont le plus gros n'avait rien de touristique mais avec ses deux fortes machines faisait un excellent remorqueur) toute une flottille de canots et goélettes, et une jonque, qui devait devenir fameuse sous le nom de « Princesse-Turandot ». Cette jonque, construite à grands frais par le Service forestier, avec un puissant moteur, n'avait jamais voulu marcher et le Service forestier, stupéfait que les lois de la mécanique n'obéissent pas à ses circulaires, avait pensé qu'il y avait un « ma-coui » [génie maléfique] dedans et l'avait vendue à vil prix. La Douane est d'ailleurs en train de faire la même expérience, de sorte qu'il y aura de nouveau une bonne occasion dans quelque temps. En tout cas, la baie d'Along se trouva dotée d'une organisation touristique qui marchait parfaitement, quand un des chefs du Haut Tourisme ayant pris place dans le gros canot remorqueur fut incommodé par le bruit du moteur, l'odeur d'huile et la chaleur. C'était la fin du contrat. Il retira les deux canots sous le prétexte que 200 $ par mois pour leur entretien, c'était trop cher, et il décida de faire mieux que l'initiative privée. Du gros canot, que celle-ci avait si bien utilisé comme remorqueur, il ferait, lui, une maison flottante, quelque chose de mieux que la « Princesse-Turandot ». On envoya le canot à ces prestigieux techniciens que sont les élèves de l'École technique, même-chose-l'École-Centrale, de Haïphong, et moyennant une dépense de 13.000 $ (quatre fois au moins ce qu'avait coûté à l'initiative privée l'achat et l'aménagement si artistique de la « Princesse »), le gros canot fut délivré de ses moteurs et de ses hélices, et transformé en une espèce d' « ousseboite » [house-boat] que son petit frère devait remorquer.

Puis les canots furent confiés à l'Hôtel des Mines, de Hongay, avec une indemnité mensuelle de 175 $ pour l'entretien des bateaux, en lui recommandant d'établir pour les passagers un tarif salé, à la portée seulement des gens bien. Malheureusement, le petit canot, qui est un excellent canot, n'a rien d'un remorqueur et, lorsqu'on lui colla « l'ousseboite » au derrière, il y mit la plus grande mauvaise volonté... de sorte que si le canot nº 2 sort de temps en temps, son grand frère reste piteusement à l'ancre, inutilisable, pleurant ses moteurs, dont nous ignorons actuellement le sort.

Pendant ce temps, l'initiative privée d'en face, devenue le Cercle nautique de la baie d'Along, augmentait sa flottille, qui comporte maintenant quinze unités, et perfectionnait son organisation.

Seulement, un cercle est une affaire privée et, si les amis sont facilement admis à en profiter, les touristes étrangers, eux, doivent se contenter du seul canot nº 2 du Haut Tourisme. Il a coûté à lui seul le prix d'une flottille, mais on conçoit qu'il ne rend pas au tourisme les services d'une flottille de quinze unités très variées.

Quant au contribuable, il doit s'estimer heureux de n'avoir payé que 43.000 $ en capital et de ne payer mensuellement que 175 $ pour ce résultat mirobolant, car il n'a tenu qu'à un cheveu que cela lui coûtât 200.000 $. La Haute Direction du Haut Tourisme n'avait-elle pas projeté, trouvant insuffisantes les chaloupes monoroues de la SACRIC (délicieux petits paquebots avec places en première et deuxième classes pour une vingtaine de passagers) de faire construire quelque chose de beaucoup mieux, à l'instar des grands bateaux de tourisme du Nil, mais plus rapides. Ce bateau, qui serait allé cueillir les passagers à Haïphong, à bord des paquebots en rivière, aurait coûté au minimum 160.000 $. Les gens du Haut Tourisme n'avaient oublié que trois choses : c'est que les bateaux qui viennent de Hongkong ne sont pas faits pour des armées de touristes, que le Service de la Sûreté n'admettrait jamais que de telles facilités fussent offertes à des passagers étrangers, et qu'il faudrait, pour faire vivre un tel bateau, au moins deux séries de cent touristes par semaine.

Pendant ce temps, les excellentes chaloupes monoroues de Sauvage et de la SACRIC, qui serait de si parfaits instruments de tourisme s'il y avait des touristes, continuent à

voyager le plus souvent à vide, car très peu de Français du Tonkin s'intéressent à la baie d'Along et ni les navires venant de Hongkong ni ceux qui viennent de France n'en amènent.

L'administration du Tourisme a tout gâté en dépensant énormément et il ne faudrait plus penser au tourisme en baie d'Along, si, comme nous venons de le voir, l'initiative privée en créant avec des moyens modestes une organisation à très bon marché pour la jeunesse, n'avait créé l'intérêt dans la baie d'Along.

Cette organisation, qui exclut en même temps que le luxe, le mauvais goût, a charmé tous les étrangers qui ont été admis à en profiter. Rentrés dans leur pays, ils n'en ont fait que des éloges. Et ainsi se fait peu à peu une propagande de bon aloi qui fera oublier les désillusions de tant de gens attirés par une réclame maladroite.

Peu à peu, nous verrons, espérons-le, d'autres initiatives se créer sous l'égide du Cercle, ou avec son concours, pour mettre à la disposition des touristes, des canots à des prix accessibles avec des patrons connaissant bien la baie.

Alors, les touristes de Hongkong ou d'ailleurs arriveront d'eux-mêmes, à mesure que la bonne propagande des touristes satisfaits fera oublier la fâcheuse réputation que l'Indochine touristique s'est faite à l'étranger.

On verra des gens de Hongkong profiter des commodités qu'offrent une partie des navires qui viennent chercher en baie d'Along anthracite, calcaires et sables. Puis, pour peu que les Messageries Maritimes condescendent à s'en occuper à Hongkong, l'on verra des personnes de cette ville prendre, malgré leur chétive apparence, les bateaux, qui sont loin de manquer de confort, du service régulier Hongkong-Haïphong. Peut-être l'Administration les autoriser a-t-elle à faire une courte escale au rocher du Dragon, avant d'aller s'engager dans l'estuaire du Cua-Nam-Trieu.

Au Dragon, prévenus la veille, des canots ou goélettes attendront les touristes pour les promener tout de suite parmi les plus beaux sites de la baie, et les amener soit à une auberge flottante soit à l'hôtel de Hongay ; d'où, le lendemain ou le surlendemain ou quelques jours après, ces touristes se rendraient à Haïphong ou à Hanoï par chaloupe ou par auto, ou bien iraient reprendre à la sortie de la baie d'Along le paquebot de Haïphong à Hongkong qui n'aurait qu'un petit détour à faire, une petite heure à sacrifier pour passer les cueillir.

Ainsi, le bon renom de la baie d'Along se répandrait vite, sans grands frais de publicité dans Hongkong, la vaste métropole qui, au point de vue qui nous intéresse, n'est, en somme, qu'une petite ville où tout le monde se connaît [5].

Et quand la baie d'Along sera populaire parmi les Anglais de Hongkong, elle ne tardera pas à être connue des étrangers qui y passent.

Mais avant d'être populaire à Hongkong et à l'étranger, il faut que la baie cesse d'être impopulaire. Comptons sur le Cercle nautique pour cela et sur telles autres initiatives privées qui comprendront où est leur véritable intérêt, et que le milliardaire n'existant plus, le millionnaire se faisant rarissime, c'est sur le touriste à moyens modestes qu'il faut compter.

———————

Le goût du tourisme au Tonkin
par H.C. [= Henri Cucherousset]
(*L'Éveil de l'Indochine*, 21 janvier 1934)

---

[5] À ce propos, combien de Tonkinois ont visité Hongkong ? C'est, pourtant un des plus beaux panoramas et l'une des villes les plus intéressantes du monde entier. Une compagnie de navigation qui ne s'endormirait pas, assurée, grâce à une subvention démesurée, de faire ses frais sans effort, aurait depuis longtemps organisé pour les Tonkinois des excursions tous frais payés à Hongkong.

[…] Le tourisme, sous le prétexte duquel l'Administration a gaspillé follement tant de millions de piastres, est bien peu de chose en Indochine. […] En 1932, peut-être 400 visiteurs en baie d'Along […].

En baie d'Along, sous l'impulsion d'un jeune à barbe grisonnante [Lapicque], il semble que la partie soit gagnée. Une organisation affranchie du snobisme et qui s'adresse aux jeunes à petites soldes et aux familles, a créé, ce qui n'existait encore presque pas au Tonkin, l'intérêt dans la baie d'Along. Or ce tourisme local, si modeste mais si attrayant, a charmé les quelques visiteurs étrangers qui ont été admis à participer dans les mêmes conditions. Et ils se sont empressés de faire à notre mer d'Azur, comme disent les Annamites, une réclame gratuite, qu'un bureau officiel du Tourisme eût payé bien cher.

C'est dans ce sens qu'il faut continuer. Déjà, plusieurs jeunes ménages ont construit ou se proposent de construire à Va-tchay de très modestes mais suffisantes villas ; de modestes pensions de famille suivront peut être, et, à côté du Cercle nautique, quelques loueurs indigènes de bateaux à rames, à voile ou à moteurs un peu aménagés.

Mais, nous dira-t-on, il y a des gens qui ne se satisferont pas de trop de rusticité, qui aiment quand même le confort ! Mais pour ceux-là, c'est bien simple, n'y a-t-il pas en face, à Hongay, un hôtel confortable, presque luxueux, donnant satisfaction aux délicats ?

On peut donc dire que d'ores et déjà, la baie est outillée pour recevoir beaucoup plus de visiteurs quelle n'en reçoit. Et quand la fameuse *Princesse-Turandot* ne suffira plus, il sera si simple pour quelque autre initiative privée, d'équiper une autre jonque, une de ces magnifiques jonques de Ning-Po, par exemple, et de lui choisir un mouillage dans quelque autre endroit non moins romantique. […]

———————

EXCURSIONS EN BAIE D'ALONG
(*L'Éveil de l'Indochine*, 22 avril 1934)

Vous pouvez vous adresser
à Haïphong, 23 rue Jules Ferry, tél. 52
à Va-tchay, (en face de Hongay) tél. Hongay 5
à Hanoï, Union des Syndicats touristiques
11, bd Henri-Rivière. Tél. 776

Pour les promenades

Sept embarcations munies de moteurs sont à la disposition des touristes ; prix selon l'unité employée :

à la journée	32 $ 00	25 $ 00	17 $ 00	12 $ 50
à la 1/2 journée	18 $ 75	15 $ 00	10 $ 00	7 $ 50
à l'heure	3$ 75	3$ 00	2$ 00	1$ 50

Ces prix forfaitaires comprennent tous les frais : location du bateau, salaires des équipages et combustibles consommés pour les parcours classiques dans les limites de la baie d'Along.

Ils sont faits pour deux personnes ; par passager en plus il est compté 0 $ 50 par jour et par personne. Des repas (sans vin) à 1 $ 50 par personne peuvent être préparés ; prévenir d'avance.

Les canots moteurs utilisés peuvent contenir de 5 à 15 personnes. Ce sont de bonnes embarcations solides conduites par des pilotes expérimentés. Munies de moteurs de puissance variant de 5 à 95 chevaux, elles remorquent un petit canot permettant l'embarquement ou le débarquement pour la visite des grottes, tunnels et plages.

Pour les promenades en groupes importants organisées par les sociétés, institutions, etc., ou pour les grandes excursions à la Cac-Ba, à l'île de la Table, Campha-Port, etc., prix à débattre selon l'itinéraire et le nombre des passagers.

Pour les séjours en baie

Hébergement à bord de la « Princesse-Turandot » — transport à Va-tchay à la jonque et retour, promenades et nourriture thé, café compris, non les vins et liqueurs), les prix sont tout compris :

à 2 pers. 15 $ 00 par personne et par jour. Prix total : 30 $ 00
à 3 pers. 12$ 00 par personne et par jour. Prix total : 36 $ 00
à 4 pers. 10 $ 00 par personne et par jour. Prix total : 40 $ 00
à 5 pers. 9 $ 00 par personne et par jour. Pour le groupe : 45 $ 00
à 6 pers. 8 $ 50 par personne et par jour. Pour le groupe 56 $ 00
à 8 pers. **7 $** 50 par personne et par jour. Pour le groupe 60 $ 00

La « Princesse-Turandot », grande jonque chinoise convertie en *house boat*, ou maison flottante, des plus pittoresques, peut recevoir et coucher de dix à douze personnes.

Elle est à l'ancre, à poste fixe, dans la baie de la Surprise, à environ une heure de marche au moteur de Hongay, au pied d'une des plus belles grottes de la Baie, dans un magnifique et calme paysage, bien abrité et à proximité des plus belles plages, grottes, tunnels, cirques, etc.

Le tout peut être visité d'autant plus facilement que, durant tout le séjour à bord de la jonque, une embarcation à voile et à rames reste à la disposition des passagers, en plus du canot moteur et de son youyou, permettant les petites promenades aux environs du mouillage ou les joies de la pêche, de la baignade ou de l'aquaplane.

Pour se rendre à Va-tchay ou Hongay :

De HANOÏ — 146 kilomètres en automobile en passant par Bacninh, Sept-Pagodes et Uông-Bi, par une bonne route — Deux bacs à traverser, le premier à Sept-Pagodes, le deuxième à Yên-Lâp.

On peut aussi se rendre à Va-tchay et Hongay en auto via Haïphong et Quang-Yên. Cet itinéraire comporte trois bacs. La distance est de 165 kilomètres.

Enfin le voyage peut se faire en chemin de fer de Hanoï à Haïphong et de là en chaloupe à Hongay.

De HAÏPHONG. — en automobile 60 km. par Quang-Yên et Yên-Lâp — trois bacs — deux heures environ :

par chaloupe S.A.C.R.I.C. les plus confortables, départs chaque jour, alternés soit à 11 h. 30 soit à 18 h. — Cinq heures de route — 1re classe 2 $ 00, restaurant à bord et couchettes moyennant supplément de 1 $ 00.

De plus chaque matin à 7 h. la chaloupe chinoise « Canton » se rend à Campha en touchant Hongay, 4 h.30 de route.

Pour séjourner à Va-tchay ou Hongay

à HONGAY : Hôtel des Mines — Tél. no 1 Hongay — propriétaire Dufau
à VA-TCHAY : Auberge de la Baie d'Along— tenu par Octome Nishihara
» Local du Cercle Nautique— réservé aux membres
» Six bungalows meublés loués au mois, à la saison ou à l'année.

EXCURSIONS EN BAIE D'ALONG

Vous pouvez vous adresser

à Haiphong, *23 rue Jules Ferry, tél. 52*
à Va-tchay, *(en face de Hongay) tél. Hongay 5*
à Hanoï, *Union des Syndicats touristiques 11, Bd Henri Rivière. Tél. 776*

* * *

Pour les promenades

Sept embarcations munies de moteurs sont à la disposition des Touristes ; prix selon l'unité employée :

à la journée	32 $ 00	25 $ 00	17 $ 00	12 $ 50
à la 1/2 »	18 , 75	15 , 00	10 , 00	7 , 50
à l'heure	3 , 75	3 , 00	2 , 00	1 , 50

Ces prix forfaitaires comprennent tous les frais : location du bateau, salaires des équipages et combustibles consommés pour les parcours classiques dans les limites de la Baie d'Along.

Ils sont faits pour deux personnes ; par passager en plus il est compté 0 $ 50 par jour et par personne. Des repas (sans vin) à 1 $ 50 par personne peuvent être préparés ; prévenir d'avance.

Les canots moteurs utilisés peuvent contenir de 5 à 15 personnes. Ce sont de bonnes embarcations solides conduites par des pilotes expérimentés. Munies de moteurs de puissance variant de 5 à 35 chevaux, elles remorquent un petit canot permettant l'embarquement ou le débarquement pour la visite des Grottes, Tunnels et Plages.

Pour les promenades en groupes importants organisées par les Sociétés, Institutions, etc.., ou pour les grandes excursions à la Cac-Ba, à l'Ile de la Table, Campha-Port, etc, prix à débattre selon l'itinéraire et le nombre des passagers.

Pour les séjours en Baie

Hébergement à bord de la « Princesse Turandot » — transport à Va-tchay à la jonque et retour, promenades et nourriture thé, café compris), (non les vins et liqueurs) les prix sont tout compris :

à 2 pers.	par	15 $ 00		30 $ 00
à 3 »		12 , 00	prix total	36 , 00
à 4 »	personne	10 , 00		40 , 00
à 5 »	et	9 , 00	pour	45 , 00
à 6 »		8 , 50	le groupe	56 , 00
à 8 »	par jour	7 , 50		60 , 00

La « *Princesse Turandot* », grande jonque chinoise convertie en house boat, ou maison flottante, des plus pittoresques, peut recevoir et coucher de dix à douze personnes.

Elle est à l'ancre, à poste fixe, dans la Baie de la Surprise, à environ une heure de marche au moteur de Hongay, au pied d'une des plus belles grottes de la Baie, dans un magnifique et calme paysage, bien abrité et à proximité des plus belles plages, grottes, tunnels, cirques, etc...

Le tout peut être visité d'autant plus facilement que, durant tout le séjour à bord de la jonque, une embarcation à voile et à rames reste à la disposition des passagers, en plus du canot moteur et de son youyou, permettant les petites promenades aux environs du mouillage ou les joies de la pêche, de la baignade ou de l'aquaplane.

Pour se rendre à Va-tchay ou Hongay :

De HANOI — 146 kilomètres en automobile en passant par Bacninh, Sept-Pagodes et Uông-Bi, par une bonne route — Deux bacs à traverser, le premier à Sept-Pagodes, le deuxième à Yên-Lâp

On peut aussi se rendre à Va-tchay et Hongay en auto via Haïphong et Quang-Yên. Cet itinéraire comporte trois bacs. La distance est de 165 kilomètres.

Enfin le voyage peut se faire en chemin de fer de Hanoï à Haïphong et de là en chaloupe à Hongay.

De HAIPHONG. — en automobile 60 km. par Quang-Yên et Yên-Lâp — trois bacs — deux heures environ :

par chaloupe S.A C.R I.C. les plus confortables, départs chaque jour, alternés soit à 11 h. 30 soit à 18 h. — Cinq heures de route — 1re classe 2 $ 00, restaurant à bord et couchettes moyennant supplément de 1 $ 00.

De plus chaque matin à 7 h. la chaloupe chinoise « *Canton* » se rend à Campha en touchant Hongay, 4 h.30 de route.

Pour séjourner à Va-tchay ou Hongay

à HONGAY : Hôtel des Mines — Tél. N° 1 Hongay — propriétaire Dufau
à VA-TCHAY : Auberge de la Baie d'Along — tenu par Octome Nishihara
» Local du Cercle Nautique — réservé aux membres
» Six Bungalows meublés loués au mois, à la saison ou à l'année.

CHRONIQUE DE HAÏPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 29 août 1934)

CROISIÈRE. — Le yacht « Héliopolis », appartenant à M. le baron Jean Empain, est parti dans l'après-midi d'hier pour la baie d'Along ayant à bord : M. le baron Jean Empain ; Mlle Hernitte ; M. de Crussol d'Uzès ; Mlle Dehaëne ; Mme Duret ; Mlle Henriette Mendeslohn ; M. de Lachaud de Loqueyssie ; tous de nationalité française ; Mlle Van Laethen Marie Jeanne ; M. de Hallay, belges ; M. Bavolby et Bishop, anglais ; Mlle Siegfried Resch Kudsen, norvégienne, M. Hector Deque, uruguayen ; Mlle Arian Guedeonoff, russe.

Vie mondaine
(*Chantecler*, 30 août 1934)

M. Robin en baie d'Along

Dès que fut terminée la visite du gougal à la ville de Haïphong, M. Robin* s'est rendu à Hongay, pour, de là, gagner la baie d'Along, où il avait été invité à bord du yacht *Héliopolis*, par M. le baron Empain, et par l'intermédiaire de M. Jaspar [6], consul de Belgique à Hanoï. M. Robin en est revenu dans la soirée de lundi et a de suite repris la route de la capitale.

Le yacht *Héliopolis*

C'est une très belle unité de plaisance, battant pavillon belge et appartenant au milliardaire baron Empain, directeur du Métropolitain de Paris, administrateur de la Société internationale des Wagons-lits et de la Société des Cristalleries de Saint-Gobain [n'importe quoi !].

Le yacht est.de nationalité belge comme son propriétaire ; il est servi par un équipage de 35 hommes. Quatorze personnes, dont 7 hommes et 7 dames, sont les. invités du baron Empain.

Le yacht est actuellement mouillé dans le Cua-cam, à la hauteur du Song-tam-bac. :

Nous aurons à revenir sur les conditions de sa visite de notre port, qui ont laissé le plus déplorable effet à nos hôtes de quelques jours, en raison des formalités douanières et, surtout, de celles du Service de la police du port, exigeant la production du passeport de chacun des invités, malgré qu'ils n'étaient là qu'en escale.

Ces formalités sont réglementaires, c'est entendu. Mais il y a la manière, et ni les douaniers ni la police ne l'ont eue : Alors que, dans tous les ports étrangers, où le yacht a fait escale, les invités passagers ont toujours joui de la plus entière liberté d'action.

Mauvaises notes pour le tourisme en Indochine.

ANNAM

HUÉ
(*L'Avenir du Tonkin*, 5 septembre 1934)

---

[6] Jules Jaspar (1878-1963) : directeur des Éts Gratry : www.entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Gratry-Indochine.pdf

Visiteurs. —Hué, 5 septembre. — Le baron Empain et les personnes l'accompagnant ont quitté Hué hier après-midi, se rendant à Tourane et Saïgon, après avoir effectué une visite très complète de la capitale de l'Annam et des excursions aux environs.

———————————

LES RÉGATES EN BAIE D'ALONG

(*L'Avenir du Tonkin*, 17 novembre 1935)

[article rajouté le 8/6/2021]

Le sport de la voile fait décidément merveille en Indochine.

On put s'en rendre compte les 10 et 11 novembre derniers dans le cadre grandiose de la baie d'Along où les représentants de cinq cercles indochinois étaient venus disputer la Coupe de l'Empereur dite « Coupe Bao-Dai », gagnée l'an dernier à Hué par M^lle^ et M. Lapicque, la « coupe baie d'Along » offerte par M. le secrétaire général Yves Châtel, qui se courait pour la première fois, et le « Coupe des Dames », dotée d'une médaille de vermeil offerte par le Yacht Club de France.

Ces régates se disputèrent sous la présidence de M le lieutenant de vaisseau Sturm, commandant la flottille des canonnières du Tonkin, assisté de M. Brun Buisson, président du Cercle nautique de Do-Son, de M. Lapicque, président du Cercle nautique de la baie d'Along, et sous le contrôle des officiers de la canonnière « Vigilante », en présence d'un public de fervents de la voile.

Cinq cercles étaient représentés :

Do-on par M^lles^ Brun-Buisson et Chevalier, MM. Brun-Buisson et Le Pichon.

Hanoï par MM. Pourquier, Jannin, Goutelle et Benas.

Hué par M^mes^ Hasle et Surcouf, docteur Hasle et M. Surcouf.

Saïgon par MM. Groille et Gotanègre.

Along par M^lle^ Lapicque, MM. Sallenave, Dowdall et Moon.

Saïgon, spécialisé jusqu'alors dans le pratique de l'aviron, se joignait pour la première fois aux autres cercles de l'Union pour disputer la « Coupe Bao-Daï ». Son représentant, M. Groille, l'un dis promoteurs de l'aviron en Cochinchine, donna une démonstration de yole de mer et nous espérons que le temps est proche où se disputeront à côté des régates à voile, des régates à l'aviron, dans la si fameuse baie.

Le temps fut splendide : merveilleuses journées de novembre en baie d'Along où le soleil se fait moins chaud, la lumière moins vive, le vent plus frais. Le cadre charmant de Vachay avec sa verdure, ses fleurs, ses bungalows pittoresques, la baie avec son arrière-plan fantastique de rochers bleutés, les voiles lointaines des sampans groupés pour la pêche, puis, toutes proches, la noble prestance de la « Princesse Turandot » au château arrière auréolé de bannières légendaires, les lignes sévères de la « Vigilante » composaient avec les jonques, la goëlette « Paulette », le « Jabotte », les dinghees et autres yachts de course aux voiles blanches déployées, un spectacle rare.

Les épreuves se disputèrent sur un parcours d'environ 2 milles en triangle et limité à 1 ou 2 tours, selon la brise et les courants.

La ligne de départ et d'arrivée était déterminée par le grand mât de la canonnière « Vigilante » et le pavillon dit du « Casino » Où se tenait le jury.

Il y eut [8] courses le 11. 5 de ces courses constituaient les épreuves éliminatoires de la Coupe du Championnat d'Indochine offerte par S. M. Bao-Daï, 2 les épreuves de la Coupe de la baie d'Along et une la Course des dames.

Brises du N.N E au Sud variant de calme à jolie et petite brise et courants divers, généralement de jusant dont il fallait bien tenir compte en suivant le parcours et par conséquent bien connaître ce qui, de toute évidence, avantageait ceux qui pratiquent habituellement les parages.

La coupe Bao Dai, après les 5 épreuves, reste une deuxième fois au Cercle nautique de la Baie d Along. Les résultats des 5 épreuves donnent :

1° Along, 20 points, durée des 5 parcours 4 h. 00 m 45 ".
2° Hanoi, 15 4 h 34 M 8 "
3° Doson, 14 4 h 17 m 8"
4° Saïgon, 13 4 h 55 m 5"
5° Hué, 12 4 h 3 05"

Hué, qui est 5e dans le classement, est le 3e en temps, car il eut la malchance à la première course, en virant le 2e but, d'accrocher son écoute de grand voile à une godille débordant de l'arrière du sampan servant de bouée, d'où disqualification qui lui fit marquer zéro pour cette course.

La coupe de la baie d'Along offerte par M. Yves Châtel, d'après son règlement, peut se courir en simple ou en double avec une ou deux équipes de chaque cercle entrant en compétition. Il y eut une course le 10 et une course le 11, chacune d'elles avec 8 monotypes, menés par les représentants d'Along, Doson, Hanoï, Hué ; Saïgon s'était retiré, n'ayant qu'une équipe.

Les 8 monotypes sont les copies du dinghie International de 14 pieds ; 4 sont venus de Hongkong, 4 ont été construits aux chantiers du Cercle d'Along a Vachai qui a déjà essaimé ce type à travers toute l'Indochine : à Hué, à Pnom-Penh, à Dalat. Embarcations intéressantes à conduire mais plutôt survoilées, ne supportent pas la moindre faute ou inattention de leur skipper qui doivent donc être déjà bien initiés.

AUX RÉGATES DE LA BAIE D'ALONG
LES 2 EQUIPES DE LA BAIE D'ALONG
s'adjugent tous les trophées

(*L'Avenir du Tonkin,* 12 novembre 1936, p. 1*)*

Il est 8 heures lorsque retentit sous le coquet pagodon qui sert de débarcadère à Va-chai, le coup de gong symbolique, qui annonce à tous les échos de la montagne, que les régates de la baie d'Along vont commencer. Les 10 petits monotypes du cercle nautique de la baie d'Along qui sommeillaient mollement au bas de la jetée, semblent avoir entendu l'appel. Ils déploient un à un, leurs longues ailes blanches, et sous la brise matinale qui souffle du nord-est, leurs petites voiles blanches s'agitent nerveusement.

Nervosité bien naturelle pour qui sait la qualité de l'enjeu : 2 coupes ; dont une offerte par S. M. l'empereur d'Annam, Bao-Dai, et mise en compétition depuis 1935, et une autre, don gracieux de M. Yves Châtel en 1935, lors de son passage à Va-Chai. Cette dernière coupe représentait l'enjeu principal de ces régates, puisque, suivant le désir de son donateur, elle devait revenir définitivement au Cercle nautique qui l'aurait gagné trois fois de suite. Le Cercle nautique de la baie d'Along, gagnant de la coupe, au cours de deux régates successives, était donc un rival dangereux pour les autres cercles engagés dans la compétition.

La coupe Bao-Dai

Cette coupe, dite « du Championnat d'Indochine », fut disputée en quatre courses ; chacun des cercles nautiques était défendu par deux équipes composées de :

M. Goutelle père et fils ; M. Benas Bouchon, pour le cercle nautique d'Hanoi.

Le docteur Haslé et sa fille ; M. Beliard et M. de Redon, pour le cercle nautique de Hué.

Mlle et M. Brun-Boisson ; Me Chevalier et M. Novel, pour le cercle nautique de Do-Son.

Mlle Lapicque et M. Salleaux ; M. Dawdall et M. Sellars, pour le cercle nautique de la baie d'Along.

Le cercle nautique de la baie d'Along, déjà détenteur de la coupe pour l'année. 1935, termine les différentes courses avec une avance très nette sur ses adversaires, puisqu'aux points : le C. N d'Along gagnait avec 40 points alors que la C.N. de Hué et d'Hanoi le suivaient avec chacun 21 points ; le C N. de Do-Son ne totalisant que 19 points.

Le C N. de la baie d'Along conservait donc le trophée déjà conquis l'année dernière.

La coupe Yves Châtel

Une seule équipe représentait chacun des cercles à cette compétition :

M. Benas et M. Bouchon, pour le C. N. d'Hanoï ; le docteur Haslé et M. Béliard pour le C N de Hué ; Mlle et M. Brun-Buisson pour le C.N. de Do-Son ; M. Hautier et M. Mitchell pour le CN. d'Along.

Une cinquième équipe, composée du second-maître Le Fermier et d'un marin, représentait l'équipage de le canonnière « Tourane » qui, depuis le matin, présidait eux petites performances nautiques de ses petits frères ailés.

Cette cinquième course fut âprement disputée puisque aux points le C. N. d'Along ne gagne qu'avec 5 points d'avance sur le C.N. d Hanoi et de Hué qui se partagent les 2e et 3e place.

Inauguration du local du cercle nautique d'Along

Ce double succès remporté par le C. N. d'Along, ne pouvait qu'ajouter plus de force aux paroles ferventes prononcées par son sympathique président, M. Lapicque, au cours de l'inauguration du local du C. N. d'Along. Véritable nid d'aigle perché à flanc de coteau et caché dans la verdure, cette coquette construction offrira désormais à tous ceux qui voudront bien y venir, un observatoire idéal pour suivre agréablement les évolutions des petits voiliers du club. Nous avons pu, notamment, du haut de ce belvédère, admirer une course organisée avec beaucoup d'à-propos, par M. H. Hautier, et qui fut disputée par quelques quinze sampans dont les voiles couleurs de briques, et aux formes étranges donnait aux spectateurs éloignés l'impression de voir une course de grands papillons volant à fleur de l'eau.

Cette belle journée de régates se termina par une croisière générale de tous les invités et notamment de Mme et M. le résident Crayssac ; le lieutenant de vaisseau Ellouet, commandant la canonnière « Tourane » ; Mme et M. Bourret, sur les goélettes de la flottille du C. N. d'Along. Croisière de joie, de rires et de chantons qui exprimèrent mieux que ne l'auraient fait les remerciements les plus flatteurs, tout le plaisir qu'a éprouvèrent les convives de M. Lapicque en cours de cette agréable journée de sport nautique.

J. C.

« AU TONKIN TOUS LES DEUX »
SIXIÈME CAUSERIE RADIODIFFUSÉE
DU JEUDI 12 NOVEMBRE 1936
(*L'Avenir du Tonkin,* 12 novembre 1936, p. 5*)*
par Julien SOREL

……

Hier, 11 novembre 1936, nous étions à Vatchay, ma femme et moi, les hôtes de M. Lapicque. De notre fenêtre, la baie lumineuse offrait la paisible féerie de ses vagues joyeuses, de ses navires mollement balancés et de son cirque de montagnes bleues et déchiquetées. Près de la canonnière « Tourane », qui avait hissé le grand pavois, une flottille de voiliers attendait au mouillage l'heure des courses régates de la journée.

*
* *

Cette atmosphère de fêtes me reporte malgré moi, mes chers auditeurs, vers une autre date, celle du 11 novembre 1918 à 5 heures du matin. C'est celle de l'armistice que les hommes, par culte ou par religion du Souvenir, fêtent aujourd'hui. Il y a 18 ans que la France, dans la joie de la paix retrouvée, délirait dans une sorte [de] folie sublime. Nul ne saura jamais décrire cette explosion d'instincts longtemps refoulés, cette libération instantanée des esprits et des cœurs.

Georges Suarès raconte ainsi cette page d'histoire : « À 10 heures du matin, la nouvelle avait été connue, mais Clemenceau aurait voulu la garder toute fraîche pour le Parlement. Il dut lever la consigne. À midi, les journaux annonçaient la nouvelle et Paris sortait des trophées. Ce fut une heure indicible.

« Foch était arrivé à Paris dans la matinée. En grimpant l'escalier du ministère de la Guerre, il avait montré à Mordacq la serviette qu'il avait sous le bras et lui avait dit :

— C'est là-dedans.

Aussitôt introduit chez Clemenceau, les deux hommes tombent dans les bras l'un de l'autre, puis ils vont chez Poincaré et les présidents des Assemblées. À 2 h. 1/2, la Chambre se réunit. L'hémicycle est grouillant. Clemenceau se glisse dans la fourmilière. Une longue clameur le salue. D'un pas tranquille, il se dirige vers son banc.

Les députés, la foule des galeries sont debout dans une acclamation sans fin. Une foule de mains tendues couvre l'horizon. Lui, chancelant dans ce tourbillon d'hommages, gagne la tribune. Quand il paraît, toutes les respirations s'arrêtent. Son lorgnon ajusté, il commence d'une voix raffermie la lecture des clauses de l'armistice. À chaque point, à chaque virgule, les députés se lèvent et applaudissent. Ils se dressent, s'abaissent avec des mouvements de vagues, dans une sourde et houleuse clameur, Clemenceau termine, au nom du Gouvernement de la République Française, par le salut de la France une et indivisible à l'Alsace et à la Lorraine retrouvées !...

Et puis... continue Clemenceau, honneur à nos grands morts qui nous ont fait cette victoire !

C'est fini. Avec une gravité simple, Clemenceau, refoulant son émotion, descend de la tribune. Une escorte enthousiaste l'accompagne à son banc. On ne peut pas monter plus haut que Clemenceau ce jour-là. Il avait atteint les limites de la grandeur humaine. »

Hanoï, hier, dans le faste somptueux et coutumier de ses pavillons neufs, dans le grondement des canons et dans l'étincellent de ses lumières multipliées, a fêté le 11-Novembre. Il a paru opportun au modeste speaker qui vous parle d'ajouter au faste des cérémonies officielles le déférent et humble hommage de sa pensée et de son cœur.

*
* *

Vatchay n'a pas échappé à l'allégresse générale. Les régates organisées par M. Lapicque furent, en effet, occasion d'une aimable et passionnante réunion sportive.

Tout contribua, du reste, au succès total de cette journée : la sympathie de l'accueil du cornac et de sa famille, la brise favorable et la pureté du ciel. Le Cercle de la baie

d'Along conserva, après une lutte épique, la splendide coupe d'argent massif offerte par S. M. Bao-Dai ainsi que la coupe Châtel. Le S N.H., de Hanoï, a joué de malheur ; l'équipage Goutelle père et fils ayant embouti une bouée a été disqualifié. À la première course, Bénas Bouchon, arrivés premiers, furent déclassés seconds par suite d'une histoire de bouée baladeuse à laquelle personne n'a encore rien compris. Au troisième tour, déveine noire, les mêmes Bénas Bouchon cassent l'écoute de la grande voile et manœuvrent voile amarrée. Hué, excellemment représenté par le docteur Haslé et sa jeune fille, par MM. Belliard et de Redon, arrivèrent à égalité de points avec Hanoï. Doson suivait du reste de très près avec Mlle et M. Brun-Buisson.

Vers midi, on inaugura le cercle de Vatchay où Mlle et M. Lapicque offrirent le plus gentiment du monde le champagne à tous les invités parmi lesquels nous avons noté : Mme et M. Céro, Mlle et M. Brun-Buisson, Mme et M. Glutron père et fils, M. de Redon, M. Belliard, Mme et M. Bouchon, Mlle Allouart, M. Sellars, M. Dowdall, MM. Goutelle père et fils, M. Bénas, M. Pourquier, Sallenave, M. Hautier, M. Mitchell, le commandant et les officiers de la canonnière *Tourane*. Le chroniqueur saisit l'occasion au vol pour complimenter très sincèrement M. Lapicque de la belle réalisation du Cercle Nautique de la baie d'Along. Sa construction est un petit chef-d'œuvre de bon goût et la vue de la baie d'Along y est absolument unique.

Vers 17 heures 30, il fallut s'arracher à la passionnante séduction de la mer et reprendre le chemin du bercail.

Après avoir pris congé de la famille Lapicque qui nous a si gentiment gâtés, Haïphong nous procure une surprise. Trois petites filles qui sont de vieilles connaissances de Hanoï nous arrêtent au passage et nous voilà huit dans une voiture à cinq places : trois devant et cinq derrière. Ma femme, qui est déjà aplatie entre Belliard et Goutelle fils, reçoit d'autorité la petite Goutelle sur la cuisse gauche, Denise Gauthier sur la droite. Devant s'était incrustée Simone Gauthier échevelée comme après une fin de 100 mètres haies. Tout se passa très bien et les barres de torsion tinrent le coup superbement jusqu'à la maison Gauthier où papa et maman furent ahuris de voir débarquer une telle foule de cette petite bonbonnière. Après quoi les amis Subira nous accrochèrent à dîner, et la famille Gauthier nous retint ensuite au café.

Ceci vous explique sans avoir besoin de recourir à des commentaires, pourquoi nous ne sommes rentrés à Hanoi qu'à deux heures du matin après un voyage record en une heure quinze, pourquoi ma femme a dormi jusqu'à onze heures quinze après l'arrivée de ses invités et enfin pourquoi Julien Sorel, malgré ses trois cacheta d'aspirine, promène depuis ce matin une mauvaise humeur aussi persistante et récalcitrante.

Mes chers auditeurs, je souhaite pour votre repos de n'avoir jamais à parler au micro après trois nuits blanches successives. Bye, bye.

———————————

L'ACTIVITÉ DU CHEF DU PROTECTORAT
Tournée de M. le résident supérieur p i. de Tastes [7] à Quang-yên
(*L'Avenir du Tonkin*, 10 juin 1939)

……

Après avoir passé la nuit à l'hôtel de la résidence, le chef du Protectorat partit le lendemain, à 6 h. pour Vatchay, où M. Lapicque, l'armateur bien connu, lui fit visiter ses propres installations ainsi que les futurs locaux de la Société nautique de la baie d'Along.

……

[7] Henry de Tastes (Orléans, 2 mai 1883-Saïgon, 3 oct. 1940) : frère du député Lionel de Tastes. Administrateur des services civils en Cochinchine, il devient en 1929 administrateur de la Cie foncière d'Indochine, puis réintègre l'Administration en 1934. Futur résident de France à Binh-dinh (Sud-Annam).