

## SOCIÉTÉ FRANÇAISE DES CHARBONNAGES DU TONKIN (1888-1895)

### Antoine BAVIER-CHAUFFOUR, FONDATEUR ET ADMINISTRATEUR DÉLÉGUÉ MARMOTTAN , PRÉSIDENT MAJORITÉ ANGLAISE DE HONG-KONG

Jean-Auguste-Antoine BAVIER, dit BAVIER CHAUFFOUR

Né à Zurich (Suisse), le 25 mars 1844.

Fils de Jean Antoine Bavier, de Chur, canton de Graubunden, et Rosalie Chapuisat, son épouse.

Marié en 1872 à Fanny Chauffour, fille de Victor Chauffour (1819-1889), conseiller d'État, et de Fanny Kestner, belle-sœur du sénateur Scheurer-Kestner, de Charles Floquet, tante de M<sup>me</sup> Jules Ferry et de Charles Risler (industriel, maire du 7<sup>e</sup> arr. de Paris).

Enfants :

— Marguerite (1872-1967), mariée à William Chaplin, sous-lieutenant d'artillerie, fils du peintre Charles Chaplin ;

— Mathilde (1874-1956) mariée avec André Regnault, préfet de l'Aisne ;

— Charles (1877-1920), ingénieur des mines, marié avec Martha Bourgeois ;

— Marianne (1881-1963) mariée en 1900 avec Albert Bazaine, d'une famille d'officiers.

Naturalisé français par décret du 14 novembre 1887.

Ingénieur.

Dirigeant des Mines de fer de Joudreville (*Les Nouvelles*, 23 décembre 1913).

Chevalier de la Légion d'honneur du 4 août 1921 (ministère des Colonies) : industriel fondateur de la Soc. française des charbonnages du Tonkin.

Alors propriétaire d'une importante usine de produits chimiques à Thann [Actionnaire des Produits chimiques de Thann et Mulhouse (héritage Kestner)].

Décédé à Paris XVII<sup>e</sup>, le 10 avril 1926.

*Henri Pierre Joseph MARMOTTAN, président*  
(1832 Valenciennes-1914 Cannes)

Fils de Joseph Marmottan, négociant, et de Julie Agathe Louise Herrewyn.  
Marié à une Dlle de Lubersac.  
Docteur en médecine.  
Conseiller municipal au lendemain du 4 septembre 1870, puis maire (1883) du  
16<sup>e</sup> arrondissement de Paris,  
conseiller général (1872-1876) et député de la Seine (1876-1898, nsrp).  
Président des Mines de Bruay pendant plus de trente ans  
et des Mines d'Albi à partir de juillet 1887.  
Chevalier (1899), puis officier (1906) de la Légion d'honneur.

TONKIN  
(*Le Figaro*, 16 août 1884)

.....  
Toujours à propos du Tonkin, le journal *l'Intransigeant* publie une lettre datée de Saigon, dont nous extrayons ces quelques renseignements instructifs :

... Je reviens d'Hanoï profondément découragé et convaincu qu'il n'y a rien à faire au Tonkin pour les Français qui voudront, avec leurs seules ressources, tenter un établissement sérieux dans le pays. Pour avoir quelque chance de succès, il faudrait que les conditions de la tentative fussent égales pour tous. Or, ce n'est pas le cas. Dès maintenant, un puissant syndicat de capitalistes a pris moralement possession du pays. Ce syndicat est représenté au Tonkin par un certain Bavier-Chauffour, cousin germain de M. Jules Ferry, débarqué à Hanoï au commencement du mois de mars dernier avec des lettres de son parent qui ont mis à ses ordres toutes les autorités, même les plus hautes, de notre nouvelle colonie. M. Sylvestre, chef de bataillon d'infanterie de marine et directeur des affaires civiles à Hanoï, s'est fait le cicérone, le protecteur et le complaisant de M. Bavier-Chauffour.

Celui-ci est logé dans la pagode située au bord du Petit Lac, un véritable palais, et gratuitement, bien entendu. Il jouit de tous les privilèges et de tous les avantages des officiers supérieurs du corps expéditionnaire. Il y a plus : l'armée et la flotte sont à sa disposition. Cela peut vous paraître incroyable, mais cela est ainsi. Peu de temps après son arrivée, M. Bavier-chauffour, qui est venu au Tonkin pour demander des concessions minières, voulut visiter, en compagnie d'un ingénieur anglais qu'il promène avec lui, les mines de Mi-Duc. Non seulement on lui procura tous les moyens de transport nécessaires, mais encore on lui donna pour escorte quatre compagnies, sous prétexte de faire une reconnaissance militaire dans cette région.

Ce n'est pas tout, la lettre ajoute qu'un mois plus tard, à la fin de mai, ce même M. Bavier-Chauffour voulut vérifier l'importance des gisements de charbon situés sur le littoral de la baie d'Along et que, pour rendre son excursion plus facile et plus rapide, on détacha de la flottille un aviso de guerre, qui remorqua jusqu'aux mines de houille le parent du Premier ministre.

Et le correspondant de *l'Intransigeant* termine ainsi :

Ces faits scandaleux ont produit à Saigon un mécontentement d'autant plus vif qu'à la même époque, M. Stocker, ancien officier de l'armée française et dernièrement mineur en Californie, s'était vu empêché d'aller visiter ces mêmes gisements de houille.

Les autorités s'étaient opposées au départ d'un petit bâtiment qu'il avait armé à ses frais, et à bord duquel il avait annoncé son intention d'aller explorer la baie d'Along.

En présence de pareils faits, il n'y a rien à essayer. L'immense richesse du Tonkin consiste dans ses mines ; le droit de concéder ces mines est entre les mains du gouvernement, et ceux qui sollicitent la concession sont représentés par un proche parent du Premier ministre. Dans ces conditions-là, que voulez-vous que l'on puisse faire ?...

---

PARIS AU JOUR LE JOUR  
(*Le Figaro*, 18 août 1884)

L'*Intransigeant* continue à nous donner des détails intéressants sur la personnalité de M. Bavier-Chauffour, le neveu de M. Jules Ferry, dont nous parlions avant-hier :

Nous recevons de curieux détails touchant le sieur Bavier-Chauffour, l'agent d'affaires de la maison Ferry au Tonkin, dont nous avons, avant-hier, raconté les hauts faits.

Ce monsieur, neveu par alliance de Jules Ferry, a épousé la fille de M. Chauffour, conseiller d'État, laquelle est la propre nièce de Mme Floquet.

M. Bavier-Chauffour, qui est Suisse, avait fondé à Berne, avec succursale à Mulhouse, une entreprise qui n'a pas eu précisément une brillante fortune. C'est après avoir fait à Berne de fort mauvaises affaires que le sieur Bavier a été envoyé au Tonkin par son oncle Ferry. Celui-ci, ayant besoin d'un homme de confiance, n'a rien trouvé de mieux que ce commerçant... malheureux.

Le plus triste, c'est que si M. Bavier-Chauffour, malgré tous les privilèges qui lui sont assurés, ne réussit pas mieux au Tonkin qu'il n'a réussi à Berne, c'est nous, hélas ! qui paierons, cette fois, les frais de sa déconvenue.

---

PARIS AU JOUR LE JOUR  
(*Le Figaro*, 9 décembre 1884)

Depuis que nos opérations au Tonkin ont pris, quoiqu'on veuille ergoter sur les mots, un caractère de guerre ouverte, il a été souvent question de certains intérêts financiers qui seraient le véritable, ou plutôt l'unique mobile de cette campagne interminable et coûteuse.

Une information très précise, fournie par le *Saïgonnais*, jette une vive lumière sur cette question assez obscure, en racontant le rôle qu'aurait joué au Tonkin un cousin de M. Jules Ferry, M. Bavier-Chauffour, déjà pris à partie assez vivement par l'*Intransigeant* à raison dudit rôle.

Nous ne reproduisons, du reste, que sous toutes réserves l'information du *Saïgonnais* :

M. Bavier, dit ce journal, a pu, sautant par dessus la tête de tous les résidents de France au Tonkin, avoir accès à la cour de Hué, et y traiter directement de l'acquisition de tous les terrains houillers du Tonkin.

Cette acquisition englobe une superficie totale de 92.000 hect., presque un royaume, qu'une seule Compagnie, eût-elle un capital énorme, serait impuissante à exploiter dans de bonnes conditions. Cet achat a été fait pour le prix de 50.000 piastres par contrat à la date du 26 août 1884, enregistré à la chancellerie française de Hué.

Tout le monde sait que M. Bavier-Chauffour est un parent de M. Ferry qui ne roulait pas autrefois sur les millions. Tout le monde sait aussi que M. Ferry est un excellent parent. L'expédition tunisienne avait déjà eu lieu pour être agréable à son frère qui avait de grands intérêts dans ces contrées ; est-ce que l'expédition du Tonkin n'aurait eu lieu également que pour favoriser les spéculations industrielles de M. Bavier ?

Le *Saïgonnais* conclut en demandant si c'est uniquement dans l'intérêt de M. Bavier que nous sacrifions au Tonkin notre or et le sang de nos soldats. Il serait temps d'être édifié sur cette affaire, et le prestige de M. Ferry lui-même ne pourrait que gagner à des explications décisives.

---

PARIS AU JOUR LE JOUR  
(*Le Figaro*, 8 juin 1885)

Enfin !..., nous l'avons la grande pensée du règne !.. C'est dans le journal de M. Rochefort que nous la trouvons.

On a englouti là-bas des munitions et de l'argent, on a fait casser la tête à nombre de pauvres diables qui n'eussent pas mieux demandé que de vivre, tout cela pour qu'un beau jour une entreprise financière lance des prospectus avec l'en-tête que voici :

SYNDICAT  
DE LA  
SOCIÉTÉ DE FONDATION EN PARTICIPATION  
DE LA  
GRANDE COMPAGNIE DU TONKIN

Puis vient un appel de fonds quelconque, que je supprime, pour arriver à la réflexion finale du rédacteur de *l'Intransigeant* :

En somme, que disions-nous ? Le Tonkin est une affaire. M. Bavier-Chauffour était venu d'abord appuyer nos dires, et ce syndicat, à son tour, les confirme.

On disait autrefois: les affaires, c'est l'argent des autres.  
On dira désormais : les affaires, c'est la peau des autres.

---

PARIS AU JOUR LE JOUR  
(*Le Figaro*, 8 août 1885)

Le *Petit Marseillais*, de son côté, plaide les circonstances atténuantes. Hier, 7 août, il publiait une lettre de M. Jules Ferry.

L'ancien président du conseil déclare qu'il n'a jamais accordé de concessions de mines du Tonkin à son parent, M. Bavier-Chauffour.

Tout mauvais cas est niable, dit le vieil adage.

Le ministère présidé par M. Jules Ferry a annulé toutes les concessions accordées avant le traité du mois de juin 1884, et, depuis lors, sur l'ordre de M. Jules Ferry, notre

résident à Hué, M. Lemaire, obtint que l'exploitation des mines serait mise en adjudication publique.

Vous verrez que les « militants » en question finiront par demander pour M. Ferry une récompense nationale.

Tant d'INTÉRÊTS sont attachés à sa réussite, qu'en ce triste temps d'opportunisme et de coterie, il faut s'attendre à toutes les palinodies.

---

PARIS AU JOUR LE JOUR  
(*Le Figaro*, 15 août 1885)

La *Correspondance radicale* donne le traité passé par M. Bavier-Chauffour, parent du Tonkinois Jules Ferry, avec la cour d'Annam :

M. Bavier-Chauffour, à qui sa qualité de parent du ministre créait une situation privilégiée, a pu acheter, sous le régime du traité de 1874, et sans qu'il fût possible d'empêcher ce marché, le traité de Hué n'étant pas ratifié :

1° L'île tout entière de Ké-Bao, pour une période de cent ans sol, sous-sol, etc., au prix de 60.000 dollars (à 4 fr. 55), payable le 31 août 1886. Arrhes, 600 dollars.

2° Le bassin houiller de Hou-Gae [*sic*], dans la baie d'Allong, au prix de 40.000 dollars, pour la même période, et payable comme précédemment. Arrhes, 400 dollars.

La cour d'Annam prélèvera 1 % sur les bénéfices nets de l'entreprise des sous-sols, et attachera un mandarin à l'exploitation, en qualité de contrôleur financier.

Au bout de cent ans, retour à l'Annam des concessions accordées, à moins de nouvelle entente avec les héritiers de M. Bavier-Chauffour ; en tout cas, obligation à la cour de Hué de donner la préférence à ces derniers sur tous autres à égales propositions.

Est, en outre, concédé à M. Bavier-Chauffour le droit de construire des appontements, des quais, des voies ferrées, etc., de céder, transporter et vendre.

Le Conseil d'État est appelé à décider si ledit traité doit être reconnu par le gouvernement français.

Le Conseil d'État, naturellement, opinera du bonnet.

---

PARIS AU JOUR LE JOUR  
(*Le Figaro*, 16 août 1885)

Le *Soleil* a exposé très simplement la situation du cousin de M. Ferry, l'homme aux concessions minières dont nous parlions hier à cette place :

M. Ferry avait accordé à M. Bavier-Chauffour de nombreuses et importantes concessions au Tonkin, et il en jouirait sans nulle contestation, si au moment même où il sollicitait l'accomplissement de certaines formalités nécessaires, M. Rochefort n'avait publié dans l'*Intransigeant* une série de lettres et d'articles sur cette affaire.

Le président du conseil reçut assez mal les nouvelles ouvertures de son cousin et lui dit qu'il fallait attendre que ce bruit se fût apaisé.

Il attendit tant et si bien que le ministère fut culbuté. Il essaya alors d'obtenir du nouveau ministère des affaires étrangères la réalisation des promesses à lui faites par M. Ferry. Mais M. de Freycinet refusa catégoriquement de lui donner satisfaction.

Convaincu qu'il n'obtiendrait rien par lui-même, M. Bavier-Chauffour céda ses droits ou ses prétendus droits à une société financière à la tête de laquelle est placé M. Marmottan, ancien député et maire de Passy.

Cette société a repris pour son compte les démarches précédemment faites par M. Bavier-Chauffour, mais sans plus de succès. Ils n'ont pu tirer des ministres que cette réponse : « Si vous avez des droits, faites-les valoir, le conseil d'État est là. »

Dès que les opportunistes entreprennent quoi que ce soit dans l'ordre politique, on peut être sûr que derrière l'entreprise se cachent des tripotages financiers.

Derrière l'expédition de Tunis, il y avait l'affaire de l'Enfida.

Derrière l'expédition du Tonkin, il y avait l'affaire des mines tonkinoises.

Dansez, finances !...

Espérons que ce *balabile* des écus finira au mois d'octobre, pour cause d'expropriation électorale.

---

JULES FERRY À BORDEAUX  
(*Le Figaro*, 31 août 1885)

.....  
Mais on n'a pu s'empêcher de rire lorsque le frère de Charles Ferry, le parent de Bavier-Chauffour, faisant allusion à ses anciennes fonctions, a déclaré que l'on sort du ministère plus pauvre qu'on n'y est entré.

C'est simplement énorme !

---

Émile SARRAN,  
ingénieur colonial des mines en mission

Né à Saint-Hippolyte (Gard), le 26 août 1841.

Fils de Louis Sarran, cordonnier, 35 ans, et de Françoise Nassas.

Marié en 1869 à Nîmes avec Zélia Émilie Boucoiran. 7 enfants.

---

École des mineurs d'Alais.

Géomètre en chef aux mines de Portes (1860-1867).

Garde-mines (4 avril 1867) au contrôle des chemins de fer PLM à Lyon.

Attaché en même temps à la surveillance des bateaux à vapeur du Rhône.

En congé illimité (16 août 1872).

Ingénieur aux mines de Cessous (Gard), du Vigan (Gard), de Prades (Ardèche).

Entrepreneur de sondages à Nîmes.

Ingénieur colonial des mines (24 déc. 1884) : chargé d'une mission d'études et d'exploration du bassin houiller du Tonkin jusqu'au 23 avril 1887.

ingénieur en chef des mines de houille de Kébao (remplacé en 1891 par Portal).

Directeur de l'*Entreprise Eugène Le Roy* (mai 1894).

---

Auteur de plusieurs ouvrages techniques.

Chevalier de la Légion d'honneur du 7 oct. 1886.

Décédé à Haïphong, le 5 février 1900.

M. l'ingénieur Sarran, au Tonkin  
(*L'Écho des mines et de la métallurgie*, 25 octobre 1885)

On écrit de Hanoi :

« M. Sarran, chef du service des Mines, va nous envoyer du charbon de la baie de Hong-Ai. Sur la proposition de notre directeur des affaires civiles et politiques, on va commencer l'exploitation sur une petite échelle, et M. Sarran sera chargé d'installer à Hong-Ai des fours à chaux. On sait que la chaux du Tonkin est de qualité tout à fait supérieure, elle est très recherchée sur le marché de Hong-Kong. Nous applaudissons de grand cœur à la décision prise. »

M. Sarran est notre camarade. Nous lui adressons nos sincères félicitations pour la grande activité dont il fait preuve. Nous espérons recevoir de lui, bientôt, des communications intéressantes.

F. LAUR

---

CHAMBRE DES DÉPUTÉS  
COMMISSION DU TONKIN  
par Paul Hémerly  
(*Le Figaro*, 2 décembre 1885)

.....  
La déposition de M. Lemaire, ancien résident général de France à Hué, a mis fin à la séance de la commission.

M. Lemaire a raconté comment, après avoir reçu les pouvoirs civils du général Millot, il avait organisé le protectorat. Il est enchanté des rapports qu'il a eus avec le gouvernement annamite qui lui a accordé plus encore que ne stipulait le traité.

La mauvaise organisation actuelle du Tonkin et de l'Annam ne permet pas de définir exactement les ressources du pays.

M. Rochefort. — Que savez-vous d'une dépêche du général de Courcy disant : « Je ne veux pas m'associer à ces tripotages. » Il s'agissait de concessions de mines faites à M. Bavier-Chauffour. Le général Campenon a, d'ailleurs, approuvé le général de Courcy.

M. Lemaire. — M. Bavier-Chauffour était au Tonkin avant moi. Il y était sans aucune recommandation officielle. Pour mon compte, je ne lui ai accordé aucune des faveurs qu'il a sollicitées de moi.

Je lui ai même refusé une place sur mon bateau. M. Bavier-Chauffour avait obtenu directement du gouvernement annamite des concessions de mines. Depuis, il a été décidé que ces sortes de concessions seraient faites à l'adjudication.

\*  
\* \*

C'est le seul incident de la journée. Nous avons pu nous procurer le texte de la dépêche envoyée par le général de Courcy au ministre de la guerre.

Général de Courcy à ministre guerre

« Reçois lettre ministre marine, signée Rousseau. Il demande explications à propos de concessions de terrains à Bavier-Chauffour, à Queb-Do [*sic* : *Ké-Bao*], et du bassin houiller de Hong-Gay. Je refuse de me mêler à ces tripotages. Tout me paraît annulé, roi précédent et ministres prévaricateurs enfuis ou déportés.

» DE COURCY. »

Et voici maintenant la réponse du ministre de la guerre :

Au général de Courcy.  
« Je partage vos opinions sur l'affaire Bavier-Chauffour.  
CAMPENON. »

---

## LES DESSOUS DU TONKIN

---

Les concessions minières et M. Bavier-Chauffour  
(*Le Figaro*, 4 décembre 1885)

L'importante déposition de M. Lemaire devant la Commission du Tonkin, la dépêche du général de Courcy, invoquée par M. Rochefort et taxant de « tripotage » les concessions minières, la réponse du général Campenon, le nom de M. Bavier-Chauffour lié si intimement à celui de M. Jules Ferry, font connaître les « dessous » du Tonkin. Mais l'enquête ne serait pas complète, si nous n'avions pas vu M. Bavier-Chauffour, qui vient d'écrire à M. Georges Perin pour être entendu par la Commission.

— Croyez-vous être reçu par les trente-trois, lui avons-nous demandé ?

— Non, la Commission préférera entendre un amiral qui n'a jamais mis les pieds au Tonkin, qu'un industriel qui a parcouru le pays et étudié la contrée au point de vue commercial.

— La dépêche du général de Courcy vous accuse de « tripotage ».

— Pour tout officier-marin ou soldat, le Français qui se rend à l'étranger pour créer des affaires est un « tripoteur ». Il n'y a pas d'exemple que nous autres, Français, nous ayons été protégés dans nos tentatives commerciales d'outremer par les autorités militaires ou maritimes. C'est ce qui a toujours fait qu'un Français s'expatrie difficilement. La seule excuse du général de Courcy, dans cette circonstance, c'est qu'il ne connaît pas le premier mot des affaires qui m'ont conduit à Hué. Il en est de même du général Campenon. Si ce dernier avait interrogé M. Rousseau, l'ancien sous-secrétaire d'État au ministère de la marine, sa réponse aurait été tout autre.

— Mais M. Lemaire les connaît à fond ?

— Oui, mais il y a un point de droit qui lui échappe, et il n'a pas voulu découvrir son ancien ministre, M. Ferry, qui a, dans cette circonstance, commis un abus de pouvoir inqualifiable. Voici comment Les gisements houillers de la baie d'Along qui m'ont été concédés sont considérables et facilement exploitables. La tonne de charbon revient à 40 francs ; l'administration de la marine la paie actuellement aux Anglais de 60 à 70 francs. Après un long voyage de reconnaissance du terrain, après des études considérables, je me rendis à Hué où, après mille efforts, je parvins à conclure avec les régents un traité qui fût enregistré à la résidence de Haïphong.

— La valeur de ce traité a été contestée !

— M. Ferry, par je ne sais quelle aberration, et à la suite d'actes d'autorité contre lesquels le gouvernement annamite protesta, lui imposa, au mois de février, une prétendue convention par laquelle il devait déclarer n'avoir fait, depuis le traité du 6 juin 1884, aucune concession de mines à personne.

— Cette convention était dirigée contre vous ?

— Naturellement, puisque c'était désavouer des actes authentiques conclus six mois auparavant et revêtus de la signature des régents et du ministre compétent.

— Comment M. Ferry fut-il conduit à imposer cette convention au gouvernement annamite ?



— A la suite des attaques incessantes dont il était l'objet. Pour y couper court, il prit cette mesure qui ne pouvait avoir d'effet rétroactif, et il a institué pour se couvrir cette fameuse commission des mines du Tonkin, dont le rapport sommeille dans les cartons du ministère de la marine, et que la Commission, pour son édification, devrait bien consulter.

— Au nom de qui agissiez-vous?

— Comme mandataire d'un groupe de capitalistes désireux de se rendre compte de la valeur des richesses commerciales et industrielles du Tonkin.

— Combien avez-vous payé vos mines ?

— Cent mille dollars, soit cinq cent mille francs, avec l'obligation, au terme de la concession, de restituer le tout en parfait état d'exploitation au gouvernement annamite.

— Vous étiez très chaudement appuyé auprès des autorités du Tonkin ?

— Vous pouvez en juger par la déposition de M. Lemaire et par le déni de justice dont je suis victime. Aucun membre du gouvernement ne m'a recommandé, aucun personnage officiel ne m'a appuyé.

— Et les lettres de M. J. Ferry ?

— Je mets au défi qui que ce soit de citer une ligne de lui en ma faveur. C'est une légende qui a fait le tour de la presse sans que personne ait jamais pu produire ou attester l'existence d'une seule de ces prétendues lettres.

— Cependant vous étiez en rapport avec les représentants de la France à Hanoi ?

— Je n'ai eu affaire qu'une seule fois au général Millot, et il m'a refusé ce que je sollicitais : une escorte de vingt coolies que je désirais armer à mes frais, car je me rendais dans la baie d'Along, dont les parages étaient, à cette époque, infestés de pirates.

— Et à Haïphong ?

— À Haïphong, je ne reçus d'autre faveur que celle d'entrer à l'hôpital, et c'est une autorisation qui n'est nullement recherchée ; on ne l'accorde qu'aux malades et je souffrais de la dysenterie.

— À Hué, vous fûtes, l'hôte de la Résidence ?

— J'y suis resté du 10 août au 3 septembre. J'en ai remporté le seul bon souvenir d'un voyage de près d'un an, qui fut toujours extrêmement pénible, et je le dois à M. Rheinart, l'éminent et regretté ancien résident général à Hué, qui m'écrivait le 30 septembre de l'année dernière, la lettre suivante :

« Je m'applaudis pour vous de l'extrême prudence, de la circonspection mises dans la négociation de votre affaire. Vous avez réussi quand même, étant seul, et vous êtes bien plus fort pour répondre aux attaques, aux calomnies. Mais, ne vous le dissimulez pas, c'est surtout une satisfaction morale pour vous et pour les vôtres, rien n'empêchera la calomnie de vous attaquer. Il n'y a que vous et moi qui sachions au juste que vous avez agi seul, sans aide. A 3.500 lieues d'ici, la calomnie aura beau jeu, et vous verrez des gens même pas trop malveillants penser que les choses se sont passées tout autrement. »

M. Rheinart est, avec M. Harmand, l'homme qui connaît le mieux la cour de Hué et le gouvernement de l'Annam, aussi la Commission n'est-elle disposée à les entendre ni l'un ni l'autre. M. Georges Perin vient de m'écrire que la Commission n'a pas cru devoir donner suite à ma demande d'être entendu par elle.

— M. Lemaire n'a-t-il pas dit que votre concession n'était plus qu'un simple chiffon de papier ?

— C'est une erreur, et la meilleure preuve, c'est que, dans une conversation récente, M. Ferry a déclaré qu'au point de vue de la propriété du sol, la validité de mes traités ne pouvait pas être contestée. Ce qu'on me conteste, ce n'est pas la « surface » c'est le

« fond » et jusqu'au coup d'État du 4 juillet, le gouvernement annamite n'a cessé de réclamer l'exécution des traités passés avec moi. Le 22 juin dernier, il m'écrivait encore à ce sujet. Mais je me heurte au « formalisme » de l'administration. Rien de mieux partout ailleurs que dans un pays où tout est à créer. En attendant que l'administration fasse appel à l'initiative privée, c'est la seule façon de faire affluer des capitaux vers le Tonkin, où tout fait défaut : ports, jetées, quais, casernes, hôpitaux, magasins, etc. Il y a l'eau à élever, les villes à éclairer, les rues à paver ; tout est à faire et on ne fait rien, grâce au système de « tout par l'adjudication. » Les bonnes volontés existent, mais les capitaux font défaut. On ne procède pas ainsi dans les colonies naissantes anglaises. Chacun contribue dans la mesure de ses forces à l'œuvre commune, et une fois celle-ci dégrossie, le formalisme administratif reprend ses droits.

— Il est certain que l'administration française fait toujours de l'obstruction.

— Sans ce système défectueux, la colonie du Tonkin serait en plein développement. M. Pila, de Lyon, projetait d'organiser la navigation fluviale et une ligne de paquebots pour doubler les communications entre Haïphong et Saïgon. La Compagnie française du Tonkin et de l'Indo-Chine\* proposait d'entreprendre des travaux publics. De nombreuses offres ont été faites par des particuliers. Tout cela attend, et attend quoi ? Que l'administration sorte de sa torpeur. Autant réveiller la Belle au bois dormant !

— Mais les mines ? ces fameuses mines, qui devaient vous enrichir ?

— La commission des mines a élaboré un règlement resté jusqu'ici sans sanction et quelques-uns des avis de cette commission n'ont pas été étrangers à la polémique engagée sur mon nom et au désir de mettre fin aux attaques dirigées contre M. Ferry.

— Cette commission a lésé vos intérêts ?

— Oui. Elle m'a atteint, sans le vouloir et peut-être sans le savoir, car dès le premier jour de la réunion de la commission des mines, M. Ferry lui fit donner l'assurance que la question était entière et que le gouvernement annamite n'avait accordé aucune concession au Tonkin. Or, mes traités étaient antérieurs de six mois à cette assertion mensongère.

— Quelle considération a guidé M. Ferry ?

— Évidemment la crainte de voir le gouvernement de Hué concéder toutes les mines pour des périodes de temps considérable, aussi bien les mines du littoral que celles du Haut-Tonkin, à des Chinois qui exploitaient déjà de nombreux gisements de toutes sortes.

— Votre exploitation devait se borner à quoi ?

— Aux domaines de Hon-Gué et de Kibao.

— Et vous n'aviez pas d'autres associés ?

J'eus l'idée, quelque temps après, d'intéresser les deux fameux régents, Thuong et Thuyet, à l'exploitation de ces domaines, estimant que nous nous attacherions plus facilement ces puissants personnages par l'intérêt que par la terreur. Mes propositions causèrent d'abord quelque étonnement, mais je ne tardai pas à m'apercevoir que j'avais touché juste. Les régents acceptèrent avec empressement une participation dans les bénéfices de l'entreprise mais ces hauts mandarins, lésés dans leurs intérêts, blessés dans leur dignité par le désaveu qui les a privés d'un trait de plume des avantages qui leur étaient réservés, ont été fort mécontents et leur mécontentement a abouti à la catastrophe de Hué.

— Les Orientaux ne se laissent guider que par l'intérêt ?

— Mieux que par des coups de fusil, assurément. C'est à coups de dollars qu'il fallait les prendre, à la manière anglaise, et bien du sang aurait été épargné. Thuong, Thuyet, Tho, tous les mandarins étaient à acheter, et pour le quart de la somme dépensée en expéditions meurtrières, nous aurions possédé l'Annam sans coup férir. Voyez les Anglais en Birmanie : ils sont entrés à Mandalay sans perdre dix hommes de leur corps d'armée. Ils n'ont entrepris leur expédition que parce que le roi Thibô n'exécutait pas les conventions qu'il avait passées avec une compagnie de bois de teck. Quand, en France,

on saura protéger de la sorte l'exécution des contrats que nous passons à l'étranger, vous verrez se développer notre commerce d'exportation. Donnez-lui de semblables garanties, et notre industrie croîtra en raison de la sécurité que vous lui aurez procurée. Mais ni M. Ferry, ni le général de Courcy, encore moins la Commission des Trente-Trois ne comprendront jamais qu'en pareille occurrence, l'initiative des capitaux a besoin de garanties ; et voulez-vous me dire, puisque vous invoquez l'exemple de la colonisation anglaise, à quelle époque et sous quel gouvernement nos compatriotes ont été protégés à l'étranger ? Que la République imite tout d'abord l'Angleterre ; que nos officiers de marine suivent l'exemple de leurs collègues britanniques, et nous ferons tout autant et aussi bien que nos voisins d'outre-Manche.

Je vous parle en négociant. Consultez toute maison de Marseille, de Bordeaux, du Havre, elle ne vous tiendra pas un autre langage.

---

(*Le Figaro*, 9 décembre 1885)

Aimez-vous le Bavier-Chauffour ? On en a mis partout. Après l'interview dont le récit a paru dans nos colonnes, le *National* a dépêché un de ses rédacteurs auprès du même personnage, qui lui a répété à peu près tout ce qu'il avait dit déjà en ce qui concerne les mines. Mais j'y trouve une intéressante explication de la catastrophe de Hué :

La cour de Hué, déjà irritée par une longue suite de vexations et d'humiliations, s'est trouvée, lors de l'arrivée du général de Courcy, en présence de nouvelles exigences absolument contraires aux usages consacrés en Orient. Il s'ensuivit des pourparlers empreints d'animosités, de menaces, et finalement cette résolution inspirée par le désespoir à la cour de Hué, qui, humiliée, mais non vaincue, a préféré jouer le tout pour le tout dans l'attentat du 4 juillet. Et c'est dans les conséquences de ce drame de Hué qu'il faut chercher le nœud des difficultés dans lesquelles nous nous débattons à l'heure qu'il est, car c'est à ce moment que la révolte a été portée dans toutes les directions par les hauts mandarins, qui ont préféré se soustraire par la fuite à une domination qui s'annonçait si peu clémente, en laissant derrière eux une traînée de feu et de sang. L'Annam, parfaitement tranquille avant la catastrophe de Hué, est aujourd'hui un vaste cimetière : plus de vingt mille chrétiens ont payé de leur vie leur attachement à la cause de la civilisation.

Pour modifier cet état de choses, M. Bavier-Chauffour croit qu'il faudrait substituer un régime civil au régime militaire, remplacer la terreur par la douceur et administrer par l'intermédiaire des indigènes. Il a peut-être raison.

D'ailleurs, son opinion se trouve concorder avec celle de Jean Dupuis, le premier explorateur de nos contrées. Le *Soleil* voulait l'interviewer, mais il est parti pour l'Annam, appelé par le nouveau régent, et ne sera de retour en France qu'après le 15 janvier prochain. Toutefois, un ami, un collaborateur de M. Dupuis a causé avec notre confrère et a résumé en ces termes les idées du voyageur sur le Tonkin :

La solution est là. Laisser leur autonomie complète aux populations annamites et tonkinoises, respecter leurs lois et leurs coutumes, nous contenter de faire du commerce avec elles et les protéger contre les pirates.

---

UN PLEUR DE FERRY  
par Albert Millaud

(*Le Figaro*, 12 décembre 1885)

Le *Correspondant* nous a appris qu'en recevant la nouvelle du désastre de Lang-Son, par le téléphone qui relie le ministère de la guerre au palais du quai d'Orsay, M. Ferry avait répondu par un sanglot déchirant. Il paraît que ce sanglot téléphonique a navré l'officier qui était alors en communication avec le Président du Conseil. C'est lui qui a raconté au *Correspondant* que M. Ferry avait pleuré dans un appareil Edison.

Ce qu'on ne sait pas, et ce qui est précieux pour les amateurs de raretés, c'est que le pleur de Jules Ferry a été retrouvé dans le téléphone et recueilli avec le plus grand soin. Il a été saisi dès le lendemain par un ingénieur, chargé de vérifier l'appareil. Ce pleur, sans doute rencontré par l'étincelle, s'était cristallisé ; il avait l'apparence d'un point d'exclamation vitrifié et coloré en jaune ce qui indiquerait que le pleur était un pleur de regret.

Au premier abord, l'ingénieur prit cette larme pour une épingle à cheveux d'un genre nouveau. Ce n'est qu'en la goûtant avec sa langue, que le jeune savant comprit qu'il léchait une larme. L'objet lui sembla amer et fade en même temps. Nul doute, on était en présence d'une sécrétion de M. Ferry.

Le pleur, enveloppé avec soin, fut apporté au directeur des téléphones, qui songea immédiatement à exploiter la trouvaille au profit de la société ; il fit appeler M. Bavier-Chauffour et lui proposa le pleur, moyennant une somme assez ronde. M. Bavier-Chauffour hésita longtemps et parla de fonder une société anonyme au capital de plusieurs millions, pour acheter l'intéressant bibelot et le faire voyager. Mais par le temps qui court, les actionnaires sont récalcitrants, et M. Bavier-Chauffour renonça à son idée, pour se consacrer exclusivement à la découverte et à l'exploitation de colonies non encore conquises, mais déjà menacées.

Fort heureusement, les capitalistes qui ont acheté dernièrement six tableaux, dont trois ont été refusés par le Louvre, se sont présentés pour acquérir le pleur historique. Déjà dégoûté, le directeur des téléphones l'a adjugé aux capitalistes pour la somme de dix-sept mille francs, payables en un billet à trois mois sur le roi d'Annam. C'est au Louvre que ces messieurs ont encore apporté leur acquisition et le Louvre l'a encore refusée, « attendu, ont dit les commissaires, que ce pleur est apocryphe, M. Jules Ferry étant incapable de verser une larme. »

C'est à l'Hôtel des ventes que finira cette aventure. Avis aux amateurs.

---

LE COMMERCE AU TONKIN  
par Paul Bonnetain  
(*Le Figaro*, 19 décembre 1885)

.....  
Qui ne connaît maintenant l'affaire Dupuis, l'affaire Bavier-Chauffour ? Les Anglais auraient soutenu le premier sans flairer ses compagnons, l'auraient laissé enrichir son pays et s'enrichir lui-même : nous, nous l'avons mis sur la paille, après l'avoir tour à tour transformé en bandit et en héros ! Quant au second, les Anglais n'auraient certes pas consulté son arbre généalogique pour le dépouiller, tandis que nous, nous n'avons vu en lui, ferrystes, qu'un homme compromettant, et antiferrystes, qu'un écumeur. Et, à cette heure, cet homme qui a lutté, peiné, exploré, payé pour obtenir sa concession, attend et attendra éternellement la signature d'un politicien de bon sens au bas d'un acte des plus réguliers ! Encore si l'État centralisateur faisait quelque chose ! S'il les exploitait ou simplement les étudiait, ces mines refusées au cousin de Ferry ! Allons donc ! Il n'a même pas pu trouver dans ses ingénieurs officiels, dans ses subordonnés, un homme qui, pour tous les appointements du monde, consentît à aller là-bas ! Ces

gouvernants qui se moquent si allègrement des explorateurs intéressés, ont dû expédier au Tonkin un simple garde-mines, bombardé ingénieur colonial, qui n'a rien exploré, n'osant sortir de Hai-Phong sans l'escorte d'un bataillon que, naturellement, on lui refuse ! (Historique.)

.....

---

(*Le Figaro*, 26 mars 1886)

M. Bavier-Chauffour repart aujourd'hui pour le Tonkin, résolu à mener à bien, s'il se peut, des affaires où, ainsi que nous l'avons démontré il y a quelque temps, il a toujours été fort correct et dans lesquelles, contrairement à la légende, il n'a jamais rencontré que de la malveillance de la part de son parent M. Jules Ferry.

---

#### LETTRES DU TONKIN

(*Le Journal des débats*, 4 novembre 1886)

Hanoï, le 23 septembre 1886

[...] Un millier de Chinois menacent Lang-Son : le commandant Servières en engage 700 comme coolies pour l'expédition sur Caobang, et voilà la bande anéantie. Que demain on exploite ce Kébao et cet Hong-Gay revendiqués par l'obstiné M. Bavier-Chauffour, les quelques centaines de vagabonds qui meurent de faim entre Hai-Ninh et la porte de Chine feront des mineurs hors ligne. Car le Chinois est laborieux et avide de gain. Mais il est envahissant : on peut le proscrire à New-York et à San Francisco ; on ne le peut pas ici, où il déborde. Il faut donc le fixer, l'intéresser à ce pays devenu le sien, et le faire servir de rempart contre les invasions possibles. [...]

---

#### ANNONCES ADMINISTRATIVES

(*L'Avenir du Tonkin*, 19 mars 1887)

Hanoï, le 21 décembre 1886.

Conformément aux instructions de M. le ministre des Affaires étrangères, les mines de charbon de la baie d'Along seront mises prochainement en adjudication dans les conditions imposées par un cahier des charges établi par les soins du Département. M. de Vésine-Larue <sup>1</sup>, ingénieur, a été désigné par M. le résident général pour procéder au lotissement des terrains houillers.

---

#### TONKIN

(*Le Journal des débats*, 23 avril 1887)

Le 28 février, a été appelée devant le tribunal consulaire de la résidence de France de Quang-Yên, l'affaire des terrains houillers de Hong-hai et de Kébao. M. Bavier-Chauffour était assisté de MM. Bouchet et Sintas, avocats. M. Unal, vice-résident, se

---

<sup>1</sup> Henri de Vésine-Larue : ingénieur ECP, chargé de diverses missions officielles (côte occidentale de Sumatra, Tonkin, Obock). Présent comme ingénieur en chef des chemins de fer à l'inauguration du premier tronçon du [Phu-lang-thuong-Lang-son](#).

présentait au nom de l'administration. M. Bavier contestant au gouvernement du protectorat le droit d'intervenir dans le procès et le tribunal ayant condamné M. Bavier sur ce point, ce dernier s'est retiré sans poursuivre les débats et a déclaré faire appel. M. Unal a aussitôt demandé au tribunal de se déclarer incompétent. Le jugement définitif sera rendu ultérieurement.

---

PARIS AU JOUR LE JOUR  
(*Le Figaro*, 20 mai 1887)

Le *Temps* reçoit de Haïphong la nouvelle que M. Bavier-Chauffour est définitivement concessionnaire des mines de Honghaï au Tonkin.

Le protectorat lui a accordé la concession des deux tiers environ du territoire qui lui avait été primitivement vendu par le roi d'Annam. Il s'engage à mettre en exploitation dans l'année, et paye au protectorat une redevance de 1 fr. par tonne de charbon extraite. Le minimum de cette redevance sera annuellement de 60.000 francs, alors même que la quantité de charbon extraite des mines n'atteindrait pas le chiffre de 60.000 tonnes. C'est donc un revenu minimum assuré pour la colonie.

Enfin, M. Bavier-Chauffour n'est que concessionnaire des mines et non pas propriétaire de la surface.

---

RAPPORT DE PAUL BERT  
(*Journal officiel de la République française*, 14 août 1887, p. 3374-3376)

Le résident général de la République française en Annam et au Tonkin, membre de l'Institut, à M. de Freycinet, président du conseil, ministre des affaires étrangères.

Hanoï, le 20 octobre 1886.

Monsieur le ministre,

J'ai l'honneur de vous adresser, suivant votre demande, un rapport sur l'état actuel de l'affaire Bavier-Chauffour.

À la date du 20 juillet dernier, sur un télégramme de moi où je vous disais avoir reçu, avec la visite de M. Bavier-Chauffour, communication de ses intentions, vous me répondiez dans les termes suivants : « Dans l'affaire Bavier-Chauffour, le gouvernement français n'a pas eu à se prononcer jusqu'ici sur la propriété de la superficie du sol ; il est porté à croire que la concession de territoire démesurément étendue n'a pu être consentie par le gouvernement annamite qu'en vue des avantages que devait lui procurer l'exploitation des mines, et que, conséquemment, la concession n'est pas divisible.

Nous contestons formellement la légitimité de la concession minière, postérieure à un traité qui nous donne le droit de légiférer en cette matière.

Dès lors, le gouvernement annamite paraît fondé à déclarer que la concession totale qu'il a cru en faire, étant caduque sur un point essentiel, tombe tout entière puisqu'il n'en retire pas les avantages qui avaient déterminé sa résolution. M. Bavier-Chauffour a assurément liberté de demander au gouvernement annamite une indemnité pour les frais qu'il a pu faire à la suite d'une concession qui se trouve illégale ; mais cela ne nous regarde pas, et nous n'avons pour notre compte ni à transiger avec lui ni à reconnaître la légitimité de ses revendications. »

Les termes de ces instructions étaient formels. Je n'avais ni à transiger, ni même à vous transmettre aucune proposition de transaction. Et en fait, depuis cette époque

jusqu'au 10 octobre dernier, j'ai gardé pour moi les propositions multiples d'arrangement qui m'ont été adressées. Le 10 octobre dernier, je vous ai adressé le télégramme suivant :

« J'ai l'honneur de vous faire savoir que M. Bavier-Chauffour offre une transaction sur les bases suivantes : abandon complet du traité avec le gouvernement annamite et sans recours ultérieur. Concession des mines de Hong-Gay pour 98 ans, avec 5 p. 100 sur les bénéfices nets.

Société française avec siège à Haïphong ; conseil d'administration statutaire composé de 5 Anglais et de 3 Français. Capital : 2 millions et demi, dont une moitié déjà souscrite, l'autre à émettre simultanément à Paris, Haïphong, Hong-Kong ; exploitation immédiate. Suivant vos instructions, je dois me borner à vous transmettre ces propositions ; je demande donc des instructions nouvelles. Le procès vient le 30 ; j'ai l'intention d'élever le conflit. Il est incontestable que l'exploitation des mines est très utile pour le protectorat, moins encore au point de vue pécuniaire qu'au point de vue politique. »

Les bases de l'arrangement proposé m'avaient, en effet, paru pouvoir servir de point de départ à des négociations utiles ; et il semble bien que telle ait été aussi votre opinion, puisque, le 11 octobre, vous me répondiez :

« Votre télégramme ne me permet pas de me faire une opinion relativement au projet de transaction Bavier-Chauffour. J'ai besoin d'un rapport développé sur cette question et je vous prie de me l'envoyer par le prochain courrier. Tâchez d'obtenir l'ajournement du procès, même en élevant le conflit si cela est nécessaire. Je ne puis vous rien dire encore sur les conditions proposées. Je ne les ai pas toutes très bien comprises, peut-être parce que votre télégramme a été mal transmis. Mais, en tous cas, nous ne devons pas admettre un conseil d'administration statutaire composé de cinq Anglais et de trois Français. La proportion contraire serait seule admissible. »

Il me faut maintenant entrer dans les explications que vous me demandez.

Je ne veux pas examiner le bien-fondé des réclamations de M. Bavier-Chauffour, ni supputer les chances qu'elles pourraient avoir en justice. Je me place à mon point de vue de chef de l'administration du protectorat, et me préoccupe uniquement des avantages que nous pouvons retirer d'un arrangement avec M. Bavier-Chauffour.

Or, voici quelle est actuellement la situation :

M. Bavier-Chauffour croit tenir des droits du contrat qu'il a passé avec la cour de Hué. Il en réclame, et, quoiqu'il ait consenti à reculer de près de trois mois l'assignation à comparaître, il est bien décidé à en poursuivre l'exécution devant les tribunaux. Quels que soient les tribunaux compétents, qu'on plaide en France ou au Tonkin, peu importe, il y aura procès, et, dès lors, les adjudications des mines de la baie d'Hon-Gay, que je me proposais de faire dès le 1<sup>er</sup> janvier, deviennent impossibles. La première garantie, en effet, que réclameraient les demandeurs en adjudication serait la garantie de la propriété, ou tout au moins de la paisible possession de la mine. Et comment garantir l'une ou l'autre en présence d'un procès évidemment à longue échéance ?

Du moins, en écartant M. Bavier-Chauffour et en perdant pendant dix-huit mois ou deux ans le bénéfice pécuniaire et politique de cette exploitation, aurions-nous la chance de trouver, lors des adjudications à venir, des concessionnaires sérieux. J'ai reçu les demandes que vous m'aviez transmises, monsieur le ministre ; elles datent déjà de plusieurs années, et elles émanent pour la plupart de gens qui paraissent insuffisamment qualifiés pour prétendre conduire ces exploitations : personne d'entre eux, pas même ceux à qui j'ai, pour d'autres affaires, réservé bon accueil, n'a cru devoir renouveler ces demandes auprès de moi.

C'est qu'en effet, malheureusement, les capitaux français sont timides et, trop souvent, les compétiteurs français qui se présentent à nous dans les affaires importantes sont non des gens qui apportent des capitaux pour faire l'affaire, mais des gens qui demandent à avoir l'affaire pour chercher des capitaux.

Or, c'est une entreprise complexe que l'exploitation des mines au Tonkin. Il se peut que la mise à jour des gisements houillers soit relativement facile; mais, autant qu'on sait, le charbon extrait sera difficilement employé sans mélange, et il faudra installer une usine à faire des briquettes avec du charbon d'Europe ou plutôt d'Australie.

C'est, en effet, ce que se propose M. Bavier-Chauffour. Et c'est la considération des facilités et des débouchés qu'aurait une société comme celle-là, avec tant d'attaches avec le port de Hong-Kong, jointe à l'importance du capital auquel elle se fonderait, qui m'a déterminé à vous soumettre ces propositions.

Ce serait une exploitation enfin lancée, après tant d'années que le public entend parler des mines de la baie d'Ha-Long et en attend la mise en exploitation, et ce serait une exploitation fructueuse, j'en suis sûr, et dont nous avons bien besoin, avec les affaires si ralenties depuis le brusque rapatriement d'une partie des troupes.

De plus, M. Bavier-Chauffour demande à commencer l'exploitation immédiatement, et je me suis assuré qu'il en a les moyens.

Le côté politique de la question me frappe particulièrement. Cette région de Hong-Gay, appelée à un bel avenir, est actuellement infestée de pirates annamites ou chinois. Dans tout le triangle Đông-Triêu, An-Chan, Monkay, circulent de nombreuses bandes qui attaquent, suivant l'occasion, les villages indigènes ou les postes français.

C'est ainsi qu'à Đông-Triêu, le 16 septembre, une bande de 800 à 1.000 Chinois a attaqué le poste français, lequel d'ailleurs l'a dispersée en lui tuant 40 hommes. Depuis le 16 septembre, ces pillards ont disparu. Où sont-ils ? Pour partie au service de la France ; engagés comme coolies par le commandant Servières à Langson pour des transports de bagages et des confections de routes.

C'est un service de ce genre que rendra à la pacification l'exploitation des mines dans la région troublée de Hon-Gay. On a dit, avec raison, que les pirates avaient disparu, dans les mers de Chine, non devant les croisières, mais devant les bateaux de commerce. Ce sera aussi le commerce qui chassera devant lui les pirates du Tonkin. Et l'opinion sur ce point est si bien faite que le conseil du protectorat, dans la séance du 17 juillet, voulant laisser à l'administration la plus grande latitude dans la concession des mines, admettait comme redevance possible de la concession l'engagement de faire la police dans telle ou telle portion du pays.

Voilà les avantages que nous procurerait l'adoption des propositions de M. Bavier-Chauffour.

Malheureusement, elles se présentent sous une forme difficilement acceptable. Le jour où M. Bavier-Chauffour me les a exposées, et avant de vous les transmettre, je lui ai objecté combien il serait délicat de fonder, pour l'exploitation d'une mine française, une société dont le conseil d'administration aurait une majorité anglaise, et je l'engageais à renverser la proportion.

M. Bavier-Chauffour comprend, comme moi, la difficulté de faire accepter un conseil d'administration avec majorité anglaise. Mais il ne croit pas pouvoir amener ses bailleurs de fonds à renverser la proportion. Tout au plus espère-t-il obtenir la composition suivante : quatre membres anglais, trois membres français. Il sait que cela ne peut nous satisfaire, mais il déclare ne pouvoir obtenir plus.

Et je crois au bien-fondé de cette déclaration.

Il a, en effet, déjà obtenu que sa société, fondée avec des capitaux anglais en principe et sous bénéfice des résultats de la souscription, fût une société française, soumise à la loi française et à la compétence des tribunaux français, avec siège social à Haïphong ; il a obtenu que le personnel, directeur, ingénieurs, etc., fût français ; et enfin que le matériel fût acheté en France. Ce sont là des concessions considérables. D'autre part, la société est fondée au capital de 2.500.000 francs ; 1.250.000 fr. seront attribués en actions libérées à M. Bavier-Chauffour et à ses amis, tous Français. Si le public français souscrit pour quelques centaines de mille francs, la société deviendra de



fait française, la prochaine assemblée des actionnaires pouvant à son gré modifier la composition du conseil d'administration statutaire.

Voilà, très nettement exposées, les propositions de M. Bavier-Chauffour. J'ai cru devoir vous les soumettre ; et, chef de l'administration du protectorat, les recommander à votre attention, comme intéressant vivement la prospérité de ce pays. C'est dans ces conditions, monsieur le ministre, que je vous serais reconnaissant de vouloir bien les examiner, et, si vous les approuvez, de m'autoriser, par télégraphe, avant le 18 décembre, date à laquelle l'affaire a été remise, à traiter avec M. Bavier-Chauffour.

PAUL BERT.

---

M. Bihourd, résident général de France à Hanoï, à M. Flourens, ministre des affaires étrangères.

Hanoï, le 13 mars 1887.

M. Bavier-Chauffour n'a pas abandonné les prétentions qu'il a émises depuis longtemps sur la région minière qui avoisine la baie d'Ha-Long, et, pour obtenir la reconnaissance des droits qu'il invoque, il a introduit devant le tribunal consulaire de Quang-Yên une action qui vient d'aboutir à un premier jugement.

Ce jugement a admis le gouvernement du protectorat à intervenir dans le procès intenté au gouvernement annamite,

En dépit de ce procès, j'ai engagé M. Bavier-Chauffour à venir débattre avec moi les conditions dans lesquelles une concession transactionnelle pourrait lui être accordée

J'ai, en même temps, rappelé à Hanoï M. Recopé, ancien ingénieur de la marine et délégué de la Société générale, qui était sur le point de s'embarquer à Hong-Kong pour la France. J'ai jugé utile, dans l'intérêt des négociations, d'opposer ces deux concurrents l'un à l'autre.

Je les ai alors invités à me faire des offres fermes ; M. Recopé m'a remis les siennes hier matin ; M. Bavier-Chauffour, après m'avoir demandé, avant-hier, un délai pour délibérer et prendre des conseils à Hong-Kong et à Paris, est venu hier me reparler de ses droits. Il a allégué, de nouveau, ses dépenses, ses recherches, ses fatigues au Tonkin, comme autant de titres lui créant une situation privilégiée et il m'a déclaré qu'il aimait mieux attendre la décision de la Justice que de subir la situation que je lui faisais et qui était bien inférieure à celle qu'il avait obtenue dans ses pourparlers avec M. Paul Bert. Néanmoins, il a fini par s'engager à me remettre ses offres.

Malgré mon désir d'obtenir ses offres qui, en cas d'acceptation définitive, auraient mis fin immédiatement aux difficultés contentieuses, j'ai dû réserver l'assentiment de M. Recopé, vis-à-vis duquel je me considérais déjà comme lié par le dépôt de ses offres.

M. Recopé m'a fait connaître immédiatement qu'il désirait que les conditions posées par moi, sur lesquelles se basaient ses offres, ne fussent pas modifiées. J'ai lieu de croire que ce concurrent a eu plus d'un lot en vue. En présence de ma réponse, M. Bavier-Chauffour m'a déclaré ce matin qu'il allait poursuivre l'instance judiciaire engagée. Malgré tout, et pour lui laisser le temps de revenir sur cette détermination, je lui ai promis de n'ouvrir le pli contenant les offres de M. Recopé que le 26 mars courant.

C'est à cette époque que je pourrai compléter les indications de ce rapport.

Quel que soit le résultat définitif de mes négociations, je vous adresse, par ce courrier, la copie du projet que j'ai préparé en vue des concessions.

Si les offres de M. Recopé, ou celles qui pourraient, avant le 25 mars, émaner d'un autre concurrent atteignent le chiffre que j'ai fixé, je vous demanderais instamment, monsieur le ministre, de m'autoriser à passer un traité définitif avec M. Recopé, qui aura, bien entendu, à produire des pouvoirs réguliers.

Si je ne réussis pas à concéder deux lots, j'aurai, du moins, l'avantage de faire mettre à bref délai en exploitation une partie de nos richesses minières et de donner ainsi un

encouragement au commerce qui se préoccupe depuis longtemps de ces entreprises, et de contribuer, sans doute, par l'ouverture de chantiers importants, à la diminution de la piraterie dans la région d'Hon-Gay.

Les négociations qui, en plaçant M. Bavier-Chauffour en présence d'un concurrent sérieux auront permis de mesurer la valeur de ses prétentions, attesteront en même temps notre impartialité et notre unique souci de protéger les intérêts du Tonkin.

La lecture du projet ci-joint vous permettra, Monsieur le ministre, d'apprécier les précautions que j'ai prises pour mettre le protectorat à l'abri des difficultés qu'on peut prévoir. Des clauses spéciales y seront ajoutées si M. Bavier-Chauffour est concessionnaire, en vue de mettre fin aux revendications de propriété dont il a saisi la justice.

De l'examen auquel il a été procédé sur place, il résulte que le bassin minier qui s'étend d'Hon-Gay jusqu'à Campha, et auquel se rattache l'île de Kébao, doit être divisé en quatre lots.

Il me paraît indispensable que ces lots aient une grande étendue, car, en les réduisant, on serait très exposé à éloigner tous les demandeurs, qui ne consentiraient pas à faire les frais énormes d'une installation industrielle sans espérer quelque dédommagement à leurs risques.

D'autre part, les difficultés de l'embarquement des houilles transformeraient les petits lots en véritables enclaves ou imposeraient à leurs propriétaires des frais de chemin de fer hors de proportion avec la valeur de la concession. Je pense même qu'il n'y aurait aucun inconvénient à réunir deux lots, quelle que soit leur importance, entre les mains du même concessionnaire puisque celui-ci, ne voulût-il pas exploiter les deux lots à la fois avant longtemps, serait tenu de payer au protectorat un minimum de redevance calculé à peu près sur le taux de 10 fr. par hectare concédé.

Pur la fixation de la redevance, j'ai obéi à une double préoccupation : j'ai voulu que la perception fût facile et que le produit fût au moins égal à celui que prévoit le budget de 1884.

Il ne fallait pas songer à établir une redevance annuelle proportionnelle à la surface concédée. La nécessité de faire des concessions étendues et l'impossibilité, pour des exploitations nées dans des conditions pareilles, de supporter de lourdes charges dès le début, m'ont conduit à adopter le principe de la redevance proportionnelle à la houille vendue. Je ne parle pas de la houille extraite, entendant affranchir de la redevance la houille nécessaire à l'exploitation et celle qui, par sa mauvaise qualité, ne serait pas marchande et serait employée, par exemple, à des remblaiements.

Je n'ai pas songé à adopter le système encore en vigueur dans la loi française, parce qu'une expérience personnelle, longue et variée, m'a permis d'en constater les difficultés et les périls. Je crois que le chiffre de 1 fr. par tonne vendue représente une part suffisante des bénéfices ; ce taux qui, je l'espère, sera admis, donnera un produit très supérieur à celui que l'on pourrait attendre de l'application du régime français ou du règlement projeté de 1884.

Sans fixer, dès à présent, des droits d'exportation, j'ai tenu à me réserver la liberté de les établir, dès que je le jugerai utile, jusqu'à concurrence de 3 p. 100. Je n'ai pas songé à déterminer un prix fixe auquel la houille devrait être livrée au gouvernement du protectorat ou à la marine de l'État, parce qu'il m'est matériellement impossible, en ce moment, de recueillir les éléments certains de cette détermination et que, d'autre part, les concessionnaires se seraient refusés à assumer une charge dont ils ne pourraient eux-mêmes apprécier tout le poids. Mais je n'ai pas voulu abandonner ces fournitures aux libres exigences des concessionnaires, et j'ai stipulé que, pour le protectorat et la marine française, le prix d'achat serait toujours le plus bas auquel, dans les six mois précédents, serait descendu le cours commercial. J'ai prévu de la sorte les manœuvres qui permettraient de relever factivement le cours à la veille d'une importante livraison.

Voilà, monsieur le ministre, sauf les légères modifications de détail que pourraient suggérer les hommes compétents qui vous entourent, le projet de concession que j'ai l'honneur de soumettre à votre approbation. Je ne sais si je me trompe, mais j'ai la conviction profonde que, sans préjudice aucun pour les intérêts du protectorat, on pourrait, quant à présent, et pour une période d'au moins quelques années, substituer dans la matière qui nous occupe le régime de ces concessions à celui de l'adjudication. Je n'ai pas à insister sur les avantages de cette substitution. Avant moi, M. P. Bert vous les avait signalés, en envisageant les intérêts politiques aussi bien que les intérêts financiers du Tonkin.

J'ai la confiance qu'une redevance minime de un franc par tonne de houille vendue donnerait à ces intérêts financiers une satisfaction qu'on chercherait vainement en dehors du régime des concessions.

BIHOURD.

---

M. Bihourd, résident général de France en Annam et au Tonkin, à M. Flourens, ministre des affaires étrangères.

Hanoï, le 28 mars 1887.

Pour faire suite à ma dernière lettre, dans laquelle j'avais l'honneur de vous annoncer l'ouverture de mes négociations, en vue de concessions minières, je suis heureux de vous apprendre que ces négociations viennent d'aboutir, et que j'ai signé avec M. Bavier-Chauffour une promesse de concession ci incluse dont le texte est soumis à votre haute approbation.

Le projet général que je vous ai envoyé vous a, je crois, suffisamment éclairé sur les conditions auxquelles je subordonnais toute concession, pour que je n'aie pas à m'étendre de nouveau sur l'économie du traité. Il me resterait donc seulement à vous développer certains détails, et à vous expliquer les raisons particulières qui me font, dans l'espèce, solliciter votre avis conforme.

Et d'abord, je vous prierais de remarquer, au point de vue financier, que M. Bavier-Chauffour a souscrit des obligations de beaucoup plus profitables au protectorat que celles prévues au règlement de 1884. Ces obligations lui imposent, du premier coup, le versement d'un droit de concession qui, calculé à raison de 10 fr. par hectare, sur 15.000 hectares, minimum d'évaluation, s'élève à 150.000 fr., et l'astreignent, en plus, à une redevance variant de 1 fr. à 1 fr. 75, qui, sans compromettre le succès de l'exploitation, constitue incontestablement une exigence raisonnable. C'est là un premier avantage, que je me permets de mettre en relief, parce que je vous avoue qu'à mon sens, je n'aurais pas dû l'attendre d'une adjudication publique. Il suffit, en effet, de rappeler la difficulté de provoquer des enchères sur des terrains dont la délimitation exacte n'est pas encore faite, dont la contenance est encore quelque peu problématique, et dont la désignation juridique, base de toute acquisition, eût été impossible.

Je suis convaincu que la lutte se serait à peine engagée, et que la compétition se fût probablement réduite à M. Recopé, dont je vous ai déjà parlé, M. Bavier-Chauffour se refusant à enchérir sur des terrains dont il réclame judiciairement la propriété. Est-il donc vraisemblable, dans ces circonstances, qu'une adjudication ait donné des avantages supérieurs à ceux qui m'ont été consentis de gré à gré et sous l'empire du vif désir d'arriver à une transaction.

Je trouve ici, d'ailleurs, une nouvelle raison d'avoir agi comme je l'ai fait. Les conditions acceptées par M. Bavier sont aussi avantageuses que celles de son concurrent ; elles le sont même davantage, en ce sens qu'elles finissent un différend et qu'elles contiennent des concessions très importantes, si on compare ces dernières à celles obtenues par mon prédécesseur. Quelle que soit, du reste, la manière dont on

envisage l'issue du procès ainsi terminé, il ne faut pas se dissimuler que, juridiquement, l'affaire soulevait des questions fort délicates et qu'elle nous eût certainement fort embarrassés le jour où, en dépit de protestations énergiques, nous aurions voulu, au cours d'une contestation, adjuger des terrains dont la propriété était nettement contestée.

Ceci dit, je n'insiste pas sur l'avantage précieux qui résulte, à notre profit et au profit de la marine de l'État, de l'article 11 relatif aux fournitures de charbon, et je n'insisterai pas davantage sur les garanties de toutes sortes que j'ai prises pour m'assurer que je traiterai définitivement avec une société française, dont la constitution sera ultérieurement régulière, et vis-à-vis de laquelle je resterai toujours à couvert, même en cas d'éventualité malheureuse.

Cette situation ressort clairement de ce fait que, si elle ne se constitue pas, le protectorat conservera les 100.000 fr., qui lui sont spécialement affectés, et que si, en cours d'exploitation, elle vient à manquer de l'argent nécessaire pour la constituer, eu versant un minimum de redevance de 60.000 fr., sa déchéance sera prononcée sans retard, le protectorat s'attribuant encore, à titre d'indemnité, la somme versée comme droit de concession.

Je vous demanderais donc, monsieur le ministre, de déclarer exécutoire le règlement de 1884, en y introduisant la faculté de consentir des concessions de gré à gré, et, comme conséquence de cette modification, je vous prierais de m'autoriser à convertir la promesse de concession ci-incluse en concession définitive, lorsque le moment de le faire sera venu.

---

Annexe à la dépêche de Hanoï  
du 28 mars 1887.

Entre les soussignés :

M. Bihourd, ministre plénipotentiaire, résident général de la République française en Annam et au Tonkin, agissant au nom et comme chef du protectorat de la France, demeurant à Hanoï, à la résidence générale, d'une part ;

Et M. Bavier-Chauffour, propriétaire-rentier, domicilié à Neuilly-sur-Seine, demeurant actuellement à Haïphong, d'autre part,

Il a été convenu et arrêté ce qui suit :

Art. 1<sup>er</sup>. — Le gouvernement du protectorat promet de concéder, à perpétuité, à M. Bavier-Chauffour, sous la condition suspensive ci après indiquée, le fonds et le tréfonds du domaine indiquée, de la baie d'Ha-Long, divisé en trois lots dont la désignation suit :

1<sup>er</sup> lot de Hon-Gay. — Ce lot comprend les portions de terrain ayant comme délimitation :

Au nord, la rivière allant vers Tien-Yen.

Au sud, la baie d'Ha-Long.

À l'est, les bornes n<sup>o</sup> 1 et n<sup>o</sup> 2 indiquées au plan dressé par M. l'ingénieur de Vézine-Larue, le 3 mars 1887.

A l'ouest, la baie de Hon-Gay.

Les îles dites de Hon-Gay et Bayard ainsi que l'île ou presque-île sur laquelle est situé le poste des mines, limitées par les eaux de la baie d'Hon-Gay, ne sont pas comprises dans ce lot.

2<sup>e</sup> lot dit d'Ha-Tou. — Ce lot est borné :

Au nord, par le terrain permien ;

Au sud, par les baies d'Ha Long et Fai-Tzi-Long ;

À l'est, par la borne n° 5, avec une direction sud-nord, s'étendant à l'extrémité du terrain houiller ou au commencement du permien.

À l'ouest, par la limite est de la concession, de Hon-Gay, c'est-à-dire les bornes n° 1 et n° 2, indiquées au plan susvisé.

3<sup>e</sup> lot dit de Campha. — Ce lot est borné :

Au nord, par le terrain permien.

Au sud, par la baie de Faï-Tzi-Long.

À l'est, par le bras de mer conduisant à Tien-Yen.

À l'ouest, par la limite est de la concession de Ha-Tou.

La superficie des trois lots ainsi désignés, d'environ 15.000 hectares, sera délimitée partout, où besoin sera, aux frais du concessionnaire, par la fixation de poteaux et écriteaux dont le protectorat déterminera le type et l'emplacement.

Art. 2. — Toutefois, la concession ne comprendra pas, et ne pourra comprendre, à aucun titre que ce soit, aucune partie du domaine maritime, c'est-à-dire l'espace d'environ 82 mètres, à partir des plus hautes mers, lequel espace est formellement et expressément réservé.

Art. 3. — Il est, en outre, fait observer que, dans le cas où l'intérêt public commanderait de traverser le domaine concédé, — ou de fortifier un point quelconque dudit domaine, — le gouvernement du protectorat pourra entreprendre sur la concession tous travaux nécessaires, et ce, sans indemnité.

Art. 4. — Dans un délai de huit mois, à compter de la signature des présentes, M. Bavier-Chauffour, à qui est consentie la présente promesse de concession, avec l'étendue et les restrictions qui viennent d'être rapportées, s'engage à constituer ou faire constituer une société anonyme au capital de 3.000.000 de francs, divisé par actions de 500 fr. chacune entièrement libérées, la souscription étant ouverte concurremment et le même jour à Paris, Hanoï et Haïphong, dans les bureaux de la banque de l'Indo-Chine, et à Hong Kong, dans les bureaux du Comptoir d'escompte de Paris et autres maisons françaises. En cas d'augmentation du capital social, au cours de la société, l'augmentation aura lieu par voie d'actions entièrement libérées, souscrites dans les mêmes conditions et aux mêmes lieux que ci-dessus.

La société à constituer sera société française, régie conséquemment par la loi des 24 et 29 juillet 1867, et portera, sauf modification ultérieure, le titre de « Société française des charbonnages du Tonkin ».

Elle aura son siège, soit à Haïphong, soit dans toute autre ville du Tonkin, et son conseil d'administration devra toujours se composer d'une majorité de membres français.

Le personnel nécessaire pour assurer la direction technique et commerciale de l'exploitation sera exclusivement composé de personnes de nationalité française.

Art. 5. — La société étant constituée, M. Bavier-Chauffour sera tenu de remettre à l'administration du protectorat :

1° Un exemplaire dûment certifié des statuts de la société ;

2° Une expédition de l'acte notarié constatant la souscription du capital social, et l'entière libération des actions souscrites ;

3° La liste nominative des souscripteurs et l'état des versements effectués ;

4° Une copie certifiée des délibérations prises par les premières assemblées générales, dans les cas prévus par les articles 4, 24 et 25 de la loi du 24 juillet 1867 ;

5° Les pièces de nature à établir que les formalités de publication légale ont été accomplies conformément à ladite loi.

Art. 6. — Lorsque M. Bavier-Chauffour aura justifié de la validité de constitution de la société, la présente promesse de concession sera convertie en concession définitive ; à cet effet, le gouvernement du protectorat et la société constituée passeront un acte régulier de concession.

Mais, faute de constitution de la société dans le délai imparti par l'article 4, et dans les conditions ci-dessus développées, la présente promesse de concession sera résolue de plein droit, par le seul fait de l'échéance, et sans que la résolution ait besoin d'être prononcée judiciairement.

En conséquence, le protectorat reprendra sa liberté de concéder le domaine dont s'agit à toute autre personne.

Art. 7. — M. Bavier-Chauffour affecte, dès à présent, à l'administration du protectorat la somme de 100.000 fr., à prendre sur celle dont il a fait offre réelle au gouvernement annamite, les 21 et 28 août 1886, et qui se trouve déposée entre les mains du Trésor public.

La présente affectation spéciale et constitution de privilège a pour but d'indemniser le protectorat du préjudice qui résulterait pour lui de la non-constitution de la société. La somme affectée lui sera acquise dans ce premier cas. Dans le cas contraire, elle s'imputera sur les sommes à verser pour la société, à titre de droit de concession, et jusqu'à concurrence dudit droit, le surplus devant lui être remboursé.

Art. 8. — M. Bavier-Chauffour se porte fort que la société à former souscrira aux conditions et dispositions qui vont suivre.

Art. 9. — La société concessionnaire déclarera se soumettre, sans restrictions ni réserves, au règlement sur les mines inséré au *Journal officiel* du 6 décembre 1884, en tant que ledit règlement, qui sera annexé à l'acte de concession, n'aura rien de contraire aux clauses des présentes.

Le jour de l'échange du contrat de concession, et préalablement à cet échange, elle versera entre les mains de l'administration du protectorat, à titre de droit de concession, une somme qui sera calculée à raison de 10 fr. par hectare concédé. La superficie du domaine concédé est, dès à présent, évaluée à un minimum de 15.000 hectares, le protectorat se réservant de faire valoir ses droits pour le surplus, après vérification.

Elle payera ensuite, en cours d'exploitation, une taxe ou redevance annuelle, par tonne de houille transformée ou non, livrée dans un intérêt étranger à celui de l'exploitation.

Cette redevance sera calculée à raison de 1 fr. 25 par tonne sur les 100.000 premières tonnes extraites dans le lot dit de « Hon-Gay », de 1 fr. 50 par tonne sur les 100.000 suivantes jusqu'à 200.000, et de 1 fr. 75 par tonne au delà de 200.000.

En ce qui concerne le lot dit de Ha-Tou, la redevance sera de 1 fr. pour les 100.000 premières tonnes, de 1 fr. 25 pour les 100.000 suivantes et de 1 fr. 50 au delà de 200.000.

Elle ne sera que de 1 fr. par tonne de houille extraite dans le lot dit de Campha

Ladite redevance ne pourra jamais être inférieure annuellement à la somme de 60.000 fr. pour les trois lots.

Elle sera exigible par trimestre, six mois après l'échange du contrat de concession pour le lot dit de Hon-Gay, et un an après ledit échange pour les deux autres lots.

Art. 10. — Pour assurer, d'une manière régulière, le paiement de la redevance, la société concessionnaire devra soumettre, sans déplacement, à l'examen, vérification et contrôle du résident général ou de son délégué, tous livres, registres et papiers de comptabilité.

L'administration organisera un service de surveillance, par application de l'article 60 du règlement sur les mines, précité.

Art. 11. — La société concessionnaire devra fournir, dans le plus bref délai possible, toutes commandes de charbon qui lui seraient faites par l'administration du protectorat, par priorité à toutes autres commandes, et au cours du marché le plus favorable au protectorat dans les six mois qui auraient précédé la date de la commande.

Art. 12. — Dans le cas où le protectorat ferait une concession limitrophe, la mine concédée à M. Bavier-Chauffour sera grevée d'une servitude de passage au profit de la mine limitrophe, de telle sorte que cette dernière puisse accéder directement à

l'appontement qui pourrait être établi par la société concessionnaire avec l'assentiment de l'administration dans l'îlot, l'île ou presque dit du Poste des mines.

Art. 13. — La société concessionnaire aura la faculté, pendant quatre ans, de faire des coupes dans les forêts du territoire concédé et d'employer les bois en provenant aux besoins de son exploitation ; mais elle ne pourra, à aucun titre, ni exporter ni vendre le produit de ces coupes, ni même l'employer en dehors de son chantier d'exploitation.

Art. 14. — La société concessionnaire perdra le bénéfice de sa concession :

1° Si, dans un délai de quatre mois pour le premier lot et d'un an pour les deux autres à partir de la délivrance de propriété, elle n'a pas commencé l'exploitation ;

2° Si elle a interrompu son exploitation pendant un an ;

3° Si, deux mois après un avertissement resté sans résultat, elle n'a pas payé un terme échu de la redevance fixée à l'article 9.

La société sera alors considérée comme inhabile, et sa déchéance sera prononcée sans appel : dans les deux premiers cas, par décision du résident général, rendu en conseil du protectorat ; dans le troisième cas, elle sera encourue de plein droit, par l'expiration même du délai de deux mois qui suivra la date de l'avertissement.

Art. 15. — La déchéance de la société concessionnaire étant prononcée ou encourue de plein droit, la somme versée par elle à titre de droit de concession, par application de l'article 9 précité, sera acquise au protectorat à titre d'indemnité.

L'administration aura le droit de faire procéder, aux frais de la société, à l'enlèvement de toutes constructions, établissements, matériel et outillage, ou de les conserver à dire d'expert.

Elle signifiera son option à la société concessionnaire.

Art. 16. — En raison de la promesse de concession qui vient de lui être consentie, M. Bavier-Chauffour déclare renoncer transactionnellement à tous les droits pouvant résulter, à son profit, de deux actes de vente et de concession passés entre lui et le gouvernement annamite, le 26 août 1886, lesquels actes lui concédaient le fonds et le tréfonds de 62.000 hectares de terrains sis à Hon-Gay et à Kébao.

Il se désiste, en conséquence, de l'action et de l'instance intentées par lui contre le gouvernement annamite, actuellement pendante devant le tribunal consulaire de Quang-Yên, et de tous droits et actions auxquels il croirait pouvoir prétendre contra le gouvernement du protectorat.

Le gouvernement du protectorat s'engage, de son côté, à garantir à M. Bavier-Chauffour l'exercice des droits ainsi concédés, conformément au traité du 6 janvier 1884.

Art. 17. — Il est expressément convenu que le gouvernement du protectorat et M. Bavier-Chauffour seront réciproquement déliés des obligations contenues au présent acte, si le régime des concessions minières, de gré à gré, n'est pas admis par les autorités compétentes.

Fait à Hanoï, en double original, le 28 mars 1887.

Approuvé l'écriture ci-dessus :

BAVIER-CHAFFOUR.

Approuvé l'écriture ci-dessus :

G. BIHOUD.

---

PARIS AU JOUR LE JOUR  
(*Le Figaro*, 15 août 1887)

[Très sale, nb corr.]

Le *Journal officiel* publie une série de documents relatifs à l'exploitation des mines du Tonkin.

C'est l'historique d'une affaire qui a fait beaucoup de bruit en son temps.

M. Bavier-Chauffour, un parent de M. Jules Ferry, avait obtenu directement de l'empereur d'Annam la concession de très importantes mines.

Le protectorat s'est élevé contre ce traité, affirmant qu'il avait seul le droit de le conclure. C'était la doctrine de Paul Bert, et M. Bihourd vient de la confirmer en accordant lui-même une concession de moindre importance, d'ailleurs, et profitable au budget tonkinois.

Voici les clauses principales de la convention :

Le gouvernement du protectorat promet de concéder à perpétuité à M. Bavier-Chauffour trois lots, à savoir : Hon-Gay, Ha-Tou et Cam-pha, soit une superficie d'environ 15.000 hectares. Réserve est faite du domaine maritime, c'est-à-dire d'un espace de 82 m., à partir des plus hautes mers. M. Bavier-Chauffour s'engage à constituer ou faire constituer une société anonyme au capital de 3.000.000 de francs, divisé par actions de 500 francs chacune entièrement libérées. Il est dit qu'en cas d'augmentation du capital social, au cours de la société, l'augmentation aura lieu par voie d'actions entièrement libérées.

La société à constituer sera société française, régie conséquemment par la loi des 24 et 29 juillet 1867, et portera, sauf modification ultérieure, le titre de « Société française des charbonnages du Tonkin ».

Elle aura son siège soit à Haïphong, soit dans toute autre ville du Tonkin, et son conseil d'administration devra toujours se composer d'une majorité de membres français.

Le personnel nécessaire pour assurer la direction technique et commerciale de l'exploitation sera exclusivement composé de personnes de nationalité française.

M. Bavier-Chauffour affecte à l'administration du protectorat la somme de 100.000 fr., à prendre sur celle dont il a fait offre réelle au gouvernement annamite les 21 et 28 août 1886, et qui se trouve déposée entre les mains du Trésor public.

---

LETTRES DU TONKIN  
(*Le Journal des débats* 13 octobre 1887)

Hanoï, le 25 août.

.....  
Au commencement de ce mois, M. Bihourd a rendu définitif le traité de concession qui va permettre à M. Bavier-Chauffour de constituer la Société française des charbonnages du Tonkin.

---

Les mines du Tonkin.  
(*Le Journal des débats*, 28 août 1888)

[...] La nécessité de conclure avec la cour de Hué, pour autoriser la réglementation des mines, la convention spéciale prévue par l'article 18 du traité du 6 juin 1884, puis les changements successifs qui se sont produits dans l'administration du protectorat ont fait ajourner depuis cette époque la mise en vigueur du règlement préparé en 1884. Deux concessions très importantes ont été accordées cependant l'année dernière sur la



proposition de M. Bihourd, résident général l'une, à M. Bavier-Chauffour, comprend la meilleure partie des gisements houillers de la baie d'Along ; l'autre, faite à M. Dupuis, l'*inventeur* du Tonkin, comprend les mines de charbon de l'île de Kébao\*. M. Bavier-Chauffour avait, on se le rappelle, traité directement avec la cour de Hué, dès 1885, pour obtenir le droit d'exploiter les mines de charbon du Tonkin. La concession qui lui avait été faite par les autorités annamites était antérieure à la convention, intervenue depuis, par laquelle le roi a abandonné au protectorat le soin de réglementer les mines de tout le royaume et le droit de percevoir, pour les mines du Tonkin seulement, les redevances exigées des concessionnaires.

Les droits que M. Bavier-Chauffour tenait des arrangements conclus avec la cour de Hué avaient donc une incontestable valeur, et, pour éviter un procès que le protectorat risquait de perdre, M. Bihourd accorda à M. Bavier-Chauffour la concession qu'il met actuellement en valeur, avec le concours d'une société constituée au capital de 4 millions. La société porte le titre de Société française des charbonnages du Tonkin ; mais son capital a été souscrit par des Anglais de Hong-Kong, qui, si nous en croyons les renseignements donnés par le *Hong-Kong Daily Press*, sont loin d'avoir fait une mauvaise opération. [...]

---

LETTRES DU TONKIN  
(*Le Journal des débats*, 2 octobre 1888)

Hanoï, le 21 août.

On signale l'arrivée à Haïphong de M. Fopp, ingénieur en chef de la Société française des charbonnages du Tonkin, autrement dit des mines d'Hon-Gay, concédées, comme on le sait, à M. Bavier-Chauffour. Les travaux d'exploitation, déjà commencés, vont être activement poussés sous la direction de M. Bavier-Chauffour, qui accompagne M. Fopp aux mines pour l'y installer définitivement.

---

PARIS AU JOUR LE JOUR  
(*Le Figaro*, 3 novembre 1888)

L'*Avenir du Tonkin* publie une réclame financière à la Société des Charbonnages du Tonkin, à laquelle M. Bavier-Chauffour, parent de M. Jules Ferry, a transféré sa concession, ce qui fait dire aux journaux :

Le Tonkin n'aura pas été une mauvaise affaire pour tout le monde.

---

LE VOYAGE DE M. PARREAU  
(*L'Avenir du Tonkin*, 3 novembre 1888)

Hanoï, le 3 novembre 1888.

M. le résident général s'est rendu dimanche dans la baie d'Along, à bord du *Tuyên-Quan* et s'est arrêté à Hone-gaye où il a été reçu au poste militaire, puis il a visité la baie et les établissements Vézin et Bavier-Chauffour.

.....

---

EN EXTRÊME-ORIENT  
(*Le Figaro*, 10 mars 1889)

Haiphong, 2 février.

.....  
M. le gouverneur général va prochainement se rendre à la baie d'Along. Il devait même quitter Hanoï le mardi 29, mais la nouvelle du grave événement qui venait de se produire à Hué lui a fait différer son voyage.

Ce voyage a pour but l'inspection des travaux entrepris sur les concessions respectives — et ennemies ! — de M. Bavier-Chauffour d'une part et de M. Jean Dupuy de l'autre. Ce dernier est prochainement attendu d'Europe et, dès son arrivée, nous assisterons à des discussions et à des débats fort intéressants et fort édifiants à tous les points de vue.

.....  
—————  
LETTRES D'INDO-CHINE  
(*Le Journal des débats*, 5 décembre 1889)

Hanoï, le 23 octobre.

Le gouverneur général de l'Indo-Chine s'est embarqué à bord du *Melbourne*, le 5 octobre, à destination de Hong-Kong. M. Piquet était accompagné de sa famille, de M. Mouttet, directeur de son cabinet, et des officiers composant sa maison militaire. Il a séjourné environ trente six heures à Hong-Kong, avant de s'embarquer sur la *Seudre*, aviso-transport de la division navale des mers de Chine, qui devait le conduire à Haiphong.

On dit que M. Piquet a été très frappé de l'intérêt que l'on semble prendre parmi la colonie anglaise au développement de notre établissement au Tonkin. Je vous ai dit, dans une lettre récente, que les capitaux anglais ne demandaient qu'à trouver leur emploi dans notre pays de protectorat. Leur confiance dans les ressources de ce pays, qu'il est de mode de décrier en France, devrait ouvrir les yeux à nos capitalistes. Il y a ici des mines et des charbonnages à exploiter : les actions de la Société Bavier-Chauffour sont en belle hausse, bien que cette entreprise ne soit pas encore entrée dans la période d'extraction régulière et que l'on ne puisse pas traiter jusqu'à ce jour pour des fournitures autres que de simples échantillons d'expériences.

On prétend, et je le répète sous toutes réserves, n'ayant pas assisté à l'entrevue, que M. Chater <sup>2</sup>, un des premiers banquiers de Hong-Kong, a carrément proposé à notre gouverneur général de fournir au Tonkin les 100 millions de l'emprunt projeté. Les conditions de ce prêt, pour lequel M. Chater ne demanderait aucune garantie de l'État, seraient : remboursement en cinquante ans, intérêts au taux de 6 1/2 %. Si le fait est exact, et je le crois, il se passe de commentaires.

Hong-Kong, d'ailleurs, fait des progrès merveilleux au point de vue commercial et industriel. Tous les produits de l'Extrême-Orient convergent vers cet immense entrepôt ; partout s'élèvent des usines nouvelles. Aussi ne faut-il pas s'étonner si nos voisins prennent intérêt à la mise en valeur de nos exploitations houillères.

.....  
—————  
<sup>2</sup> Sir Paul Chater (1846-1926) : promoteur courageux et administrateur des Charbonnages du Tonkin. Auteur d'une tentative de rachat du *Courrier d'Haiphong* en 1889. Commanditaire de forages pétroliers au Tonkin vers 1903 et de prospections de cuivre dans la même région autour de 1909. Administrateur de la Société agricole de Suzannah (hévéas). Officier de la Légion d'honneur.

M. LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL EN BAIE D'ALONG  
(*L'Avenir du Tonkin*, 14 décembre 1889)

M. Piquet est rentré à Hanoï samedi dernier de son excursion dans la baie d'Along.

M. le gouverneur général a remporté la meilleure impression de sa visite à Hone-gaye. Les travaux, qui embrassent une étendue considérable, lui ont paru dirigés avec compétence et méthode. Il y avait de nombreuses difficultés à vaincre, mais on peut considérer maintenant la période d'études comme touchant à sa fin. Dans peu de temps, on en a donné l'assurance à M. le gouverneur général, la Société française des charbonnages du Tonkin sera en mesure, de commercer en plein l'exploitation sur différents points et de livrer sur une grande échelle.

.....  
M. le gouverneur général s'est rendu compte que la baie d'Along était loin d'être un formidable repaire de pirates, comme certains en avaient fait courir le bruit. Elle donne, asile, il est vrai, à des Chinois, mais qui ne sont autre chose que des hommes affamés qui se sont faits bandits faute de travail et de ressources.

M. Piquet est persuadé que la piraterie disparaîtra dans la baie d'Along lorsque l'industrie aura besoin d'un grand nombre de bras et qu'en attendant, la sécurité pourrait-être assurée par l'établissement d'un bon poste, pourvu de chaloupes, du côté des îles Gow-tho.

---

LETTRES D'INDO-CHINE  
(*Le Journal des débats*, 28 janvier 1890)

Hanoï, le 19 décembre 1889.

[...] M. Piquet [...] a visité les mines de Hong-Gay et de Kébao et a rapporté de cette dernière partie de sa tournée l'impression la plus satisfaisante. Les travaux des mines de Hong-Gay embrassent une étendue considérable et paraissent dirigés avec compétence et méthode. Les difficultés à vaincre étaient considérables vu l'éloignement où se trouvent les différents chantiers du centre de l'installation : elles ont été en grande partie surmontées. On peut dire que la période de reconnaissance et d'étude touche à sa fin, que, prochainement, l'exploitation se fera sur une vaste échelle et dans des conditions certainement avantageuses. [...]

---

INGÉNIEURS  
NOMINATIONS  
(*L'Écho des mines et de la métallurgie*, 16 mars 1890)

M. J. Durand (Paris), précédemment directeur des Mines de Communay [Rhône], est nommé directeur des Mines de Hongay, au Tonkin.

---

TONKIN  
(*Le Journal des débats*, 11 mai 1890)

[...] M. Keswick, chef de la maison Matheson, et l'ingénieur Taylor viennent d'arriver au Tonkin pour constater *de visu* les progrès de l'exploitation des charbonnages de Hon-Gay. Après quarante-huit heures passées dans cette ville, ils sont repartis pour Hong-Kong enchantés de ce qu'ils avaient vu et pleins de confiance dans l'avenir. [...]

LETTRES D'INDO-CHINE  
(*Le Journal des débats*, 6 septembre 1890)

On nous communique les extraits suivants d'une lettre qui contient d'intéressants renseignements sur les mines de charbon du Tonkin

Hanoï, le 25 juillet 1890.

Je reviens à l'instant de la baie d'Hongay, où j'ai passé trois jours à visiter en détail les mines de la concession Bavier-Chauffour (Nagotna-Marguerite-Hatou) et celles de l'île de Kébao. Je suis absolument émerveillé. Tout ce bassin est d'une très grande richesse. Les galeries que j'ai toutes parcourues, sans en excepter une seule, sont taillées en plein charbon, et les couches ont une étendue et une épaisseur extraordinaires. J'en ai remarqué deux de 20 à 25 mètres d'épaisseur à Nagotna et à Marguerite, et une de 50 mètres (vous entendez bien, 50 mètres!) à Hatou. C'est vraiment surprenant.

Les gisements de Kébao sont moins épais sans doute, car là se termine le bassin houiller, mais le charbon est de la même qualité que celui d'Hongay. [...]

Les mines d'Hongay sont admirablement disposées pour l'exploitation. Celles de Kébao encore mieux mais, pour la mise en valeur des premières, on n'a reculé et on ne recule devant aucune dépense. Les quais sont déjà construits, ainsi que les bâtiments occupés par les ingénieurs et les bureaux, ainsi que les logements d'ouvriers et l'abattoir où, deux fois par semaine, on tue pour les Européens attachés aux différentes mines. Dans trois mois, un hôpital s'élèvera sur le sommet de la colline qui surplombe la baie, et, sur le bord de la mer, on installe en pailloles, en attendant mieux, un local pouvant servir de cercle où les ouvriers auront, le soir et les dimanches, la faculté de se distraire, de jouer au billard, de lire les journaux et de prendre des bains. C'est un commencement de ville avec son marché très fréquenté et son cimetière, où, jusqu'à présent, pas un seul Européen n'a été enterré.

Le personnel d'ingénieurs, de maîtres-mineurs, de surveillants de travaux (5 ingénieurs et 70 ouvriers) est entièrement français. Dans cinq ans, il y aura dans cette région qui, il y a deux ans, n'était habitée que par les tigres et les pirates, plus de 2.000 Européens et de nombreux villages chinois et annamites.

Le nombre des indigènes (Chinois ou Annamites) employés est en ce moment de 2.000 à Hongay et de 600 à Kébao. Les quatre cinquièmes de ces mineurs et terrassiers improvisés et s'acquittant déjà très bien et avec beaucoup de goût et d'habileté de leur nouvelle besogne, sont d'anciens pirates, très heureux d'ailleurs d'avoir quitté leur précédent métier qui leur rapportait beaucoup plus de coups de fusils que de pièces de cent sous. N'est-ce pas la démonstration péremptoire de l'inutilité des opérations militaires qui, jamais aussi bien que les exploitations industrielles et agricoles, n'amèneront la pacification du territoire ?

Les gisements de Nagotna et de Marguerite sont situés dans l'intérieur de la baie d'Hongay. De petits tramways Decauville, courant à flanc de coteau, transportent le charbon du fond des galeries aux appontements. Tout ce travail de terrassements au jour et de percements de galeries où, pour employer les expressions techniques en usage, les *descenderies* et les *montages*, s'entrecroisent, formant déjà, dans les entrailles des montagnes, un véritable damier, tant ce travail est bien et solidement fait.

Actuellement, aux mines d'Hongay, l'extraction par main d'homme produit 50 tonnes par jour. Dans un mois, lorsque seront montés des treuils à vapeur, on atteindra le chiffre de 100 tonnes. Quand fonctionneront les *laveuses* et le chemin de fer de 25 kilomètres, à voie d'un mètre, reliant entre eux tous les gisements et portant le charbon jusqu'à l'extrémité des grands appontements, que les plus gros bateaux pourront accoster, lorsque tout cela sera terminé, il sortira de ces mines de 600 à 1.000 tonnes de houille.

Mettez la tonne à un prix moyen de 7 piastres, on obtient, en calculant sur 600 tonnes seulement, une recette journalière de 4.200 piastres, et par an, en limitant la production à 300 jours, le total de 1.260.000 piastres.

Faites la part des accidents et des aléas de tout genre, vous atteindrez un minimum, pour la première et la deuxième année, de 1 million de dollars.

Supposons maintenant qu'à Kébao, où l'outillage est moins complet, où l'exploitation n'a pas été conçue sur des bases assez larges, on ne produise que la moitié de ce que donnera Hongay : c'est encore là une somme de 630.000 piastres qui n'est pas à dédaigner pour commencer, d'où un total minimum annuel de 6.520.000 fr. pour les premières mines ouvertes au Tonkin.

Et je ne parle ni des mines de Đông-Triêu, où les premières recherches ont fait trouver un charbon de première qualité ; ni des mines de Tourane [Nong-Son], qui déjà, vendent leur anthracite aux forges de Hong-Kong à raison de 12 piastres la tonne ; ni de celles qui seront avant peu découvertes et exploitées dans la vaste région qui s'étend de la baie d'Hongay à Langson, région encore inexplorée et fréquentée seulement, à l'heure présente, par les fauves et les pirates.

Ce sont là des faits, des chiffres positifs, des résultats certains. D'ailleurs, mon meilleur argument est celui-ci : la première expédition de charbon d'Hongay (500 tonnes à destination de Singapour) sera faite dans un mois. Et savez-vous par qui, d'ores et déjà, est acheté ce chargement ? Par un Anglais, entrepositaire du charbon d'Australie, auquel, du jour où le rendement des mines du Tonkin aura atteint son développement normal, le marché de l'Extrême Orient sera nécessairement fermé.

Vous devinez que le charbon japonais qui, jusqu'à présent, défiait la concurrence, n'a qu'à se bien tenir.

Les actions de la Société d'Hongay, émises à 125 piastres, sont montées jusqu'à 700 dans les premiers mois. Elles sont actuellement au chiffre ferme de 350 et monteront certainement bientôt. Ce n'était pas, ce me semble, un mauvais placement pour nos pères de famille, qui regretteront, mais un peu tard, hélas d'avoir laissé les capitaux étrangers s'emparer de cette affaire.

On trouve aussi dans le bassin d'Hongay et du côté d'Akoi, des mines d'antimoine très riches (80 à 85 %) et des mines d'argent.

Je souhaite que ces renseignements exacts et désintéressés (je ne suis pas actionnaire) touchent les incrédules qui, jusqu'à ce jour, sont en majorité. Je souhaite que l'on comprenne assez à temps que, depuis que le monde est monde, on n'a jamais réussi à faire quelque chose avec rien et qu'il est, par conséquent, indispensable de donner à une colonie qui débute les moyens de vivre et de se développer, si l'on veut récupérer, et bien au-delà, les sacrifices réalisés pour elle.

En 1883, il aurait suffi d'une action vigoureuse pour devenir et rester maître du Tonkin. Le système des « petits paquets » a créé des difficultés, suscité des résistances, mis notre position en péril, et finalement nous a fait faire des dépenses considérables en hommes et en argent.

Aujourd'hui, il suffirait d'une centaine de millions pour liquider le passé et assurer l'avenir. Si, par raison d'économie, on refuse de jeter, sur cette terre, la semence qu'elle réclame, on se trouvera bientôt en présence d'obstacles insurmontables.

---

L'INDUSTRIE ET LE COMMERCE FRANÇAIS AU TONKIN  
(*Les Tablettes coloniales*, 22 septembre 1890)

.....  
MM. [Daniel et Chaumont](#), à Haïphong, ayant un millier d'ouvriers dans leurs vastes ateliers de construction, de machines, de fer, etc., font actuellement toute l'installation des mines de charbon de Hone-Gay (baie d'Along).  
\_\_\_\_\_

PARIS AU JOUR LE JOUR  
(*Le Figaro*, 3 décembre 1890)

Trois lettres d'hier intéressent nos lecteurs à divers degrés : d'abord celle de M. Jules Ferry protestant contre toute responsabilité dans les faveurs accordées à M. Bavier-Chauffour :

Non seulement, écrit-il, j'ai été étranger, absolument étranger, au contrat du 28 mars 1887, passé entre le résident général du Tonkin, M. Bihourd, et M. Bavier, préparé par Paul Bert en 1886, repris par son successeur l'année d'après, et finalement approuvé par M. Flourens, ministre des affaires étrangères, comme le prouvent les dépêches insérées au *Journal officiel* du 14 août 1887, mais mes relations avec M. Bavier-Chauffour ont consisté uniquement à lui refuser la concession des mines de la baie d'Along et à poursuivre l'annulation du contrat qu'il avait passé pour ces vastes charbonnages avec les régents d'Annam, au mois de septembre 1884.

.....  
\_\_\_\_\_

Ingénieurs  
(*Mémorial de la Loire*, 29 février 1892, p. 2, col. 1)

M. Waliszewski (École des Mines, Paris), précédemment ingénieur aux houillères de Dombrowa, a été nommé ingénieur principal des mines de Hongay (Tonkin)  
\_\_\_\_\_

INFORMATIONS  
Une lettre du prince Henri d'Orléans  
(*Le Journal des débats*, 29 février 1892)

Hanoi, le 21 janvier.  
[...] Je vous ai dit deux mots des houillères de Yên-Baï ; il serait trop long de vous raconter la visite que je viens de faire à Hongay et à Kébao : les deux entreprises sont en pleine prospérité. Hongay a déjà 5 kilomètres de chemin de fer et en aura 19 dans six mois, et j'ai vu à Hong-Kong brûler le charbon parfaitement dans la raffinerie de sucre de la maison Jardine et Matheson ; ce n'est donc pas une simple expérience. Quant à la production, elle est de 150 tonnes par jour rien que pour la mine de Nagotna, et, quand, en juin, Hatou sera relié à Hongay, 300 tonnes de plus y seront apportées quotidiennement. [...]  
\_\_\_\_\_

Essai du charbon d'Hon-gay  
(*L'Armée coloniale*, 1<sup>er</sup> mars 1892)

On lit, à ce sujet, dans le *Hong-Kong Daily Press* :

Sur l'invitation de MM. Chater et Mody, une nombreuse réunion s'est assemblée à Hong-kong, le jour de Noël, pour assister aux essais du charbon d'Hon-gay, à bord du steamer *Avochie*. Étaient présents : MM. Bell-Irving, de Bovis, Morriss (propriétaire du *Avochie*), de Champeaux, Cochelot (des Messageries maritimes), Carnot, Moses, Hopkino [*sic* : *Hopkins* ?], Gillie, capitaine Hogg (du *Taisang*), Richardson, chef mécanicien du *Glenfruin*, Wilson, chef mécanicien du *Taisang*, etc., etc.

L'*Avochie* leva l'ancre à midi et, marchant sous une légère brise, tint la pression de 90 livres de vapeur donnant 71 tours par minute — continuant de chauffer, on dut recourir aux soupapes malgré lesquelles la vapeur s'échappait de temps en temps. Tous les assistants ont visité la chaufferie et ils ont pu constater par eux-mêmes la clarté du feu et la grande chaleur obtenue. À son retour, l'*Avochie* rencontra la brise debout et les soupapes furent maintenues jusqu'au bout du voyage. Il a été constaté que l'*Avochie* a développé 140 chevaux de plus qu'auparavant avec le charbon japonais ; dans toute la durée du voyage, on n'a touché aux foyers que pour charger. Seul le tisonnier a été employé quelque peu. On n'a constaté aucune fumée, seulement une légère buée au haut de la cheminée.

L'*Avochie* a débarqué ses passagers à 5 heures avec l'impression que le charbon d'Hon-gay présentait des avantages économiques des plus satisfaisants.

Ce steamer est nolisé pour faire pendant 6 mois les voyages d'Hon-gay avec pleins chargements. Pendant ces voyages, l'*Avochie* ne brûlera que du charbon des charbonnages dont la valeur a été démontrée d'une façon convaincante par cet essai.

---

Compagnie française des mines et usines d'Escombrera-Bleyberg  
(*Le Temps*, 30 décembre 1892)

Des correspondants particuliers du *Temps*  
Marseille, 29 décembre.

Le paquebot *Oxus*, des Messageries maritimes, courrier de Japon et de Chine, est arrivé la nuit dernière avec 79 passagers, parmi lesquels MM. Nishi, ambassadeur du Japon à Saint-Pétersbourg ; Midan, évêque d'Osaka ; Mélizan, évêque de Jaffa ; Coustolle, lieutenant de vaisseau, qui commandait la *Vipère* ; le colonel Bougnier, le capitaine d'infanterie Grimal, Caubet, doyen de la Faculté de Toulouse, qui vient de faire passer les examens de médecine à Beyrouth ; Jourdan, directeur des télégraphes de Siam, et [Hombert](#), ingénieur des mines d'Hong-Hay.

---

SOCIÉTÉ FRANÇAISE DES CHARBONNAGES DU TONKIN  
(*Annuaire général de l'Indochine française*, 1893 (2), p. 140)

M. Bavier-Chauffour, directeur général ;  
M. Durand, ingénieur-directeur de l'exploitation ;  
Waliszewski, ingénieur en chef ;  
Brossard, ingénieur des travaux du jour ;  
[Félix] Brard, ingénieur des travaux du fond ;  
Damon, ingénieur des travaux du fond ;  
Lefèvre, chef du service médical ;

Ceccaldi, chef de la comptabilité ;  
MM. Solomiac, chef du bureau des études et des plans ;  
Quenelle, chef d'atelier ;  
Desort, chef d'atelier ;  
F. Fages, maître-mineur ;  
Valin, maître-mineur ;  
Chodzko, chef magasinier ;  
Employés, ouvriers et surveillants européens, 45.  
Ouvriers chinois, 700.  
Coolies annamites, 2.500.

---

LETTRES DU TONKIN  
(*Le Journal des débats*, 4 janvier 1893)

Haïphong, le 17 novembre 1892.

.....  
Nous sommes partout, mais nous ne sommes maîtres nulle part. On guerroye aux environs de Vietri et de Hong-Hoa : on enlevait il y a deux ans MM. Roque à quelques lieues d'Haïduong ; il y a quatre mois M. Vézin, sur la ligne de chemin de fer de Langson ; il y a dix jours un surveillant de mines près de Tien-Yen ; **enfin, hier, on attaquait une des mines de Hongay, tuant trois coolies, en blessant trois autres.** Pendant ce temps, nous occupons Diên Biên Phu, Phong-Tho, Phoa-Kug, Ha-Giang, Bac-Lac, Bac-Mé, Cho-Ra, Cao-Bang et un certain nombre d'autres postes-frontières situés à 400 et 500 kilomètres de Hanoï.

.....  
LES CHARBONNAGES DU TONKIN  
(*L'Écho des mines et de la métallurgie*, 8, 15 et 22 janvier 1893)  
(*Le Journal des mines*, 12 janvier 1893)

La *Revue scientifique* vient de publier, sous la signature de M. Ernest Carnot<sup>3</sup>, un très intéressant article sur le Tonkin et ses charbonnages :

.....  
Hongay

La concession de Hongay a été accordée à M. Bavier-Chauffour le 28 mai 1887. Comme nous le disions plus haut, la Société d'exploitation, constituée seulement en février 1889, a été presque exclusivement alimentée par des capitaux anglais de Hong-Kong, malgré son nom de « Société française des charbonnages au Tonkin » et l'obligation où elle se trouve d'avoir un conseil composé en majorité de Français et de

---

<sup>3</sup> Ernest Carnot (1866-1955) : fils de l'ancien président de la République Sadi-Carnot. Ingénieur des Mines. Inspecteur (1891), puis administrateur (1894) des Messageries maritimes. Député de la Côte-d'Or (1895-1898). Représentant des Messageries maritimes à l'Est-Asiatique français, puis à la Cie asiatique et africaine. Administrateur, suite à son mariage avec Marguerite Chiris, de la Société coloniale de Bambao, de la Société de la Grande-Comore, des Parfums Rallet... Par ailleurs, fondateur de la Viscose française (1903), de la Cellophane (1913), administrateur des Phosphates du Djebel-M'dilla (Tunisie), président des Assurances Seine-et-Rhône, parmi les 200 plus gros actionnaires de la Banque de France...



n'employer qu'un personnel français. Le capital primitif de 4 millions a été augmenté postérieurement.

À Hongay, la période de premier établissement peut être considérée comme close.

Aujourd'hui, à Nagotna, un chemin de fer à voie de 1 mètre prend les produits à la sortie des galeries principales, les amène aux ateliers de criblage et triage qui sont presque terminés, et de là à l'apponnement où les plus grands navires pourront venir accoster.

Malgré le vif intérêt que cela pourrait avoir pour un certain nombre de personnes, nous ne voulons pas imposer aux lecteurs de ces notes une promenade à travers toutes les galeries de la mine : nous nous permettrons seulement d'en citer les principales couches avec quelques mots sur leur genre d'exploitation et leur teneur approximative en charbon.

La concession a une superficie de 15.000 hectares ; elle est divisée en trois lots : Hongay, Hatou et Campha. Les travaux ont été concentrés autour de deux points : Nagotna dans le premier lot et Hatou au centre du deuxième.

Il a été reconnu à Nagotna plus de quinze couches formant deux faisceaux séparés par un intervalle stérile de 250 mètres. L'état de décomposition du charbon que l'on avait d'abord obtenu dans les attaques du premier faisceau, faites en des points insuffisamment préservés des influences atmosphériques, fit abandonner les premiers travaux. On se reporta alors sur le second faisceau, dont les trois premières couches (Bavier-Chauffour, Chater, Marmottan) sont actuellement reconnues sur plus de 1.400 mètres en direction, avec une grande régularité d'allure et de puissance.

Les deux premières de ces couches (Bavier-Chauffour et Chater) offrent beaucoup de ressemblance : 5 à 7 mètres d'épaisseur d'un charbon noir, brillant, très dur en certains points, et toujours très pur ; de loin en loin seulement, quelques lentilles de schistes.

L'inclinaison de ces couches est de 25° ; elles sont exploitées actuellement l'une et l'autre au-dessus du niveau de la mer par des procédés identiques. Dans chacune des couches sont menées des galeries en direction à des cotes variant de + 11 à + 28 mètres pour la première, et de + 5 à + 13 mètres pour la deuxième. Les galeries en direction dans chaque couche sont reliées de loin en loin par des montages d'aérage, et la galerie inférieure où le roulage amène ses wagonnets pleins de charbon, soit au culbuteur qui verse directement le charbon dans les grands wagons pour la première couche, soit le long même de la voie du chemin de fer, dont la cote est + 5 mètres pour la seconde.

On peut évaluer au moins à 100.000 tonnes les ressources immédiates de ces deux couches reconnues, l'une sur une longueur de plus de 400 mètres en direction et l'autre sur au moins 800 mètres.

La couche Marmottan n'a que deux mètres d'épaisseur ; son charbon est le même que celui des couches précédentes. Elle a été attaquée par des descenderies, suivant, la couche, qui descendent à plus de 80 mètres au-dessous du niveau de la mer et qui sont reliées par des galeries en direction ; aucune venue d'eau n'a jusqu'alors gêné les travaux, malgré la proximité de la mer. On a pu organiser ainsi une exploitation immédiatement disponible des 200 mètres en direction, 2 mètres de puissance et 90 mètres suivant la pente, ce qui représente, au minimum, 30.000 tonnes de bon charbon.

Le massif découpé à Nagotna pourrait donc fournir immédiatement 130.000 tonnes, soit de quoi alimenter, pendant plus de vingt-cinq mois, une extraction de 200 tonnes par jour ou de 5.000 tonnes par mois. Au mois de janvier, l'extraction journalière de Nagotna était de 150 tonnes et a dû augmenter depuis.

Les couches indiquées ne constituent pas, d'ailleurs, les seules ressources de Nagotna.

Dans toute cette région également, l'exploitation est conduite d'une manière très prudente ; les travaux de défilage sont menés dans ces trois couches à remblais

complets par tailles chassantes. Le boisage, facilité par l'assez grande dureté des terrains, est bien fait par les ouvriers annamites ou chinois et soigneusement surveillé et remplacé. Le bois et la main-d'œuvre ne coûtent, d'ailleurs, presque rien : les meilleurs ouvriers sont payés \$ 0,25 par jour, ce qui est considérable pour eux (le dollar vaut environ 3 fr. 60).

C'est à Hatou que se trouve la plus prodigieuse masse de charbon connu au Tonkin.

À 12 kilomètres de Hongay, auquel il sera bientôt relié par un chemin de fer à voie de 1 mètre, Hatou constitue la plus grosse part des richesses de la concession. On y a, dès les premières recherches, trouvé une couche de charbon de 40 mètres d'épaisseur, et, à 25 mètres au-dessous de la première, une couche de 11 mètres.

Cette couche énorme affleure, d'un côté, au pied de la colline qui borde le marécage d'Hatou à la cote + 5 et se relève pour affleurer sur le versant opposé à la cote + 75, à 25 mètres seulement en contrebas du sommet de la colline. Une galerie de niveau, prise à la cote +9, traverse la couche sur une longueur de 250 mètres.

Le recouvrement de cette énorme masse de charbon se compose de terrains peu consistants, pouvant presque partout s'attaquer à la pelle et à la pioche et ayant une épaisseur moyenne de 17 mètres.

L'exploitation se fera donc d'une manière toute naturelle, en jetant dans le marais les terres de recouvrement, ce qui donnera une carrière de charbon à ciel ouvert.

On a pu établir que, sur une surface de 13 hectares, il y aurait à déplacer un cube de 2.300.000 mètres de terre, mettant à découvert 5 millions de tonnes de houille.

En tenant compte des bancs de schistes intercalés, du charbon altéré, et mettant toutes les conditions au pire, étant donné, que le prix du mètre cube de déblai ou de houille déplacé est de 0 20 \$, le prix de revient de la tonne de houille sur les chantiers mêmes de Hatou ne peut pas atteindre un dollar.

On travaille activement, au déblai des terres de recouvrement, et dès l'achèvement du chemin de fer de Hongay à Hatou, l'extraction du charbon pourra être poussée sans autre limite que celle des besoins du marché. Ce charbon est d'une qualité qui ne le cède en rien à celui de Nagotna.

En présence de richesses en charbon dépassant tout ce que l'on pouvait attendre (et nous n'avons parlé que d'une partie de ce que renferme la concession), on n'a pas cru devoir reculer devant les dépenses les plus considérables pour rendre les installations du jour dignes du fond ; quelques-uns prétendent même que l'on serait allé un peu trop loin dans cet ordre d'idées.

Les chemins de fer à voie de 1 mètre qui relie Hongay, d'une part, à l'exploitation de Nagotna avec 5 kilomètres de voie, et, d'autre part, à Hatou avec 12 kilomètres, amèneront le charbon aux ateliers de criblage et triage. Les cribles à secousses apportés à grands frais d'Europe, pourront passer 1.000 tonnes par jour !

Plus loin, sont les ateliers de réparation, forges, menuiseries, etc., installés par M. Durand, le directeur actuel de l'exploitation, qui compte faire sur place une grande partie de son matériel roulant. On travaille aussi à un grand appontement qui aura 85 mètres d'accostage parallèlement au bord de la mer, 16 mètres de largeur et au pied une hauteur d'eau de 6 m. 30 (21 pieds) à marée basse, et sur lequel sera installé tout un matériel de grues destinées au rapide chargement des navires.

Joignez à cela de luxueuses installations pour le haut personnel et pour recevoir les étrangers, des clubs pour les ouvriers européens, etc., etc.

On est revenu aujourd'hui des appréciations fausses auxquelles on s'était laissé entraîner lors des premiers essais faits avec les charbons du Tonkin. Maintenant que l'expérience a appris aux mécaniciens ce que les ingénieurs voulaient leur enseigner au début, ce charbon donne d'excellents résultats, et tous les essais auxquels nous avons assisté, tant à bord de l'*Avoché* (navire affrété par la Société des charbonnages) qu'à bord des paquebots des Messageries maritimes ou des canonnières au Tonkin, ont été des plus satisfaisants.

Il est certain que des foyers aménagés spécialement avec les grilles à barreaux minces peu espacés et un tirage un peu fort, donnent des résultats remarquables mais avec des foyers quelconques les résultats obtenus sont encore beaucoup meilleurs que ceux fournis par les charbons japonais.

(À suivre.)

---

MINES D'HONGAY  
(*L'Avenir du Tonkin*, 27 mars 1893)

M. Bavier-Chauffour, directeur général des mines de Hongay, a passé à Hong-kong le 3 courant, se rendant au Tonkin, où, depuis son retour d'Europe, on a déployé une activité telle que depuis longtemps on n'avait pas autant travaillé dans un mois. Un ingénieur expert des mines, venu avec lui de Paris, a fait les déclarations les plus encourageantes sur la concession minière, l'état des travaux et les espérances de la Société française des charbonnages du Tonkin.

L'expert a reconnu que l'installation était absolument complète, que le plan de direction des travaux était parfaitement établi pour que, dorénavant, la compagnie puisse faire face à toutes les demandes de charbon. Une ligne ferrée reliant Hatou et Nagotna au quai de Hongay pour y transporter rapidement le minerai, donne les meilleurs résultats ; de même, les meilleurs résultats sont obtenus par l'emploi de ce charbon dans les machines à vapeur. Le succès de la compagnie n'était retardé que par la production encore insuffisante ; il est assuré maintenant qu'il ne dépend plus que de la vente du charbon. Depuis l'arrivée de M. Bavier-Chauffour à Hongay, la production s'est rapidement élevée de 400 à 520 tonnes par jour et atteint maintenant jusqu'à 600 tonnes.

Les contrats signés pour fournitures de charbon assurent déjà le paiement des dépenses de la compagnie dans un temps très court et, au fur et à mesure de l'extension du commerce de ce charbon, les demandes ne tarderont pas à dépasser la production de la concession actuelle ; la Société augmentera alors le périmètre de cette concession, car elle peut donner son charbon à très bon marché dans tout l'Extrême-Orient, bien que le vendant encore à un prix très rémunérateur pour assurer ses bénéfices.

(*The Hong-kong Telegraph*).

---

Chronique locale  
(*L'Avenir du Tonkin*, 28 octobre 1893, p. 2, col. 1)

M. Bavier-Chauffour rentre en France par ce courrier [*l'Ask vers Hong-Kong*] afin, dit-on, de s'entendre avec un groupe de capitalistes français qui prêteraient leur concours financier pour la bonne marche de la Société française des charbonnages du Tonkin. Nous formons des vœux pour sa réussite.

---

LETTRE DU TONKIN  
(*Le Journal des débats*, 2 novembre 1893)

Hanoi, le 20 septembre.

[...] M. de Lanessan s'est embarqué. Quoi qu'il arrive, nous pouvons déclarer, sans crainte d'erreur, que son retour n'est désiré par personne. Ce petit potentat a fait de nombreux mécontents ou, pour mieux dire, il a mécontenté tout le monde, sauf un petit groupe de personnes qui l'ont soutenu et qui ne paraissent pas s'en être mal trouvées.

Voici, en effet, les contrats qui auraient été signés :

.....  
5° Avance d'environ 100.000 piastres à M. Bavier-Chauffour sur un marché de 13.000 tonnes de briquettes [de charbon] à livrer à la marine de Haïphong.

J'en passe.

Pour tout cela, aucun service n'a été consulté, non plus qu'aucune chambre de commerce, sauf en ce qui a trait aux eaux de Hanoï.

---

## EN BAIE D'ALONG

---

Aux mines de Hon-gay  
(*L'Avenir du Tonkin*, 18 novembre 1893)

Jeudi, en quittant le courrier à bord du *Tuyên-quang*, M. Le Myre de Vilers se dirige sur la Cac-ba, qu'il désirait connaître.

La houle est un peu forte pour le yacht du gouvernement. Le *Tuyên-quang* n'est pas construit pour aller en mer, il est chargé dans le haut : aussi roule-t-il beaucoup et le pont est-il balayé par les lames, à la grande stupéfaction du premier maître qui, depuis qu'il le commande, n'a jamais vu son bateau à pareille fête.

Dans le port de la Cac-ba se trouvent rassemblées plus de trente jonques de pêche venues de Chine pour la saison qui va commencer. Le délégué veut tout voir, et se fait donner des renseignements par le chef du poste de douane venu le saluer à bord.

Il repart ensuite pour Hongay où il arrive à 3 heures.

En route dans la passe profonde, M. de Vilers ne peut assez exprimer son admiration pour le magnifique spectacle de la baie d'Along.

Aussitôt arrivé à Hongay le train siffle. Embarquement et départ pour Hatou en compagnie de S. E. le kinh-luoc, et de M. Benoit, vice-résident de Quang-yên, qui attendaient à l'appontement. Devant le découvert de charbon, M. de Vilers, qui s'attendait à une exploitation provisoire, est tout surpris de constater, avec la richesse du gisement, la façon dont sont poussés les travaux. Il se rend compte par lui-même des efforts accomplis par la société et du rendement certain le jour où les embarras financiers du moment auront cessé.

Pour la qualité du charbon, l'expérience est concluante et connue de tous. Déjà, quelques centaines de tonnes approvisionnent les chaloupes du Protectorat, et l'*Hanoï* de la douane, qui est venu le jour même au devant de M. de Vilers, n'en consommait pas d'autre.

Le soir, dîner de douze couverts à Hongay chez M. Delpon, directeur de la Société française des charbonnages du Tonkin. Toasts portés à la prospérité de la mine. Au cours de la soirée, M. de Vilers s'est entretenu longuement avec S. E. le kinh-luoc dont il a apprécié beaucoup la distinction et la haute intelligence.

Le lendemain au petit jour visite des installations de Hongay.

---

(*L'Avenir du Tonkin*, 16 décembre 1893)

Une assemblée générale extraordinaire a eu lieu samedi, 2 décembre, à Hong-kong sous la présidence de M. C. P. Chater. Parmi les assistants, on remarquait MM. Jantzen, Hoppins, Alford, Jordan, Ezekiel, Lewis, Sassoon, Grote, Mody, Benjamin, Moses, Nowrojee et Joyce.

M. Chater a pris la parole comme suit :

Messieurs,

Vous avez été convoqués aujourd'hui pour délibérer et voter sur des questions de la plus grande importance pour notre compagnie. Vous connaissez déjà ces questions, l'ordre du jour vous les a énumérées ; mais avant d'exprimer votre opinion, je vous prierai de me permettre de faire quelques remarques au sujet de divers incidents qui se sont présentés depuis notre dernière assemblée du 31 mai.

À cette époque, M. Bavier-Chauffour, qui présidait la réunion, vous exposait que le ruineux impôt d'un franc vingt-cinq centimes dont étaient grèves nos charbons avait été réduit à une redevance fixe de cinquante centimes. Cette importante réduction n'en constituait pas moins une charge encore très lourde pour de jeunes entreprises et nous demandâmes de nouveaux dégrèvements pour les produits de notre société et pour ceux de nos voisins de Kébao.

Heureusement pour l'industrie charbonnière du Tonkin, nous possédons en M. de Lanessan, un gouverneur dont la politique libérale (applaudissements) a toujours eu pour but d'écarter tout ce qui pourrait faire obstacle à son développement, développement intimement lié au progrès et à la prospérité des contrées placées sous le Protectorat français.

Une commission fut nommée ; elle était composée des directeurs des principaux charbonnages du Tonkin et d'ingénieurs du Gouvernement. Elle proposa de réduire de moitié l'impôt de cinquante centimes et de diminuer sensiblement les droits statistiques pour les navires charbonniers faisant le service des mines, ainsi que les droits de phare, de balisage et d'ancrage. Ces propositions, chaudement appuyées par M. le gouverneur général, ont été envoyées en France pour être soumises à l'approbation de M. le secrétaire général des colonies et nous ne doutons pas que nos demandes ne nous soient accordées. Je n'ai pas besoin de m'étendre plus longuement sur les avantages que cette importante diminution de charges procurera à notre compagnie, charges qui auraient été déjà bien sérieuses pour une société en pleine exploitation et qui étaient tout simplement ruineuses pour une société naissante ayant à se débattre au milieu d'inextricables difficultés à d'aussi grandes distances de la Mère-patrie. Ce sont certainement ces considérations qui ont guidé M. de Lanessan, et il serait difficile, et superflu, du reste, d'énumérer les immenses bénéfices moraux et matériels qui résulteront pour les charbonnages du Tonkin de la politique éclairée suivie par le Gouvernement du Protectorat sous son habile direction.

Mais dans le but de réaliser des économies, nous ne nous sommes pas bornés à demander au gouvernement de nous aider à réduire ces dépenses qui grevaient si lourdement notre exploitation ; depuis l'absence de notre directeur général, notre conseil d'administration s'était adressé à différentes reprises aux directeurs et leur avait fait des représentations urgentes et répétées afin de réduire dans toute la mesure du possible les dépenses faites pour les travaux. Leurs réponses étaient invariablement les mêmes ; ils prétendaient que tout ce qui avait pu se faire avait été fait et qu'une diminution de frais ne servirait qu'à entraver la bonne marche des opérations. Toutefois, M. Bavier-Chauffour, dès son retour, et en agissant avec une certaine fermeté, trouva que d'importantes réductions pouvaient être faites, surtout en ce qui concernait les salaires des coolies.

M. Piala, dont je parlerai plus loin, fait remarquer dans son rapport que les salaires des coolies sont beaucoup plus élevés que ceux qu'ils pourraient obtenir ailleurs. Ils ont, de plus, l'assistance médicale et sont logés bien plus confortablement qu'ils ne pourraient l'être dans leurs villages ; leur grande tempérance et leur peu de besoins rend ces salaires largement rémunérateurs. Ces quelques mots prouvent que nos coolies sont bien traités et que la réduction des salaires, qui, durant les premiers jours, leur parut sensible, fut finalement acceptée en considération des autres avantages matériels que leur présentait leur situation.

Différents changements ont eu lieu aussi parmi le haut personnel de la compagnie ; M. Durand, notre dernier directeur, dont l'engagement était expiré, nous a quittés ; notre principal ingénieur, M. Waliszewski a résigné récemment ses fonctions, et M. Ceccaldi, notre chef de comptabilité, a également quitté notre service. Durant l'absence de M. Bavier-Chauffour, M. Delpon, notre directeur commercial, a été chargé de le remplacer.

En ce qui concerne nos travaux miniers actuels, on s'est beaucoup occupé, dans le public, de la diminution de notre production de charbon gros. Cet état de choses provenait uniquement de certaines difficultés que nous avons éprouvées avec notre entrepreneur chinois à Hatou. Il avait été convenu avec ce tâcheron qu'il enlèverait simultanément la terre du haut d'abord, le charbon ensuite. Mais ce Chinois trouva plus simple et plus expéditif d'enlever le charbon, sans se préoccuper de la terre juxtaposée ; il s'ensuivit, naturellement, que les terres supérieures manquant de points d'appui, des éboulements assez considérables se produisirent. On fut obligé ensuite de perdre un long temps fort précieux à déblayer ces terres et à remettre les lieux en état d'être fructueusement exploités à nouveau. C'est là la véritable raison qui a causé une diminution dans la production de nos charbons gros ; elle n'a pas été due, comme on l'a prétendu, à un relâchement dans les efforts faits par la Société.

Nous avons pris les mesures nécessaires pour reconstituer nos approvisionnements en blocs de charbon et c'est pour cela que nous avons donné une importance capitale aux travaux entrepris aux découverts de Hatou.

C'est pour cette raison aussi que nous avons borné notre activité, à Nagotna, au puits Kestner où l'on travaille nuit et jour et où nous sommes arrivés à une profondeur de cent quarante mètres, après avoir traversé deux filons. Une partie des travaux se trouve déjà recouverte de maçonneries et nous avons commencé l'exploitation des deux filons, tandis que les bennes et les tables, prêts à pied d'œuvre, n'attendent que le moment d'être mis en place. Nous pouvons donc donner l'assurance que, dès les premiers mois de l'année prochaine, nous serons en mesure de livrer un charbon dur, très pur, provenant du fond de la mine, qui nous donnera un très grand pourcentage de charbon en blocs.

Pour le moment, toute notre production provient de Ha-tou où l'on travaille activement sur deux chantiers. Cent wagonnets destinés à transporter le charbon de la mine à la ligne principale du chemin de fer sont arrivés et nous avons commandé une nouvelle locomotive et vingt wagons de huit tonnes chacun, pour activer ce travail. Nous établirons aussi prochainement un système de manoeuvre à vapeur pour pouvoir enlever les terres à un prix beaucoup moindre que celui que peut nous donner le travail à bras d'hommes. Tous ces travaux nous permettront d'atteindre bientôt une production mensuelle de vingt-cinq mille tonnes, et l'expérience acquise par nos mineurs annamites augmentera de beaucoup la proportion du charbon gros.

Comme vous le savez, notre principale difficulté a toujours été le placement des charbons menu, mais nous sommes heureusement parvenus, au moyen de contrats faits à Hong-kong et à Canton, à disposer d'une très forte proportion de cette qualité de notre production. Nous avons également vendu des chargements de menu à Swatow et à Amoy. et embarqué un chargement pour Foochow où nous l'avons avantageusement placé. Nous avons encore vendu dernièrement un chargement de

2.500 tonnes à Chinkiang dans de bonnes combisons et nous avons établi des relations aux États-Unis pour la vente, après essai d'échantillons, de notre charbon tout-venant ; 2.500 tonnes ont été chargées pour San-Francisco sur le vapeur *Somali*.

Certes, une forte partie de nos menus sera absorbée par notre fabrication de briquettes, et puisque je me trouve à traiter ce sujet, je voudrais, en quelques paroles, vous donner les explications nécessaires pour mettre en pleine lumière la question de propriété de cette manufacture dont on s'est tant préoccupé dans le public et dans la presse. Permettez-moi de vous dire que les terrains et le matériel ont été achetés pour être utilisés par la Société française des Charbonnages du Tonkin, mais que le manque de fonds nous a obligé d'avoir recours à des amis de Hong-kong pour le paiement des terrains et du matériel, ainsi que pour l'érection des bâtiments nécessaires. J'espère que ces explications suffiront pour dissiper toute espèce de malentendus, d'autant plus que la compagnie sera, sous peu, en mesure d'entrer légalement dans la possession de ces propriétés ; c'est pour cette raison que nous vous prions d'ajouter un paragraphe additionnel à l'article 2 de nos statuts, nous autorisant à faire au Tonkin ou ailleurs l'acquisition de terrains nécessaires à l'établissement d'industries en relation directe avec les besoins de nos exploitations. Les terrains acquis sont situés à Kowloon et ont été achetés au gouvernement ; leur superficie est de 250.000 pieds carrés avec une bordure de 900 pieds sur la mer. en eau profonde, dans la partie la mieux protégée de notre rade. Ces terrains se prêtent admirablement par leur situation, à l'établissement de nos dépôts de charbons, et nous aurons, réunis sur un même point et dans une admirable situation, nos dépôts de charbons et de brai, notre manufacture de briquettes et toutes les facilités possibles pour les chargement et le déchargement de nos produits.

Actuellement, notre production est d'environ cent tonnes par jour ; mais lorsque notre personnel sera complètement organisé, lorsque les indigènes seront mieux habitués à notre genre de travaux, nous pourrons travailler nuit et jour, et doubler, par conséquent, notre production actuelle. Je crois que nous pouvons être entièrement satisfaits des résultats obtenus par nos briquettes. Naturellement, les rapports qui nous ont été remis à ce sujet ne concordent pas tous les uns avec les autres, certains navires ayant mieux su que d'autres faire usage de ces matériaux ; mais je suis convaincu que lorsque nos chauffeurs de l'Extrême-Orient auront mieux étudié ce combustible, tout nouveau pour eux, nous aurons un immense champ d'exploitation qui se développera devant nous.

Le Tonkin a déjà manifesté sa confiance dans les excellentes qualités de ces briquettes, car après plusieurs essais faits avec le plus grand soin dans diverses circonstances par les autorités navales locales, nous avons pu conclure un contrat avec la marine du Protectorat pour la fourniture de dix mille tonnes de briquettes livrables à Haïphong au prix de dix piastres la tonne. Je dois faire également mention d'un autre contrat qui a été fait avec le gouvernement du Protectorat pour la fourniture de trois mille cinq cents tonnes de gros, au prix de sept piastres vingt la tonne, ce qui démontre également combien cette qualité de nos charbons est appréciée.

En ce qui concerne la question financière, vous savez tous qu'avant de quitter Paris, M. Bavier-Chauffour avait entamé, avec diverses maisons de banque, des négociations qui nous permettraient de donner plus d'impulsion à nos affaires. À cet effet, ces Messieurs avaient décidé d'envoyer ici un ingénieur chargé de se rendre compte de la situation et de faire un rapport : ils engagèrent M. Piala, ingénieur des mines bien connu, qui vint passer quelque temps à Hongay et à Hong-kong, se rendant un compte exact de l'état d'avancement des travaux miniers et de la manufacture de briquettes. Avant son départ pour France, je lui demandais quelle était l'impression qu'il gardait de notre entreprise ; il me répondit qu'il en avait une si haute conception qu'il ne croyait pas devoir tenir son opinion secrète, qu'il pouvait franchement me déclarer qu'il n'aurait jamais cru rencontrer des gisements d'une aussi grande richesse et que nous avions là une propriété d'une immense valeur. Depuis cette époque, M. Piala est rentré

à Paris, il a déposé son rapport et une copie nous en a été envoyée. Ce rapport nous l'avons fait traduire et imprimer pour un usage restreint et je suis heureux de vous en remettre à chacun une copie. Vous verrez que l'auteur du rapport a touché chaque point avec le plus grand soin et sans parti-pris aucun. Ses conclusions sont un véritable plaidoyer en faveur de la Compagnie. Notre projet est d'obtenir de ce syndicat des capitaux suffisants pour faire face aux obligations de la Société, pour donner plus d'ampleur à nos opérations, et pour nous procurer un fond de roulement nous permettant de parer à toutes les éventualités. M. Bavier-Chauffour est actuellement en route pour Paris, afin de terminer les négociations entamées et, si vous voulez bien considérer la teneur du rapport de M. Piala, je crois que nous avons tout lieu d'espérer que l'issue nous sera absolument favorable.

Nous vous demandons, par conséquent, de vouloir bien sanctionner les mesures que nous vous proposons, en autorisant votre conseil d'administration à agir suivant vos intérêts et à faire figurer dans nos statuts le paragraphe additionnel dont nous vous avons entretenu concernant l'acquisition des propriétés nécessaires à l'exploitation des diverses branches d'industrie liées aux entreprises de la compagnie.

Toutes ces propositions ont été votées à l'unanimité.

---

En lisant le compte rendu de l'assemblée générale des actionnaires de la Société française des charbonnages du Tonkin, nous voyons avec plaisir que le président du conseil d'administration a su rendre pleine justice aux mesures excellentes qui ont été prises par M. le gouverneur général pour dégrevier dans la mesure du possible nos entreprises minières. La prospérité des charbonnages du Tonkin est intimement liée au bien-être de notre colonie, et nous ne saurions, par conséquent, assez nous associer aux louanges que M. Chater décerne au gouvernement de M. de Lanessan.

Toutefois, nous ne partageons nullement la satisfaction du rapporteur au sujet des résultats obtenus par les briquettes.

À deux reprises différentes, la Société, conformément à son contrat de 10.000 tonnes, a présenté aux agents du Protectorat 300 tonnes de briquettes. La première fois, leur mauvaise qualité leur a valu un refus absolu. La Société alors a appelé de ce jugement et a demandé que le cas soit tranché par une commission supérieure nommée *ad hoc*. Parmi les membres de cette commission, nous avons remarqué MM. Jaouin, ingénieur, directeur de l'Arsenal de Haïphong, et Affalo commissaire de la marine. C'est dire que le jugement qu'ils allaient porter serait exempt de toute espèce de parti-pris ou de question de personnes ; d'avance, l'on savait que leur décision serait d'une impartialité absolue. Les trois cents tonnes de briquettes furent unanimement refusées pour la seconde fois.

Il nous semble donc que si la Société française des Charbonnages du Tonkin se flatte d'avoir gagné la confiance du Protectorat, *après plusieurs essais faits avec le plus grand soin dans diverses circonstances par les autorités navales locales*, elle devrait bien mettre plus de soins à conformer la marchandise livrée aux échantillons sur lesquels la commande a été faite.

Dans le cas contraire, ce serait bien mal reconnaître la condescendance de M. le gouverneur général, bien mal servir les intérêts du Tonkin, bien mal répondre à la confiance accordée.

Nous nous proposons, au reste, de revenir sur cette affaire de briquettes qui, a bien des points de vue, présente d'étranges anomalies qu'il sera peut-être utile de signaler.



M. Hamon (1882), qui était aux mines de Hongay, Tonkin, a été nommé ingénieur aux mines de Commentry (Allier).

---

Le courrier d'Indo-Chine  
(*Le Figaro*, 29 décembre 1893)

Le *Calédonien*, arrivé aujourd'hui d'Indo-Chine avec 80 passagers, avait à bord M. Le Myre de Vilers, député de la Cochinchine, ministre plénipotentiaire au Siam, accompagné de son fils, lieutenant de dragons, attaché à la légation de Bangkok ; M. Dartiges du Frainet, capitaine de frégate, qui commandait l'avis *l'Alouette*, lors des événements du Siam ; M. Houart, enseigne de vaisseau, qui, monté sur une chaloupe à vapeur, sondait la rivière et guidait les navires ; M. Bavier-Chauffour, directeur des mines du Tonkin.

---

LETTRE DE COCHINCHINE  
(*Le Journal des débats*, 19 février 1894)

Saïgon, le 10 janvier.

.....  
Quant aux préparatifs, pour le retour, un candidat politique ne jouerait pas mieux des hommes et des choses que ne le fait le gouverneur général [Lanessan], s'il voulait préparer une élection. Voici les cadeaux qu'il sème sur sa route : augmentation de la solde des fonctionnaires et concessions importantes de chemins de fer, dans le but de se ménager de puissants appuis dans la métropole.

.....  
La. Compagnie des charbonnages du Tonkin a eu promesse de la ligne de Laokai à Tien-Yen, mesurant plus de 400 kilomètres.

.....  

---

SOCIÉTÉ FRANÇAISE DES CHARBONNAGES DU TONKIN  
(*L'Avenir du Tonkin*, 16 juin 1894)

L'assemblée générale annuelle des actionnaires a eu lieu le 31 mai dernier. Le nombre d'actions représentées était de 4.200 représentant 2.100.000 francs et 173 votes.

Le rapport de M. le directeur général renferme les passages intéressants que nous donnons ci-dessous:

« Il constate d'abord que les affaires de l'année 1893 n'ont pas été aussi brillantes qu'elles auraient pu l'être, mais que ce résultat était dû, uniquement, au manque de capitaux nécessaires pour donner toute l'extension voulue à l'entreprise. C'est pour cette raison que le directeur général, M. Bavier-Chauffour, investi des pouvoirs de la société, s'est rendu en Europe afin de traiter avec des groupes financiers et de conclure avec eux ce qui permettrait de réaliser les projets de la société.

À cet égard, les nouvelles reçues jusqu'à ce jour sont excellentes et le succès final devant résulter de ces négociations sera le commencement d'une période de prospérité qui, annuellement, ne fera que grandir.

Dès que les nouvelles donneront l'assurance de ces résultats attendus, on pourra donner toute l'extension voulue au rendement des mines, ce qui, aujourd'hui, serait prématuré car jusqu'à présent, il faut tenir compte des moyens de transport qui n'ont pas encore tout le développement voulu.

Pendant cette période d'expectative, la société cherche à étendre ses relations commerciales, bien qu'elle trouve à Hong-kong le placement de tous ses produits ; mais en vue du développement futur, l'on a déjà entamé des pourparlers à San-Francisco d'une part, à Bombay de l'autre, avec des résultats très encourageants. »

Le secrétaire lit ensuite le rapport de M. Champin, commissaire, dont nous extrayons les passages suivants :

« Les frais pour Recherches et Travaux préliminaires se sont élevés cette année à 249.264 piastres 75 cents. Ceux pour le Matériel et Machines sont montés à 96.654 piastres 58 cents, augmentation provenant surtout des acquisitions faites en matériel hydraulique et les treuils Wetz [Weitz ?] qui représentent une dépense de 11.000 piastres.

« Le compte Profits et Pertes se balance cette année par un compte débiteur de 94.828 piastres 17 cents ; mais il est bon de remarquer que la société peut contrebalancer cette somme par une avance de 109.550 piastres, faite par le Protectorat et que nous avons à couvrir en charbon et non en monnaie. Il est bon de faire ressortir également que les stocks en charbon à Hong-kong et à Hongay qui, l'an dernier, se montaient à 109.897 piastres, atteignent aujourd'hui une valeur de 378.276 piastres. »

La parole est ensuite donnée au président, M. C. Chater.

En substance, il annonce que les opérations minières progressent activement et que de la bonne besogne a été faite durant l'année 1893. On a vendu 74.000 tonnes de charbon qui, presque toutes, provenaient du découvert de Hatou. Les rapports des ingénieurs de cette mine sont des plus satisfaisants, et le président est heureux d'informer ses collègues qu'au fur et à mesure de l'avancement, la houille gagne en qualité.

Presque tout le charbon dur provenait jusqu'à présent de la carrière Nord, mais aujourd'hui, M. Brossard annonce que la houille provenant de la carrière Sud — qui, il y a quelques semaines, bien que pure et brillante, était excessivement friable — devient de plus en plus dure et il n'y a plus aucun doute que cette mine également donnera de beaux charbons durs et dont la qualité s'améliorera de jour en jour.

« Bien que presque toute la houille provienne actuellement de Hatou, on ne néglige pas les centres du Nagotna et l'on pousse activement les travaux du puits Kestner. Au mois de mars dernier, on était arrivé à 150 mètres de profondeur et on coupait déjà les filons Chater et Bavier-Chauffour. On coupera plus tard le troisième filon, le filon Marmottan.

Il a été nécessaire de maçonner un puits afin d'en éloigner l'eau et d'éviter les éboulements de terre : c'est ce qui a prolongé les travaux de creusement, mais nous allons pouvoir, au très prochain voyage du *Riversdale*, faire descendre les dernières cinquante barriques de ciment encore nécessaires pour achever ce travail. À une profondeur de 80 mètres on a marqué les entailles latérales dans les filons Chater et Bavier-Chauffour. Les galeries qui, de là, partiront permettront de pénétrer jusqu'au filon Sainte Barbe. Il est bon de faire ressortir à ce sujet que, d'après le rapport de M. Brard, l'ingénieur chargé de ces travaux, le filon Bavier aurait .4 m. 55 d'épaisseur d'un bloc sans aucune couche de schiste interposée et le filon Chater 4 m. 40.

Tous les préparatifs sont faits pour l'extraction de ces houilles et pour la ventilation du puits, ce qui permet de prévoir qu'à l'automne prochain, ces galeries seront en pleine exploitation et donneront un charbon de toute première qualité. »

M. le président fait ensuite en quelques mots l'éloge du directeur, M. Delpon, et de tout le personnel qui se trouve au Tonkin.

Il annonce également que l'on a découvert un système de grilles de foyer qui permet de brûler avantageusement le poussier de charbon et obtenir une économie de 51 pour cent sur les charbons du Japon, ainsi que cela résulte des rapports présentés par le secrétaire de la Compagnie des Docks de Hong-kong. On fait des essais de ce genre à la raffinerie des sucres de Chine et des propositions faites aux propriétaires des grands moulins de Bombay ont été agréées. Un premier envoi de 100 tonnes a déjà été fait à ce port.

On a dû ralentir la production de la fabrique de briquettes à Kowloon. Le taux très bas de l'argent a fait renchérir d'une façon incroyable le prix du brai. La Société cherche à obvier à cet inconvénient en tachant de se munir de ces matières premières à des sources plus rapprochées, et on espère arriver à un résultat satisfaisant.

Somme toute, l'on peut être assuré d'un avenir prospère et les nouvelles que donne M. Bavier-Chauffour, avec lequel on est en relations constantes, font prévoir un prochain dénouement des plus favorables aux intérêts de la société.

MM. Marmottan et Chater sont réélus directeurs de la société, M. Champin, commissaire.

---

LES DEUX MAGOTS  
LETTRE A M. GRÉVY  
(*Le Figaro*, 4 septembre 1894)

Monsieur le Président,

.....  
Que voyons-nous en ce moment, à Mont-sous-Vaudrey, pendant que M. Charles Ferry, de la maison Ferry frères et Cie, achète des immeubles de 600.000 francs, et que M. Bavier-Chauffour, parent et associé, voyage au Tonkin pour le compte de la même entreprise ? Que voyons-nous, pendant que le budget s'épuise à subvenir aux guerres de Chine, de l'Annam et de Madagascar, au phylloxéra, au choléra et à tous les fléaux ?  
.....

---

L'INDUSTRIE MINIÈRE AU TONKIN  
(*L'Écho des mines et de la métallurgie*, 19 mai 1895)

M. de Lanessan, ex-gouverneur de l'Indo-Chine, a fait dernièrement, à la Société de Géographie commerciale de Paris, sur la situation de notre colonie, une conférence au cours de laquelle il a donné les renseignements suivants, que nous reproduisons d'après le *Bulletin des renseignements coloniaux*, sur la plus importante industrie du Tonkin : l'industrie minière. Ces renseignements ont un intérêt particulier dans une région comme la nôtre, qui est elle même productive de houille, et ils permettent de faire des comparaisons instructives.

Au Tonkin, les mines de houille de Hongay et de Kébao entrent dans la période de production commerciale. Depuis plus d'un an, les houillères de Hongay exportent à Hong-Kong. 10.000 à 12.000 tonnes de combustible par mois. L'extraction a lieu sur deux points seulement de ce très riche bassin : à Nagotna, en galeries desservies par un puits de 140 mètres de profondeur, et à Hatou, dans une mine exploitée à ciel ouvert. Ces deux centres sont reliés à Hongay, où se font les opérations de criblage et d'embarquement, par des voies ferrées ayant, la première 5 kilomètres et la seconde 10 kilomètres de longueur. Le puits de Nagotna peut donner au minimum 300 tonnes de charbon par jour ou 90.000 tonnes par an. La mine de Hatou, actuellement exploitée,

est formée d'une couche principale de 50 mètres d'épaisseur, attaquée simultanément par les deux extrémités qui affleurent à la surface du sol. On estime à 4 millions de tonnes la contenance en charbon de cette seule couche ; la masse dont elle fait partie s'étend sur une longueur de 24 kilomètres La production de ces mines peut donc être doublée ou triplée du jour au lendemain par la seule adjonction d'ouvriers nouveaux.

Le personnel européen de Hongay se compose d'une cinquantaine de personnes, ingénieurs, contremaîtres, maîtres mineurs et mécaniciens. Les ouvriers mineurs sont presque tous des Annamites. La vente du « gros » est assurée à Hong-Kong, à 7 piastres 50 en tout temps ; la quantité extraite ne suffit même pas aux demandes. Quant au « menu », qui est extrait dans la proportion de 65 à 70 p. 100, il est vendu, en partie, tel quel, au prix de 3 piastres à 3 piastres 50, à des industriels de Hong-Kong et de Canton. Pour utiliser le surplus, la Société a construit à Kowloon, sur les bords de la rade de Hong-Kong et en face la ville, une usine à agglomérés qui fabrique journallement 200 tonnes de briquettes. Cette production est insuffisante ; aussi la Société a-t-elle l'intention de doubler l'usine de Kowloon et d'en créer une autre à Hongay.

La fabrication des briquettes de cette usine s'est perfectionnée et ses produits se placent maintenant à coté des meilleurs produits similaires d'Europe.

Les mines de Kébao entrent dans la période commerciale. [...]

Il n'y a donc plus à discuter, comme on le fait depuis si longtemps, la question de savoir si les charbons du Tonkin sont utilisables. Le gros trouve un emploi tel que dans toutes les machines maritimes ou terrestres. Le menu transformé en briquettes produit un combustible excellent. Quant à la vente, elle est assurée non seulement au Tonkin où les services publics (marine, douane, service local) et les particuliers ne consomment plus que du charbon du pays, mais encore sur le marché de Hong-Kong qui est l'un des plus importants du monde (la vente annuelle à Hong-Kong est de six cent mille tonnes).

On a dépensé dans les mines de Nongson, près de Tourane, environ un million et demi de francs en travaux préparatoires que le service technique déclare avoir été bien conduits, mais la société a dû s'arrêter en raison du manque de capitaux.

M. Marty a dépensé près de Yenbay, sur les bords du fleuve Rouge, quelques centaines de mille francs pour l'extraction d'une houille qui paraît bien plus grosse que celle de Kébao et de Hongay. Les travaux continuent.

Les mines du Tonkin ont été soumises à un régime fiscal très défectueux. Alors qu'en France la redevance par tonne est très minime, elle atteignait au Tonkin 10 pour cent de la valeur du produit. Grâce aux efforts de M. de Lanessan, ces taxes ont été diminuées, mais, de l'avis général elles sont trop élevées. Un nouveau projet plus libéral est à l'étude à l'administration centrale des Colonies.

Il est à souhaiter qu'il n'y reste pas trop longtemps.

*L'Industriel du Nord.*

---

## INGÉNIEURS

*(L'Écho des mines et de la métallurgie, 19 mai 1895)*

M. Escaré (Saint-Étienne 1855) est nommé ingénieur de la Société française des charbonnages du Tonkin, à Hongay, Tonkin.

---

La fusion des sociétés charbonnières du Tonkin  
*(L'Écho des mines et de la métallurgie, 24 novembre 1895)*

[...] Certaines houillères du Tonkin ont, en effet, été mises en exploitation avec des capitaux anglais, mais la faute en est à nos compatriotes.

En effet, sur les 4.000 actions qui avaient été offertes en souscription, lors de la constitution de la Société française des Charbonnages du Tonkin : 3.889 actions ont été prises à Hong-Kong ; 110 à Paris ; 1 à Haïphong, égale 4.000.

C'est assez dire que les Anglais avaient eu confiance dans l'avenir de cette entreprise coloniale, alors que nos capitalistes en doutaient. [...]

---

#### SOCIÉTÉ ANONYME DES CHARBONNAGES DU TONKIN

Société anonyme au capital de 6.009.030 de francs

Siège social : à Paris, 5, rue de Caumartin

Assemblées générales ordinaire et extraordinaire  
du 27 mai 1896

(*L'Écho des mines et de la métallurgie*, 14 juin 1896)

[...] Au début de ce rapport, vos administrateurs français ont à cœur de reconnaître hautement les services rendus à votre société par leurs collègues, MM. Chater et Mody.

Au moment où, en France, la valeur des gisements houillers du Tonkin était très discutée, MM. Chater et Mody n'ont pas craint d'aventurer des capitaux considérables dans l'entreprise de Hongay.

Ces capitaux n'ont encore trouvé aucune rémunération, mais nous devons à la vérité de déclarer qu'ils ont servi à mettre en valeur et à faire apprécier par les capitalistes français une richesse minière sans rivale dans l'Extrême-Orient. [...]

---

Ernest Albert Ivatts

in Stéphanie Salmon,

Pathé : À la conquête du cinéma. 1896-1929

[...] Deux secteurs naissants marquent le début de sa carrière : les mines de charbon à ciel ouvert du Honguay [*sic : de Hongay*] (au Vietnam), dont il est l'un des promoteurs, et le recouvrement par l'asphalte des voies parisiennes. Il est en effet administrateur de la Société de pavage et des asphaltes de Paris [SPAPA] et adjudicataire des travaux de la ville. [...]

---

LÉGION D'HONNEUR

Ministère des colonies

(*Journal officiel de la République française*, 13 août 1921).

(*Les Annales coloniales*, 17 août 1921)

Chevalier

Bavier, dit Bavier Chauffour (Jean-Auguste-Antoine), industriel, fondateur de la société française des charbonnages du Tonkin. Titres exceptionnels : arrivé au Tonkin en 1884, a été un des pionniers de la première heure. A doté la colonie d'une des entreprises les plus prospères, non seulement de l'Indo-Chine, mais de tout l'Extrême-Orient.

---

La mort d'un pionnier : M. Bavier-Chauffour et les mines de Hongay  
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 20 juin 1926)

Les journaux de France nous ont appris le décès, après une très longue maladie, de M. Bavier-Chauffour, chevalier de la Légion d'honneur, le premier concessionnaire des charbonnages du Tonkin.

Parent de Jules Ferry, M. Bavier-Chauffour était venu au Tonkin pendant la conquête. À la suite des prospections faites dans la région de Hongay, il avait demandé à la cour de Hué la concession de ces gisements. M. Parreau, directeur des affaires civiles, avait approuvé l'ordonnance royale accordant la concession ; mais, des discussions étant survenues pour savoir à quel gouvernement, français ou annamite, le prix de cette concession (40.000 piastres je crois) serait versé. M. Bavier-Chauffour promenait ses caisses de piastres de Hanoï à Hué et inversement, car personne ne voulait les prendre en charge. Il finit par les porter à la Caisse des dépôts et consignations au Trésor, qui ne put les refuser. Il constitua alors une société, dont les commencements eurent les déboires dont j'ai parlé dans mes *Souvenirs personnels*, puis rentra en France.

PIGLOWSKI  
*40 ans de Tonkin.*

N. D. L. R. — Cette affaire devenue si brillante depuis quelques années a eu les débuts les plus pénibles et il fut un temps où la taxe sur les bénéfices industriels n'aurait pas rapporté beaucoup de sapèques de ce côté-là.

---

Suite :  
[Charbonnages du Tonkin \(1895-1899\)](#) : francisation par la Banque A. Luc et Cie.