Publié le 22 juillet 2016.
Dernière modification : 29 juin 2025.
www.entreprises-coloniales.fr

PORT DE HAÏPHONG

ÉVÉNEMENTS DU TONKIN
(*Le Temps*, 1er janvier 1885)

Dépêche de notre correspondant particulier.

Hai-Phong, 30 décembre.

Les constructions prennent un grand développement à Haï-Phong depuis qu'on a la certitude que le choix de l'administration s'est arrêté définitivement sur ce point comme port principal.

———————

Chronique rétrospective
LE PERSONNEL DU PORT DE Haïphong EN 1886
(*L'Avenir du Tonkin*, 26 février 1938)

D'après un arrête du résident général en Annam et au Tonkin en date du 17 octobre 1886, le personnel du port de commerce d'Haïphong était composé ainsi qu'il suit :

Personnel européen : 1 capitaine de port de 1re classe ; 1 maître de port de 1re ou de 2e classe.

Personnel indigène : 1 patron ; 12 matelots ; 1 secrétaire titulaire ; 1 secrétaire auxiliaire ; 1 patron de chaloupe ; 1 mécanicien ; 2 chauffeurs et 1 planton.

« Le capitaine de port et le maître de port, dit l'arrêté, prêteront, avant leur entrée en fonction, serment devant le Tribunal de la Résidence.

Les fonctions du capitaine de port de commerce d'Haïphong et celles du personnel placé sous ses ordres sont réglées, à dater du 17 octobre 1886 conformément aux dispositions des article 12 [à] 21 du décret du 15 juillet 1854.

Sauf les réserves exprimées dans les articles sus-visés du décret du 15 juillet 1854 en ce qui concerne la part d'action dévolue à l'autorité maritime, le port de commerce est placé sous l'autorité immédiate du résident de Haïphong.

Le capitaine a, en outre de la direction de son service, celle du pilotage, des phares et sémaphores.

Dans le song Tarn-bac, il est expressément défendu d'amarrer sur l'une ou l'autre rive, plus de deux rangs de jonques ou de chaloupes.

Toute infraction à cet article sera punie d'une amende de 50 à 100 francs.

L'officier de port chargé du service actif de la rade, en constatant l'infraction par procès-verbal, devra prendre d'urgence toutes les mesures nécessaires pour dégager la rive encombrée.

Il est également chargé de la surveillance des points de stationnement des bateaux de passage et sampans et assurera l'exécution de l'arrêté en date du 22 mai 1886 qui les régit.

Les jonques de mer ne pourront stationner dans le song Tarn-bac que pendant le temps nécessaire aux opérations de leur déchargement ou chargement.

Aussitôt ces opérations terminées, elles devront prendre leur mouillage dans le Cua-cam aux points désignés par le maître de port.

Les fonctions dévolues aux employés des Douanes par les articles 1 à 19 du règlement général de police des ports seront exercées à Haïphong par le capitaine du port et le personnel placé sous ses ordres. »

———————

Société de géographie
(*Le Temps*, 6 février 1887)

Le port futur du Tonkin. — M. J. Renaud [1], ingénieur hydrographe, a exposé avec une grande netteté la question relative au choix d'un port pour le Tonkin.

Haïphong est actuellement le seul port du Tonkin l'emplacement est aussi mal choisi que possible. Les deux barres qui sont à l'entrée de la rivière limitent le tirant d'eau des navires qu'il peut recevoir à 4 m. 50 à toutes les hautes mers et 6 mètres aux grandes marées. Il ne peut même pas devenir la tête de ligne du chemin de fer qui reliera plus tard Hanoï et le haut fleuve Rouge au port de commerce, à cause des nombreux et larges cours d'eau que la voie ferrée serait obligée de traverser.

Haïphong ne date que du traité de 1874 ; l'emplacement de la concession a été choisi, alors que le Tonkin était très peu connu, comme le point le plus rapproché d'Hanoï accessible aux navires.

Il s'est développé d'une manière factice pendant ces dernières années, parce qu'il avait le monopole exclusif d'être immédiatement habitable. Il a donc été créé par le traité de 1874, imposé par les circonstances mêmes de l'expédition militaire ; son développement est factice ; les deux bancs de vase et de sable qui ferment l'entrée du fleuve ne pourront jamais dans l'avenir être améliorés ; il restera un port de caboteurs.

Quang-Yên, mieux situé au point de vue topographique, a l'irrémédiable inconvénient de ne pouvoir recevoir que les seuls bâtiments de mer qui peuvent aller à Haïphong.

Aussi les grands navires sont-ils tous obligés d'aller mouiller dans la rade d'Halong, accessible par tous les temps, à toute heure de marée, aux navires de tout tonnage. Hon-Gac [Hon-Gay], au fond de la baie d'Halong, est destiné de ce fait à devenir le port du Tonkin ; il est en communication avec les centres du delta par des canaux intérieurs praticables aux jonques et sampans de fleuve. Il peut être relié à Hanoï par une voie ferrée qui n'aura pas à traverser de cours d'eau importants.

Au point de vue militaire, il est le seul pouvant donner abri à des transports, à des croiseurs et, en général, à des bâtiments de guerre de fort tonnage, et permettant de les ravitailler.

C'est lui qui se développera plus tard au détriment d'Haïphong et deviendra dans l'avenir le grand port du Tonkin.

———————

HAÏPHONG
(*Annuaire général de l'Indochine française*, 1893, p. 108)

PORTS ET RADES

M. Fribour, capitaine de port.
M. Robin, maître de port.

Pilotes

[1] Joseph Renaud (Vesoul, 1854-Arcueil, 1921) : polytechnicien, connu en particulier pour ses cartes du Tonkin établies à l'époque de l'amiral Courbet. Voir Qui êtes-vous ? Frère aîné de Maurice Renaud, également polytechnicien, directeur des travaux publics de l'Annam et du Tonkin (1895-1899).

MM. Crochet,
Biard,
Hénensal [2],
Georges,
Gardonne,
Lecoq.

———————

(*Bulletin officiel de l'Annam et du Tonkin*, avril 1893)

14 avril 1893. —Gouverneur général de l'Indo-Chine.

Le pilote Crochet, de la station de Haïphong, est nommé pilote titulaire de la station de Hongay (emploi vacant par organisation).

———————

Les grands travaux à Haïphong

(*L'Avenir du Tonkin*, 3 janvier 1894, p. 2, col. 3-4)

La place nous a manqué, dans notre dernier numéro, pour donner des renseignements détaillés sur les grands travaux qui vont s'exécuter à Haïphong. et auxquels on va mettre la main dans un bref délai.

Nous disions que la maison Pila et Cie avait commencé le battage des pieux pour la construction de cette partie des quais, située devant le jardin public et s'étendant jusqu'à l'appontement du boulevard Paul-Bert, qui lui incombe, et qu'elle doit exécuter conformément aux clauses du contrat de rachat des Docks.

Nous parlions également du groupe scolaire qui va être commencé sous peu, les études en étant presque terminées. Ces bâtiments doivent être construits, comme on le sait, par la compagnie des Messageries fluviales.

Aujourd'hui, nous pouvons donner à nos lecteurs des détails plus développés sur les travaux.

D'accord avec l'administration supérieure des travaux publics, MM. Marty et d'Abbadie viennent de fixer l'alignement des quais pour l'installation de la direction des Messageries fluviales sur la rive droite du Song-tam-bac. Le terrain formant l'angle du canal et du Cuacam appartient depuis longtemps à MM. Marty et d'Abbadie, et il sera augmenté par le terrain sur lequel se trouvent actuellement édifiés les bâtiments de la direction du port de Commerce.

……

———————

L'accident de la *Nive*

(*L'Avenir du Tonkin*, 7 avril 1894)

l.e transport *la Nive* [Marine nationale], qui, en entrant dans la baie d'Along, a subi de graves avaries en touchant une roche non reconnue, doit sous peu rentrer à Saïgon pour passer au bassin de radoube.

---

[2] Auguste-François Hénensal : deux enfants. Avis d'obsèques à Saint-Énogat (*L'Ouest Éclair*, 29 décembre 1915).

Au moment de la rencontre, le choc fut tellement violent que beaucoup de personnes furent renversées ; celles qui se trouvaient dans l'intérieur s'élancèrent sur le ne se rendant pas compte de ce qui était arrivé et croyant à un accident de chaudière.

La machine avait été tellement bien inspectée avant le départ du navire de Toulon que, durant la traversée, les mécaniciens durent presque tous les jours faire le métier de plombier-zingueur pour souder les tuyaux de condensation. À cinq reprises, le voyage fut momentanément interrompu.

Les chefs mécaniciens n'étaient même pas présents lors de l'inspection faite par la commission technique ; et c'est dans ces conditions-là que l'État n'hésité pas à confier le sort de deux mille personnes à un navire devant faire quatre mille lieues.

On conçoit le moment de panique qui se produisit à bord ; le navire filait en ce moment dix nœuds et se dirigeait vers son poste d'ancrage. Il toucha une première fois, l'avant se dressa et, par suite du choc et de la vitesse, le navire s'inclina un peu sur le côté ; un second heurt se produisit. Aussitôt, le commandant donna l'ordre de stopper, mais le pilote, M. Crochet, reprenant le porte-voix, donna immédiatement contre-ordre et mit la machine à toute vitesse. Dix minutes après le navire était hors de tout danger et l'on arrêta pour visiter l'intérieur. Une forte trouée s'était faite et bientôt la cale d'avant était remplie d'eau.

I.es caisses et marchandises furent immédiatement remontées sur le pont, mais toutes avaient été submergées. Les pompes furent immédiatement mises en œuvre et l'on put enfin aveugler la voie d'eau.

La *Nive* était entrée en baie d'Along par la *passe Crochet*, et M. Crochet, le pilote qui a découvert cette passe, était à bord et conduisait le navire. Voilà plus de quinze ans que tous les pilotes font passer les navires par cette route, jamais aucun accident ne s'était produit.

La présence de ce rocher est peut-être due à un éboulement des masses voisines. Le navire était du reste très chargé.

———————

HAÏPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 22 septembre 1894)

Le corps des pilotes est fort éprouvé en ce moment. Après les craintes sérieuses que nous avions eues un instant pour la disparition momentanée de M. Georges, avec celles que nous avons encore pour M. Crochet, voici que nous avons à annoncer le décès de M. Galley, capitaine au long cours, survenu le 17 au soir à l'hôpital de notre ville.

Depuis quelque temps, il avait quitté le pilotage pour prendre le commandement de la chaloupe *Hanoï*, appartenant au service des douanes.

M. Galley a été enterré le 18, au nouveau cimetière ; tout le personnel des Douanes et Régies, de nombreux fonctionnaires et colons avaient tenu à l'accompagner à sa dernière demeure.

M. Galley n'était âgé que de quarante-huit ans.

……

On a ici de sérieuses inquiétudes au sujet de M. Crochet, le pilote bien connu. Depuis le 11 septembre, on est sans nouvelles de lui. Ce jour-là, à midi, il quittait Hongay avec le *Strathlee*, qu'il conduisait en mer.

On espérait à Haïphong, comme la mer était déjà très forte, que M. Crochet serait resté sur le navire et aurait continué la route avec lui jusqu'à Hongkong.

Malheureusement, une dépêche de Hong-kong vient de détruire ces espérances en nous apprenant, qu'au sortir de la baie d'Along. M. Crochet était descendu dans son bateau pilote pour regagner Hongay.

Bien que nous soyons sans aucune nouvelles de lui depuis plus de dix jours, il se peut encore que le mauvais temps l'ait obligé à prendre la haute mer et l'ait forcé à faire un énorme détour.

[Déclaré disparu.]

———————

HAÏPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 30 janvier 1895, p. 2, col. 5)

M. Grégoire, capitaine de port en congé en France, vient de rentrer par le *Comorin* [CNN].

———————

CHRONIQUE LOCALE
(*L'Avenir du Tonkin*, 29 janvier 1896, p. 2, col. 2)

M. Ganthier [3], ingénieur attaché au service des Travaux publics, ancien élève de l'École polytechnique, est arrivé au Tonkin par le dernier courrier et dimanche à Hanoï.

M. Gantier sera chargé spécialement des études à faire pour les travaux du port en eau profonde à Haïphong. car la question a été tranchée par le ministère des Colonies qui tient à ce que le port ne se fasse pas ailleurs.

La direction des Travaux publics se préoccupe en ce moment de lui fournir les moyens nécessaires, chaloupe et autres, pour commencer ses opérations dès les premiers jours de la semaine prochaine. On compte que les travaux préparatoires de sondages sur les barres demanderont au moins trois mois et ce n'est qu'après avoir relevé toutes les données nécessaires que l'on pourra se mettre à l'étude du projet définitif.

———————

Haïphong
(*L'Avenir du Tonkin*, 8 février 1896, p. 2, col. 4)

M. Grégoire, capitaine du port de Haïphong, donnait depuis quelque temps des signes de dérangements cérébraux occasionnés par un long séjour dans les colonies.

Il y a quelques jours, pendant qu'il se trouvait occupe à écrire dans son bureau, un morceau de plâtras se détacha du plafond et lui tomba sur la tête. Il en résulta une forte contusion qui ne fit qu'empirer son état, et aujourd'hui, ce fonctionnaire, hanté par le délire de la persécution, doit être rapatrié.

M. Grégoire n'a pas atteint la limite voulue pour être retraité, mais nous savons que M. Lebrun, notre résident-maire, se basant sur les services rendus pendant 23 ans par le capitaine du port et sur l'accident qui lui est arrivé, pendant l'exercice de ses fonctions, dans un bâtiment du Protectorat condamné pour son état de vétusté, et qui prochainement devait être évacué, a fait les démarches nécessaires pour faire valoir les droits acquis de M. Grégoire et, le cas échéant, pour parer à toute éventualité, au profit de M^me^ Grégoire.

———————

[3] Marie-Albert-*Maurice* Ganthier (et non *Gantier*)(Mérignac, Charente, 13 février 1860-Majunga, Madagascar, 27 mai 1903) : fils de Marie Lucien Ganthier, notaire, et de Camille Eugénie Angèle Cacault. Polytechnicien, sous-ingénieur hydrographe de 1^re^ class. Chevalier de la Légion d'honneur (*JORF*, 12 juillet 1896).

NOUVELLES et RENSEIGNEMENTS
(*L'Avenir du Tonkin*, 13 mai 1896, p. 2, col. 5)

HAÏPHONG. — M. Ganthier, ingénieur des Travaux publics, vient de terminer les études concernant les travaux d'amélioration

M. Gantier ne se prononce pour aucun projet ; il a exposé très clairement la situation, en laissant le soin à M. Renaud de voir le système qu'il convient d'adopter.

On dit que M. Renaud a l'intention de procéder aux adjudications en septembre ou octobre, de façon à ce que les travaux puissent être commencés dans les premiers mois de l'année prochaine.

*
* *

La maison Marty et d'Abbadie travaille en ce moment aux quais du canal ; elle fait les perrés au confluent du canal et du Cua-cam.

Comme ces quais sont évidemment destinés à servir de port d'embarquement aux jonques qui viennent prendre leurs marchandises aux Docks, il serait assez rationnel d'y voir installer des plans inclinés comme ceux qui existent aux fluviales pour permettre de charger à peu près à toutes les marées.

Au lieu de cela, on fait tout bonnement un quai semblable à celui qui est près du square Paul-Bert et auquel il est presque impossible d'accoster, excepté aux hautes marées.

Comme plan général émanant du nouveau service des Travaux publics (que la maison Marty et d'Abbadie ne fait qu'exécuter), c'est assez réussi, cela nous rappelle la maison à étages à laquelle on n'avait oublié que l'escalier.

———————

NOUVELLES et RENSEIGNEMENTS

———————

HAÏPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 20 mai 1896, p. 2, col. 5)

Nous avons appris avec regret le décès de M. Robin, survenu dans les premiers jours du mois dernier en France, où il se trouvait en congé de convalescence.

M. Robin, pendant de longues années, a rempli les fonctions de lieutenant du port de commerce ; malheureusement, depuis quelques années déjà, sa santé périclitait de jour en jour.

……

Deux Annamites ont eu la tête tranchée lundi matin, à quatre heures, au lieu ordinaire des exécutions, situé près du cimetière chinois.

Ces deux malandrins faisaient partie d'une bande qui, il y a quelque temps, assaillit une jonque près de Dông-triêu, en assassinait l'équipage et enlevait le chargement.

Les spectateurs ont été péniblement impressionnés par la présence d'une Française, mariée à un employé du Gouvernement, qui paraît, du reste, avoir une prédilection marquée pour les spectacles extraordinaires.

*
* *

On se plaint beaucoup du peu de surveillance exercée ici par la capitainerie du port en ce qui concerne tout spécialement la navigation du Song-tam-Bac.

Les jonques, chinoises surtout, en usent avec une désinvolture qui donnerait à croire qu'aucun règlement n'existe en la matière.

Le soir surtout, durant les heures où le trafic a une grande importance à cause de la rentrée des différentes chaloupes à vapeur qui, venant des divers points du Delta, regagnent leur port d'attache, le désordre est vraiment extraordinaire. Depuis les plus grandes jonques jusqu'aux plus petits sampans, tout vogue, tout navigue en plein canal, dans l'ombre d'un fanal quelconque, sans tenir presque aucun compte des avertissements des chaloupes en marche, qui, pour éviter des collisions toujours fâcheuses, sont obligées, elles, de se garer et d'user des plus grandes précautions.

Il est vraiment étonnant que les accidents n'arrivent pas plus souvent ; aussi appelons-nous l'attention de qui de droit sur ce fâcheux état de choses.

*
* *

Les voyageurs arrivés ces jours derniers de Hong-kong se sont étonnés du peu de mesures prises à Haïphong pour parer aux graves inconvénients qui peuvent résulter pour notre port de l'admission en libre franchise des navires arrivant de Hong-kong.

L'un deux nous a assuré qu'il pouvait, grâce à une indiscrétion surprise dans un des bureaux du gouvernement à Hong-kong, affirmer que le jour de la semaine passée où l'on accusait 18 morts de la peste bubonique, il y avait eu en réalité 92 décès. Ce même jour, trois cadavres chinois gisaient au beau milieu de la rue à deux pas d'une maison française de Hong-kong, et les Chinois qui passaient par là se contentaient de se boucher le nez en poursuivant leur chemin. Ce n'est qu'à grands coups de trique que la police est parvenue à les faire enlever par leurs compatriotes.

MM. les Anglais n'ont pas voulu admettre que M. le docteur Yersin vienne étudier cette maladie ; il vient d'arriver au Tonkin et pourra, à ce sujet, donner à notre gouverneur général les renseignements les plus complets à ce sujet.

Espérons qu'après lecture du rapport qu'il ne manquera pas de faire, nos autorités supérieures gouvernementales et médicales comprendront qu'il y a de sérieuses mesures à prendre sans retard pour préserver la santé et les intérêts généraux, privés et particuliers de la population du Tonkin.

———————————

LE PORT DE HAÏPHONG

(*L'Avenir du Tonkin*, 13 juin 1896, p. 2, col. 4)

M. Ganthier, l'ingénieur hydrographe chargé de faire les études nécessaires pour savoir s'il y a possibilité d'améliorer l'accès du port de Haïphong, a terminé ses travaux de sondage.

Sur la barre dure du Cua-Nam-Trieu, les cotes, aux plus basses mers, sont de 3 m. 50. On espère que le dragage de cette barre sera travail facile.

Ces travaux et la coupure projetée du Cua-Nam-Trieu permettraient aux navires calant 6 m. 50 l'accès du port de Haïphong.

———————————

LE PORT DU TONKIN

(*L'Avenir du Tonkin*, 1er juillet 1896, p. 2, col. 3)

Une nouvelle de la dernière heure, apparue il y a quelques jours dans le *Courrier d'Haïphong*, annonçait que l'on venait de constater la possibilité de créer un port en eau profonde en cette dernière ville. Ce résultat avait été acquis à la suite de toute une série de sondages opérés par M. Ganthier, ingénieur hydrographe, sur la barre dure du Cua-nam-trieu. Le minimum rencontré à basse mer serait de 3 mi. 50. Il ne nous a pas été dit si ces sondages avaient été faits par morte eau ou autrement. La haute mer doit toujours ajouter trois mètres en plus à la hauteur d'eau sur la barre du Cua-nam-Trieu. Il y a là peut-être une affirmation qu'il faudrait vérifier quelque peu.

Ne désirant aucun mal à la ville d'Haïphong, nous voudrions que tous les faits avancés soient autant de vérités. Mais il est un point auquel nous ne saurions souscrire et qui est le suivant. Le *Courrier d'Haïphong* alarme que le dragage de la barre dure aura pour résultat de permettre l'accès du port soit aux grands courriers, soit aux navires de guerre. La chose ne nous semble pas aussi évidente.

Sans doute, il est possible de pratiquer une trouée dans une barre, comme on pratique une brèche dans un mur. Mais il y a entre ces deux cas une différence capitale, La brèche dans le mur persiste, l'échancrure obtenue dans une barre, s'atténue chaque jour et tend à disparaître. La barre est, en effet, le lieu où les eaux fluviales et salées neutralisent leurs efforts et laissent tomber les matériaux qu'elles transportaient. Le dragage est sans influence sur cet état de choses ; la barre se reformera donc avec une extrême rapidité.

J'irais même plus loin et j'avancerais que les hauteurs d'eau, constatées par M. l'ingénieur Ganthier sur la barre du Cua-nam-trieu, pourront aller chaque jour en diminuant. En d'autres termes, cette barre, comme toutes les barres des diverses branches du Thaï-binh, est destinée à s'élever peu à peu. Voici maintenant la raison qui donne lieu à cette supposition.

« Les embouchures du Thaï-binh se ferment de plus en plus. » Ce résultat peut être mis en évidence par des faits qui en sont la conséquence et qui peuvent faire l'objet de constatations annuelles. Sur tous les affluents du Thaï-binh, les eaux se gonflent et refluent. Déjà, certaines parties basses ont dû être protégées par des digues, à la hauteur des Sept-Pagodes, qu'il faut chaque année prolonger ou exhausser. Cette année, le gonflement a été plus considérable ; Lam, notamment, a été inonde et l'eau a fait son apparition sur le chemin de fer. Tout cela est significatif, et prouve que les embouchures du Thaï-binh se bouchent de plus en plus et que les barres s'élèvent.

Cette question doit faire hésiter quelque peu avant d'entreprendre les travaux du port d'Haïphong. Certes, si le port en eau profonde peut être établi à Haïphong, il ne faut pas hésiter à employer à cette œuvre les huit millions votés et même tous ceux que l'on pourrait obtenir par la suite. Si, au contraire, le résultat n'est pas certain, nous ne sommes pas assez riches pour consacrer huit millions à de simples expériences.

Dans la pénible alternative où se trouve le public, il semble que la Compagne des Messageries maritimes devrait être mise en demeure d'intervenir. Cette compagnie a promis de faire arrêter un des grands courriers sur deux, dès que le Tonkin serait dote d'un port en eau profonde. Il nous semble que cette compagnie devrait être invitée sans retard à indiquer si elle pense que ce résultat puisse être obtenu à Haïphong avec quels travaux ? Dans le cas contraire, elle devrait désigner un autre point du littoral ou ce résultat pourrait être acquis.

De cette façon, on lierait en quelque sorte la compagnie à la création du port du Tonkin. On pourrait même lui confier tout ou partie des travaux. Enfin, on rassurerait singulièrement le public, qui verrait dans l'intervention de la compagnie, une plus grande certitude dans la réalisation d'une question si vitale pour le Tonkin.

G. O.

———————

Nouvelles locales
(*L'Extrême-Orient*, 17 janvier 1897)

Vendredi matin a eu lieu, dans le bureau du secrétariat général, le dépôt des offres:
Ont soumissionné :

1° Pour la fourniture des appontements métalliques de Haïphong.
MM. Daydé et Pillé, représentés par M. Duraffour, de la maison Denis frères.
Marty et d'Abbadie.
Moisant, Laurent, Savey et Cie, représentés par MM. Malon et Bedat.
La société des ponts et travaux en fer, représentée par M. Delaporte, ingénieur.
Baudet, Donon et Cie, représentés par M. Dupuy.
H. Schneider et Cie, représentés par M. Dessoliers.
Porchet et Cie.

2° Bateau baliseur remorqueur de mer.
MM. Porchet et Cie.
Labrosse et Fouché, représentés par M. Dupuy.
Marty et d'Abbadie.
Henry Satre, fils ainé et Cie, représentés par M. Dupuy.
Société anonyme des Ateliers et Chantiers de la Loire, représentés par M. Dessoliers.

3° Bateau baliseur de rivière.
MM. Henry Satre, fils aîné et Cie
Porchet et Cie.
Marty et d'Abbadie.
Labrosse et Fouché.

4° Bigue à vapeur
MM. H. Satre, fils aîné et Cie.
Porchet et Cie
Daydé et Pillé.
Dousdebès et Cie.

Ces soumissions vont être examinées par la commission spéciale instituée à cet effet, qui ne fera guère connaître sa décision avant quatre ou cinq jours.

GRANDS TRAVAUX

Appontements métalliques
Bateaux baliseurs — Bigues à vapeur
(*L'Avenir du Tonkin*, 27 janvier 1897)

À la suite des résultats du concours, l'*Indo-Chine Française* publie les réflexions suivantes et insère deux lettres de concurrents :

La Commission technique, chargée de faire choix entre les divers projets, déposés le 15 dernier, pour les appontements de Haïphong et pour la construction d'une bigue à vapeur et de deux bateaux baliseurs a rendu son arrêt samedi, à midi.
La maison Porchet est chargée des appontements et de la fourniture de la bigue à vapeur.

La fourniture du bateau baliseur de rivière est confié à la maison Marty et d'Abbadie ; celle du bateau baliseur de mer à la maison Henry Satre, fils aîné et Cie, que représente M. Dupuy, ingénieur.

Les appontements de Haïphong, notamment, vont donner lieu, paraît-il, à de vives protestations : d'une part, la maison Schneider et Cie (Le Creusot), qui ne demandait pour la construction des dits appontements que 590.000 francs, s'étonne d'être éliminée et proteste contre son élimination, alors que son heureux concurrent, M. Porchet obtient la fourniture au prix de 873.000 francs ; on lui fait, il est vrai, observer que son projet ne concorde point avec les conditions imposées par de cahier des charges ; d'autre part, la Société des Ponts et travaux en fer, dont le projet était, paraît-il, scrupuleusement conforme aux exigences de l'Administration et qui ne demandait que 719.500 francs, proteste contre la préférence donnée à une maison rivale, préférence qui coûtera au Protectorat plus de 150.000 fr. en plus.

Nous n'avons pas à prendre parti dans la discussion, et nous nous réjouissons de voir le travail revenir à une maison locale, fut-ce aux dépens de la caisse de Protectorat ; mais [ligne illisible] maladroit, dans les intentions où l'on était, de faire appel à des maisons de France qu'on a, de la sorte, dérangées inutilement, et qu'en tout cas, on leur doit, sous forme de prime, à celle [*sic*] du moins qui se sont conformées aux conditions du concours, une prime de nature à compenser les dépenses qu'elles se sont imposées pour participer au dit concours.

Nous aurions d'ailleurs beaucoup à dire, en ce qui concerne ces appontements de Haïphong, qui sont le gros morceau et le morceau contesté du concours dont il s'agit.

Et tout d'abord, à quoi serviront-ils ?

On raconte que M. Coqui, s'étant rendu compte que des appontements, s'il en existait, auxquels viendraient accoster les jonques et les sampans, faciliteraient singulièrement son service, sollicita un jour, pour en construire, de M. le gouverneur Rousseau, un crédit de quatre à cinq cents piastres.

Son idée était de construire tout simplement deux ou trois petits accostages en bambou, le long desquels les douaniers pourraient plus à l'aise faire leurs vérifications.

— Des appontements, s'écria Lecoz [Yves Le Coz], des appontements à Haïphong ! pensée géniale ! C'est l'affaires des T. P.

Et l'on envoya le projet à M. Renaud qui accouche d'un projet dont la mise à exécution, d'après le concours qui nous occupe, né reviendra pas à moins de 900 mille francs.

Et pourquoi faire, grands dieux ! ces appontements métalliques, alors que les bateaux manquent, les trois quarts du temps, pour garnir les appontements des docks ?

Argent à la rivière !!!

On nous dit, d'ailleurs, et c'est une raison qui nous semblait des meilleures, que l'on a surtout donné les appontements à la maison Porchet, pour ne pas les lui faire faire et la charger en échange de construire toute autre chose, combinaison qui n'eût pas été aussi facile avec une maison extra-locale.

Hanoï, le 24 janvier 1897.

À Monsieur le Gouverneur général de l'Indo-Chine,

Hanoï.

Monsieur le gouverneur général,

J'ai l'honneur de soumettre à votre haute impartialité une réclamation relative aux conclusions de la commission d'examen des offres présentées au concours ouvert le 15 janvier 1897 pour l'établissement d'appontements métalliques le long du Cua-can, à Haïphong.

La commission nous propose, Monsieur le gouverneur général, de déclarer adjudicataire M. Porchet, constructeur à Haïphong, éliminant ainsi les offres de MM. Schneider et Cie et de la Société de Ponts et travaux en fer.

Il résulte des observations qui m'ont été faites par la sous-commission d'examen des propositions, que élimination de la Société des Ponts et travaux en fer est due à son interprétation de deux articles contradictoires du cahier des charges relatifs à la galvanisation et à la peinture à l'huile et aussi au fait de n'avoir pas tenu compte dans l'évaluation des poids des aciers laminés des rails de roulement des appareils de levage dont la fourniture n'est pas comprise dans l'entreprise des appontements métalliques.

Il semble pourtant de toute évidence que ces rails ne peuvent être estimés à leur valeur réelle qu'après ce choix définitif des profils des roues ou galets de roulement de ces engins.

Dans ces conditions, la Société des Ponts et travaux en fer ne saurait accepter, sans protester officiellement auprès de vous, Monsieur le gouverneur général, de voir préférer à la sienne une offre de 143.500 francs supérieure, pour la seule raison de n'avoir pu dégager des contradictions ou des obscurités du cahier des charges la pensée intime de l'auteur de ce document.

Avec l'obligation imposée aux soumissionnaires, au Tonkin comme dans la Métropole, d'observer strictement les prescriptions des cahiers des charges, la clarté et la précision parfaite des dits cahiers des charges constitue seule pour les soumissionnaires une garantie dé la loyauté des concours.

Confiant dans votre impartialité, j'ai l'honneur, Monsieur le gouverneur général, de vous prier d'accepter l'assurance de mon entier et respectueux dévouement.

L. DELAPORTE,
administrateur délégué au Tonkin
de la Société des Ponts et Travaux en fer.

Hanoï, Le 25 janvier 1897.

Mon cher M. Le Vasseur,

D'après certaines observations de votre article « Grands Travaux », paru dans votre dernier numéro, on pourrait croire que la Commission m'ait fait observer, en qualité de représentant du Creusot, que le projet de MM. Schneider et Cie ne concordait point avec les conditions imposées au cahier des charges.

Il n'en est rien : jamais aucune observation ne m'a été faite à ce sujet. En tout cas, elle eut été erronée, On m'a simplement fait appeler pour savoir si le prix de 0 fr. 47 centimes qui paraissait très minime comprenait la galvanisation, et s'il était applicable aux rails. On me remit même une dépêche à envoyer au Creusot : la commission tenait à s'assurer de la réalité du prix comprenant toutes les obligations.

MM. Schneider et Cie me répondirent d'une façon affirmative et je communiquai le télégramme à la Commission réunie : mes mandants s'assujettiraient donc à toutes les conditions du programme.

Au point de vue tectonique, la commission a cru revoir refuser le projet ; vous avez dit vrai en publiant que j'ai cru, moi aussi, devoir protester contre cette exclusion dont on ne m'a pas donné les motifs. D'autre part, MM. Schneider et Cie ne [se] seraient certes pas refusés à des modifications si on avait jugé à-propos de les demander.

Cette demande eût fait gagner trois cent mille francs au Protectorat, c'est-à-dire aux contribuables.

Veuillez agréer l'assurance de ma considération très distinguée.

L.-F. DESSOLIERS.

———————

Haïphong

ÉPHÉMÉRIDES

IL Y A VINGT ANS

(*L'Avenir du Tonkin*, 22 février 1907)

« 22 février 1887. La question des quais de Hanoï va prochainement recevoir une solution définitive. L'administration a télégraphié à Hongkong à M. Fages de Latour, ingénieur, venu au Tonkin pour étudier le meilleur emplacement du port à établir, soit à Haïphong, Quang-Yên, Hongay ou Campha, et qui rentrait en France, de revenir à Hanoï, pour y présider une commission composée de MM. Fauquier [4], ingénieur, et Joffre, capitaine du génie.

Cette commission sera chargée d'étudier les mesures à prendre pour assurer la protection de la ville contre le danger créé par la situation actuelle des travaux en cours d'exécution,

Les conclusions de ces études seront données dans le plu bref délai. »

N. de L. R. — Nous attendons encore ces conclusions.

———————

LETTRES DU TONKIN

(*Le Journal des débats*, 13 octobre 1887)

Hanoï, le 25 août.

[…] Actuellement, ce qui paraît préoccuper la colonie, c'est la création prochaine du port de Hongay. On ne croit plus guère à Haïphong, depuis qu'on connaît les conclusions de l'intéressant rapport de M. de Fages de Latour, chargé de se prononcer entre Quang-Yên, Haïphong et Hongay. Au mois de mars dernier, au moment même où cet ingénieur finissait sa tournée d'exploration et s'apprêtait à rentrer en France, M. Bihourd a eu quelques entretiens avez lui et lui a demandé d'avance le résultat de ses études. Ce fut Hongay naturellement que M. de Fages se proposait de désigner a l'attention du gouvernement, et ce choix n'était pas fait pour étonner si l'on songe que, depuis M. Renaud, l'ingénieur hydrographe, et depuis l'amiral Courbet, tous les hommes compétens qui ont envisagé la même question se sont trouvés d'accord pour la résoudre.

Que vaut Quang-Yên d'abord ? Situé sur le Cua-Nam-Trien, Quang-Yên offre les inconvéniens d'une barre d'environ 5 kilomètres de longueur et d'un tirant d'eau de 3,70 m. à mer basse. Il faudrait draguer et draguer jusqu'à 300.000 mètres cubes pour constituer une voie dans laquelle pussent s'engager des navires de haut tonnage. Cette opération exigerait une dépense de 12 millions de francs. Le seul avantage à noter, c'est que les apports alluvionnaires du Cua-Nam-Trien étant presque nuls, les effets du travail accompli dureraient fort longtemps et que, d'autre part, la position de Quang-Yên sur un sol élevé et solide faciliterait considérablement les installations terrestres.

Je ne pourrais vous en dire autant d'Haïphong qui présente tous ces inconvéniens très aggravés et qui n'offre aucun de ces avantages. Or, pour s'en faire une première idée, il suffit de ne pas oublier qu'Haïphong, tel qu'il est, n'est qu'une petite ville construite sur des remblais, et que, pour l'agrandir, pour répondre aux besoins d'extension qu'entraînerait le mouvement croissant d'un port, il serait nécessaire de remblayer encore, et de remplacer par un terrain résistant la boue et la vase qui entourent Haïphong, et sur lesquelles il a conquis son emplacement.

---

[4] Pierre Fauquier (1853-1903) : notamment connu pour une étude sévère de l'exploitation chinoise des charbonnages de Nong-son. Voir encadré.

Mais ces terrassemens, bien que fort coûteux, pourraient sans doute être entrepris si Haïphong possédait la qualité indispensable à tous les ports, celle d'être au moins accessible et abordable. Or, actuellement, les paquebots qui nous apportent le courrier de France ne peuvent pas toujours entrer dans le Cua-Cam, et sont obligés d'aller mouiller en baie d'Along. Il en est de même pour nos transports, et pour les bateaux d'un certain tonnage qui sont contraints de se déjauger dans cette même baie. De là, des frais de transbordement de là, des retards et des risques nouveaux qui sont autant d'entraves au développement du commerce. Et d'où proviennent ces obstacles à la navigation ? De la présence de deux barres, d'une longueur totale de 8 kilomètres, ayant 3 m 20 de tirant d'eau à basse mer, 6 m 40 seulement à haute mer, et qui obstruent ainsi l'embouchure du Cua-Cam. Que si l'on tente de les détruire par des dragages qui porteraient sur 1 million de mètres cubes de terre, il faut se résigner à sacrifier 16 millions de francs et il faut compter, en outre, sur des travaux d'endiguement des plus difficiles, car les apports alluvionnaires sont tels que les barres, momentanément supprimées, se reformeront.

Haïphong se trouve donc dans les plus mauvaises conditions pour devenir un port en eau profonde. Il n'est certes pas indiqué par la nature, dont on cherche cependant à tirer grand parti en pareille matière, et qu'on se borne souvent à améliorer ou à corriger. Ici, au contraire, tout serait à créer artificiellement.

Mais Hongay, désigné depuis longtemps par les marins et les ingénieurs, est tout différent. D'abord, une rade de premier ordre, où une enceinte de rochers constitue un abri sûr, tout en se disjoignant par intervalles, pour ouvrir des passages faciles.

Là on est encore en mer, et on est garanti contre les plus violens typhons : c'est la baie d'Along. Derrière elle, une autre baie, celle de Hongay, tout à fait en dehors du Delta, en dehors aussi du système d'atterrissement qui l'a formée et qui l'obstrue profonde de 9 à 20 mètres, assez vaste pour servir au mouillage de tous nos vaisseaux d'Extrême Orient, bordée de collines qui rendent sa situation importante au point de vue stratégique. Hongay, enfin, relié au Delta par des voies fluviales qui le mettent à cinq heures d'Haïphong, est situé en face même des gisemens houillers du Tonkin, et en un point de la côte où devra nécessairement aboutir le chemin de fer de l'intérieur à la mer.

Nous n'insistons pas sur le choix de cette position, dans la crainte d'abuser des détails purement techniques. M. de Fages de Latour évalue la dépense approximative a 8 millions de francs, qui seraient employés au creusement d'un chenal d'accès de la baie d'Along à la baie d'Hongay, à des travaux de terrassemens, à la construction de quais à la création d'un bassin de radoub et de deux bassins pour les canonnières, à l'édification d'ateliers et magasins.

On ne saurait croire combien la colonie est impatiente de voir mettre la main à une entreprise qui, conduite concurremment avec celle des chemins de fer et avec l'exploitation houillère d'Along, est appelée à commencer la fortune de ces pays. M. Bihourd, pensons-nous, serait très désireux de réaliser un projet dont il avait saisi toute la valeur dès son arrivée. Dans quelques jours, il chargera M. de Mazas, l'ingénieur en chef nouvellement débarqué, et M. Fangnier**,** son ingénieur adjoint, d'aller étudier sur place le tracé des voies ferrées. Au commencement de ce mois, il a rendu définitif le traité de concession qui va permettre à M. Bavier-Chauffour de constituer la Société française des charbonnages du Tonkin. Reste le port, pour la création duquel nous attendons que le ministre de la marine ait déterminé sa part contributive dans l'exécution d'un projet qui servira autant la marine militaire que la marine marchande, et qui, en donnant à notre flotte une station de ravitaillement et un abri, doit augmenter sa puissance dans l'Extrême-Orient.

Nous attendons ; et, pour clore cette question, nous devrions ajouter qu'Haïphong n'est nullement destiné à perdre de son importance actuelle ; que cette ville, intéressante sans doute par son développement rapide, ne sera même pas amoindrie;

que, au contraire, placée à l'embouchure du Cua-Cam, qui est la meilleure voie de pénétration dans l'intérieur, elle est et restera ce qu'elle est le port de la batellerie fluviale, dont le va et vient commercial ne fera qu'augmenter, en raison du mouvement maritime qu'apportera le port de mer.

———————————

M. LE MYRE DE VILERS À KÉBAO*
(*L'Écho des mines et de la métallurgie*, 31 décembre 1893)

M. Le Myre de Vilers a visité les charbonnages de Hon-Gay et de Kébao. À son passage à Hondau, il a annoncé à MM. Tiraut, maire, Coqui, directeur des douanes, et Brousmiche, vice-président de la chambre de commerce, que des travaux seraient prochainement engagés pour rendre le port d'Haïphong accessible aux grands navires.

Le réseau des Chemins de fer du Tonkin et la ligne Saïgon-Stung-Treng seront continués ; 1.500 coolies y travaillent actuellement. La ligne Hanoï-Laokaï sera concédée prochainement.

———————————

LE TOUR D'ASIE
par Marcel Monnier
(*Le Temps*, 9 décembre 1895)

Avril 1895

Au Tonkin

Un courrier annexe des Messageries maritimes chaque quinzaine, les vapeurs de la compagnie Marty à destination de Hong-Kong tous les trois ou quatre jours, les bateaux charbonniers venant de Hongay et de Kébao, à cela, ou peu s'en faut, se réduit le mouvement maritime d'Haïphong.

L'animation est plus grande aux abords de l'appontement des Fluviales. Enfin, sur l'arroyo Chinois se presse la flottille du cabotage : chaloupes de toutes formes et de tout âge, jonques, sampans, gabarres. Sur la berge, des entassements de sacs de riz, du poisson sec, des barils d'huile, des balles de coton ou de bourre de soie ; dans l'air, une odeur vague d'épicerie, une poussière âcre. Tout cela est infiniment malpropre, mais cela vit, cela grouille. Sur cet arroyo et dans les masures sordides des négociants célestes il se fait, en un couple d'heures, plus d'affaires qu'on n'en expédie en huit jours dans les majestueux quartiers de la ville européenne.

En définitive, une matinée suffirait pour voir Haïphong. Mais, le cas échéant, on y prolonge volontiers son séjour. Les visages sont avenants, la ville coquette. C'est, au sortir des montagnes d'Annam, comme un retour vers l'existence civilisée. De couleur locale, pas de trace ; cela n'a quoi que ce soit d'original ni de pittoresque, mais cela repose des solitudes.

……

———————————————————

Rapport de Camille Krantz,
au nom de la commission du budget de l'assemblée nationale,
sur le projet d'emprunt de 80 MF du protectorat de l'Annam-Tonkin
(27 décembre 1895)

Port d'Haïphong.

[50] Au point de vue des ports, on a longuement discuté sur l'emplacement qui pourrait le mieux convenir pour la création du principal établissement maritime du Tonkin. Pendant ces discussions, le port de Haïphong s'est créé en quelque sorte de lui-même. Le mouvement maritime s'y est porté, l'initiative privée y a créé des docks, des appontements et des magasins, la marine y a installé des ateliers, de sorte qu'aujourd'hui, la question n'est plus entière. Les installations maritimes ont leur place marquée là où le commerce s'est lui-même établi : l'expérience ne l'a que trop clairement démontré, et il n'est pire erreur que de croire qu'on attirera un mouvement de navigation en construisant des bassins et des quais, là où il n'existe aucun centre commercial.

Haïphong, situé à 12 milles de la mer, sur le Cua-Cam, l'un des innombrables bras constituant le delta du fleuve Rouge, est devenu par la force des choses le principal port du Tonkin.

Il jouit de grands avantages naturels : la sûreté et la profondeur du mouillage, la facilité des communications par eau avec l'intérieur, le voisinage d'Hanoï. Son seul défaut, qui est grave, est le peu de profondeur des accès. La barre du Cua-Cam limite à 5 mètres le tirant d'eau des navires qui peuvent remonter la rivière aux pleines mers de vive eau.

Les relations de Haïphong avec les grandes lignes de navigation sont aujourd'hui établies par une ligne annexe, qui tous les quinze jours, donne à Saïgon la correspondance avec la ligne postale des Messageries maritimes sur la Chine et le Japon, et qui reçoit du Protectorat une subvention de 135.000 francs par an. Les bateaux de ce service ne peuvent pas franchir la barre en morte eau, pendant quatre ou cinq jours, chaque quinzaine. Les grands transports de l'État, lorsqu'ils sont envoyés à Haïphong, doivent transborder en chalands leur chargement dans la baie d'Along.

Il est absolument indispensable d'ouvrir l'accès de Haïphong aux grands navires à toute marée, et pour cela il faut augmenter le tirant d'eau du chenal. Deux projets ont été étudiés à cet effet. L'un consiste à approfondir le chenal dans le Cua-Cam. L'autre, qui a les préférences de l'Administration du Protectorat, consiste à substituer à l'entrée, par le Cua-Cam, un passage par le bras voisin du Cua-Cam-Trieu, en réunissant ce bras au Cua-Cam, au-dessus de la barre, par une coupure de 60 mètres de largeur, à travers la presqu'île qui sépare les deux bras. Les avantages de cette solution sont de trouver, dans le [51] Cua-Nam-Trieu, une barre plus basse de 0 m. 90 que celle de Cua-Cam, et d'établir le chenal dans un point où il arrive moins d'apports.

Pour abaisser la barre, de manière à permettre l'accès à toute marée des navires calant 7 mètres, on avait étudié autrefois un projet d'endiguement du chenal. On y substitue aujourd'hui fort sagement des dragages, qui ne présentent pas un caractère aussi aléatoire ; les digues à la mer, qui modifient les courants, ont trop souvent donné des résultats contraires à ceux 'que l'on attendait.

Le projet complet d'amélioration, comportant, outre les travaux des accès, 500 mètres de quais verticaux dans le port, était évalué à 8.500.000 francs.

L'emprunt comprend seulement 6.750.000 francs destinés à en exécuter les parties les plus urgentes. Le projet n'est d'ailleurs pas définitivement arrêté dans ses détails. Une mission hydrographique vient de partir pour faire dans la baie d'Along les relevés précis et détaillés indispensables a la détermination exacte des accès. On ne saurait trop insister sur la nécessité de s'entourer de tous les renseignements et de soumettre les projets à l'avis des ingénieurs les plus expérimentés avant d'adopter une solution définitive pour des travaux à la mer, qui sont, de tous les travaux publics, ceux qui comportent le plus d'aléa. Mais l'avant-projet, dressé d'après les longues études déjà faites dans la région, suffit à démontrer que la somme demandée est indispensable pour réaliser les premières améliorations ; elle est loin d'être excessive en égard à l'intérêt de l'opération.

Le Protectorat aura à rechercher si l'établissement de droits de port ne pourrait pas couvrir une partie au moins des charges de l'entreprise. Les navires venant à Haïphong payent aujourd'hui des droits seulement s'ils font usage des docks ou des appontements rachetés à l'ancienne Compagnie. L'accostage des quais et les économies résultant des facilités d'accès permettront sans doute de réaliser des perceptions nouvelles.

———————————

HAÏPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 8 février 1896)

M. Grégoire, capitaine du port de Haïphong, donnait depuis quelque temps des signes de dérangements cérébraux occasionnés par un long séjour dans les colonies.

Il y a quelques jours, pendant qu'il se trouvait occupé a écrire dans son bureau, un morceau de plâtras se détacha da plafond et lui tomba sur la tête. Il en résulta une forte contusion qui ne fit qu'empirer son état, et aujourd'hui, ce fonctionnaire, hanté par le délire de la persécution, doit être rapatrié.

M. Grégoire n'a pas atteint la limite voulue pour être retraité, mais nous savons que M. Lebrun, notre résident-maire, se basant sur les services rendus pendant 23 ans par le capitaine du port et sur l'accident qui lui est arrivé, pendant l'exercice de ses fonctions, dans un bâtiment du Protectorat condamné pour son état de vétusté, et qui prochainement devait être évacué, a fait les démarches nécessaires pour faire valoir les droits acquis de M. Grégoire et, le cas échéant pour parer a toute éventualité, au profit de M^{me} Grégoire.

———————————

CHAMBRE DE COMMERCE DE HAÏPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 19 février 1896)

……

Quant au prolongement ou à la consolidation des dits appontements, M. Coqui se prononce et donne des chiffres ; notre. Compagnie croit qu'un ingénieur eut été plus à même de traiter une question aussi délicate, exigeant une étude approfondie et des connaissances toutes spéciales. La promesse de la drague de la maison Marty et d'Abbadie est une solution vague et le statu quo peut durer longtemps

Le commerce serait heureux qu'une décision soit prise à ce sujet.

……

———————————

NOUVELLES LOCALES
(*L'Extrême-Orient*, 10 décembre 1896)

HAÏPHONG. — Une commission nautique composée : du commandant de la marine. président ; du résident-maire de Haïphong, du président de la chambre de commerce de Haïphong, du 1er adjoint de la municipalité, de M. d'Abbadie, armateur, de M. Bougarel, agent de la Cie des Messageries maritimes, de M. le capitaine du port de commerce, d'un pilote du port de Haïphong à la désignation du résident-maire. membres ; et de M. Godard, ingénieur, secrétaire, est nommée, à l'effet de préparer un programme des installations nécessaires pour l'éclairage et le balisage du nouveau chenal d'accès au port de Haïphong par le Cua-nam-Triêu.

———————————

CHRONIQUE LOCALE
(*L'Avenir du Tonkin*, 30 décembre 1896)

C'est le 15 janvier qu'auront lieu les adjudications du port d'Haïphong (appontements métalliques) et de la construction de trois navires destinés au service du balisage des côtes.

Les concurrents probables sont : Société des Ponts en fer, représentée par M. Delaporte, administrateur de la dite société ; MM. Noguier et C^ie^, représentés par M. Porchet ; MM. Schneider et C^ie^ (Creusot), représentés par M. Dessoliers ; MM. Marty et d'Abbadie ; la Société de Fives-Lille, représentée par M. Chapron ; MM. Moissant-Laurent et Savey, représentés par M. Bédat ; MM. Daydé et Pillet, représentés par la maison Denis frères.

*
* *

Le 8 février aura lieu l'adjudication sur rabais de la coupure de Dinh-Vu et du draguai du Cua nam-Trieu. Ces travaux sont évalués à 3 millions de francs.

———————————

LA TEMPÊTE À HAÏPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 20 octobre 1897)

Dans la nuit de vendredi à samedi, 16 courant, chacun avait bien été réveillé par la pluie, ou le vent qui soufflait d'extraordinaire façon, mais rien ne faisait prévoir l'étendue des dégâts. Ce n est que dans la matinée du 16, le vent continuant à souffler en tempête d'ailleurs, que l'on put se rendre compte du dommage causé.

La plupart des arbres des rues et boulevards sont cassés, tordus, couchés ou déracinés. Quelques-uns sont coupés net comme avec une hache. Dans la rue Paul-Bert, au square, boulevard de France, la moitié des arbres plantés il y a deux ans, à l'époque où M. Beaudoin était chef de la voirie, sont complètement perdus. Ces arbres, que l'on aurait dû faire relever et fixer de suite avec des piquets, restent couchés toute la journée sous le vent violent qui continue. Le personnel est notoirement insuffisant. C'est navrant.

L'eau, poussée par le vent — heureusement la marée n'est que de 32 car si elle avait été de 36, ç'aurait été un véritable désastre —, l'eau sort par les égouts rue Paul-Bert, rue Harmand, rue de Négrier, rue de Marseille… Sur le boulevard Chavassieux, la chaussée est entièrement couverte par 20 centimètres d'eau. Elle passe devant l'embarcadère des Fluviales, rue Jules-Ferry, et le *Cerf*, arrivé vers 6 h. 30 d'Hanoï, n'a pu que débarquer la poste en toute hâte, puis est reparti avec les passagers ; deux amarres se sont brisées sous la violence du courant et le choc des vagues.

Plusieurs jonques chassent sur leurs ancres. Elles cherchent à pénétrer dans le Song-tam-Bac, mais, craignant un accident, remontent et prennent le large vers le Magasin Chinois, où le *Cerf* est allé se mettre en sûreté.

Quelques chaloupes sont sous pression, prêtes à partir si la violence de la tempête l'exige.

En face des docks, un chaland se promène tout seul, allant à la dérive,

L'eau passe par dessus la digue de l'Ambulance. Le jardin d'essai, l'ancien cimetière, le Fort annamite et la maison Reynaud, sont les quatre sommets d'un quadrilatère, hier

encore verdoyant, de ce vert admirable du riz qui sera mûr dans un mois ; aujourd'hui transformé en un lac d'eau jaunâtre et salée. Toute la récolte est perdue.

Quelques fils pour la lumière électrique sont tombés, et courent le long des arbres.

Dans les propriétés privées, chacun a quelque chose, ici une caisse à eau a été renversée, là un arbre est perdu, plus loin c'est une toiture neuve de quelques feuilles de tôle, ailleurs la palissade est à terre, etc., etc.

Les malheureux *nha-qués* qui habitent à proximité du Cua-cam, depuis Haïphong jusqu'à la mer, sont dans la consternation. Eux qui se réjouissaient déjà d'avoir cette année une excellente récolte, regardent, navrés, l'eau salée du fleuve poussée par le vent, remonter les arroyos, envahir les rizières, pénétrer au loin, semant partout la ruine et la disette....

Mais Haïphong est à une certaine distance de la mer. Relativement, les dégâts ne sont pas considérables. Il n'en est plus de même à Do-son.

Haïphong
UN BASSIN DE RADOUB
(*L'Avenir du Tonkin*, 8 janvier 1899)

L'utilité des grands travaux devant aider au développement économique de la colonie n'est plus à discuter. Nous ne nous attarderons pas à le démontrer.

Les hésitations qui se produisent toujours à l'apparition de toute nouveauté en matière coloniale commencent à disparaître, et il semblerait extraordinaire aux Français en général, aux Tonkinois en particulier, qui s'intéressent à l'avenir de l'Indo-Chine, de voir ralentir ou diminuer les efforts tentés dans la voie du progrès. L'année 1899 verra augmenter le nombre de la population européenne, dans des proportions plus considérables encore qu'il nous a été donné de le constater en 1898.

Tout cependant n'est pas fait et nous n'avons pas qu'à nous laisser vivre ; seule l'exécution du programme des grands travaux permettra d'achever l'œuvre entreprise au moyen du peuplement de la colonie par les colons. Comme corollaires du problème de la colonisation en Annam-Tonkin, on a parlé de grandes lignes de chemin de fer, d'irrigations, de créations de voies commerciales, d'encouragements à l'agriculture, de port en eau profonde, de défense des côtes, etc.

Mais il est un point dont on a peu ou point parlé jusqu'à ce jour, et dont nous voulons montrer tous les avantages à ceux qui, par esprit de parti, pourraient être tentés de s'opposer à sa réalisation. Nous voulons parler d'un bassin de radoub.

L'utilité de la construction d'un bassin de radoub et de la préparation des wharfs des docks d'Haïphong semble cependant ne pas devoir être démontrée. Il faut croire que ce n'est pas une vérité évidente puisque, parmi tant d'améliorations apportées ou que l'on est en train d'apporter à la défense des côtes du Tonkin, ou à l'outillage du port de la colonie, ces deux questions ne semblent devoir être agitées que les dernières.

En ce qui concerne le bassin de radoub, est-il admissible que depuis la conquête du Tonkin par cent hommes en 1873, depuis tant d'années d'occupation, d'administration, de gouvernement direct, est-il admissible que le premier port d'une colonie destinée à prendre une importance de tout premier ordre en Extrême-Orient ne puisse réparer les navires du commerce ou les bâtiments de la flotte, et qu'à la moindre avarie de ceux-ci -kong ? N'est-il pas profondément humiliant de voir les bateaux de l'une des plus riches et des plus puissantes lignes subventionnées de France, les Messageries Maritimes*, partir pour Hong-kong lorsque l'un de leurs vapeurs du service local, le *Haïphong* par exemple, a quelque avarie grave à réparer ? Voila plus d'un mois que ce navire est en réparation dans le grand port anglais ! Si les vapeurs battant pavillon français n'étaient obligés de séjourner de longues semaines dans les ports étrangers qu'en cas d'avarie

très grave, le mal serait grand sans doute, mais on pourrait trouver des circonstances atténuantes. Malheureusement, ce n'est pas seulement lorsqu'ils ont quelque avarie grave à réparer qu'ils sollicitent une place dans les docks de Hong-kong, c'est dès qu'ils ont simplement besoin de se nettoyer, de passer au bassin. Les navires de la Compagnie tonkinoise de navigation à vapeur [5] sont dans ce cas. Voilà donc deux compagnies locales françaises de navigation, les deux principales, et de beaucoup, obligées, à la moindre avarie, d'être tributaires des Anglais. Ces derniers doivent rire de bon cœur de la haute idée que nous avons de notre domaine colonial.

Mais les inconvénients dont nous souffrons en temps ordinaire, en ce qui regarde plus spécialement la marine marchande sont sans importance, eu égard à ce qu'il adviendrait de la marine nationale, et par suite, de nos colonies d'Extrême-Orient, en temps de guerre : à la moindre avarie d'une unité de combat, celle-ci, incapable de se remettre en état, resterait à la merci de l'ennemi : au lieu de pouvoir reprendre l'offensive au bout de quelques jours ou de quelques semaines, elle deviendrait une inutilité encombrante, ou, plus probablement, la proie facile de l'adversaire. Notre infériorité, dans ce cas, apparaît claire et nette, et pour la voir, point n'est besoin d'être diplomate ou stratège, militaire ou marin. Il vaut mieux ne pas insister.

La nécessité de la réfection et de l'agrandissement des appontements des Docks, pour être moins immédiate, n'en apparaît pas moins avec un caractère urgent. Ce n'est un secret pour personne que ces appontements n'offrent pas assez de surface et ne sont pus suffisamment solides. Il est matériellement impossible d'y faire accoster trois ou quatre navires en même temps. Or, il arrive fréquemment qu'un navire de la Compagnie Nationale, ou des Messageries Maritimes, un de la maison Speidel et un ou deux cargo-boats quelconques se présentent sur rade le même jour. Il n'y a jamais de place que pour un seul, encore ne le faut-il pus trop grand. Des wharfs suffisants, en facilitant les opérations de débarquement et d'embarquement, supprimeraient des pertes bien inutiles de temps et d'argent, et les risques, toujours considérables, d'opérerions de chalandage.

Pour mémoire seulement, je parlerai de la question de la drague, si souvent agitée dans les réunions de la chambre de commerce de Haïphong Nous en aurons une, paraît-il, dans.. quelque temps.

N'est-ce pas un sujet d'amères réflexions pour les Français, d ironique étonnement pour les étrangers, qui ayant visité les ports des colonies anglaises, si bien outillés, voient le port tonkinois si démuni de tout ce qui constitue un port commercial important ? La construction d'un bassin de radoub, de wharfs convenables, d'une drague puissante, contribuerait dans la plus large mesure, en augmentant le nombre des navires venant séjourner dans la colonie, au développement économique général de l'Indo-Chine toute entière. Pour faire de la baie d'Along et de Haïphong un point d'appui solide pour notre flotte d guerre, en même temps qu'un entrepôt commercial important, la chose est facile, il suffit de bien le vouloir.

L'État serait le premier à tirer profit de la construction d'un bassin de radoub, par les économies qui résulteraient pour lui des facilités plus-grandes et des tarifs réduits pour la réparation de ses navires de l'escadre d'Extrême-Orient. Tout concourt à l'exécution de ce travail, les intérêts commerciaux et industriels de la colonie, comme les intérêts supérieurs de la défense de l'Indo-Chine.

il est indispensable, puisque l'on peut créer un port à Haïphong, puisque l'on veut en faire le point de départ des importations et des exportations allant ou venant au Tonkin et au Yunnan, de l'outiller dans ce but. On en parle depuis longtemps, aucun effort sérieux n'a encore été fait. L'un des travaux nécessaires, devant figurer en première ligne sur la liste de ceux dont l'exécution s'impose à brève échéance, est la construction d'un bassin de radoub.

---

[5] Compagnie de navigation tonkinoise (Marty et d'Abbadie).

Indo-Chine
(*La Dépêche coloniale*, 3 mars 1899)

On nous écrit d'Haïphong :

À maintes reprises, la chambre de commerce d'Haïphong a eu à s'occuper de l'importante question de l'outillage du port d'Haïphong. Elle a même demandé que cet outillage lui soit remis, afin de se créer ainsi des ressources pour l'entretien du matériel de notre port.

Le désir de notre assemblée commerciale a dû être exprimé quelquefois avant que d'émouvoir l'administration supérieure. Celle-ci, cependant, a pensé pouvoir faire un léger sacrifice en faveur d'Haïphong et a décidé — il y a quelque temps déjà — sur la demande de la chambre de commerce — la construction d'une grue flottante de 25 tonnes.

Cette construction fut mise en adjudication. M. Porchet, industriel haïphonnais, se présenta seul et offrit de la construire au prix de 180.000 francs. Le protectorat recula alors devant la dépense et changea son fusil d'épaule.

La grue flottante coûtant trop cher, l'administration se rabattit sur une grue fixe destinée à être placée aux futurs grands appontements des docks.

Les appontements ne sont pas près d'être terminés, bien entendu. On attend que les culées soient finies pour procéder à leur installation. Le travail des culées est accompli par MM. Fournier, Trelluyer et Levaché*, déclarés adjudicataires.

La grue fixe à construire sur les futurs appontements fut donc mise en adjudication. Mais, probablement rendus méfiants par ce qui s'était passé pour l'adjudication de la grue flottante, nos industriels ne se représentèrent pas et la question, depuis, n'a pas fait un pas.

Nous croyons cependant savoir que M. Guillemoto, directeur des travaux publics, est tout disposé à ratifier le désir de la chambre de commerce d'Haïphong, et, de concert avec elle, à trouver les bases d une entente.

On nous dit qu'au cours de la dernière séance, notre assemblée a remis à nouveau le problème sur le tapis. Elle a, une fois de plus, exprimé le vœu de voir Haïphong doté d'une grue capable de décharger les colis lourds. Nous estimons qu'il faut qu'on se presse, car tous les jours, les navires apportent des colis de plus en plus pesants. Au fur et à mesure des grands travaux, le poids des pièces peut augmenter encore.

Veut-on un exemple entre mille de l'impérieuse nécessité où se trouve l'administration de fournir au port d'Haïphong un matériel nécessaire ?

Dernièrement, arrivait ici un colis de plusieurs milliers de kilos. On a failli ne pouvoir le débarquer parce que la crainte fut exprimée de voir s'effondrer sous son poids les appontements actuels !

Ainsi, pas de machine capable de décharger ; pas d'appontements capables de supporter. Voilà où nous en sommes. Avec notre chambre de commerce, nous estimons qu'il est temps d'aviser.

INFORMATIONS
(*L'Avenir du Tonkin*, 29 avril 1899)

M. Lefebvre [6], ingénieur des Travaux publics (A. O.) remplissant p. i. les fonctions d'ingénieur chef du Service maritime au Tonkin, recevra pendant la durée.de cet intérim, les frais de service d'un ingénieur chef de Service de 3e classe, soit 5.000 fr.

———————————

Haïphong
(*L'Avenir du Tonkin*, 9 juin 1900)

Nous apprenons avec plaisir que M. Chodzko, capitaine du port, est promu à la 1re classe. Nous l'en félicitons sincèrement.

———————————

NOTES SUR LE TONKIN
par D. ZOLLA
(*Le Journal des débats*, 1er août 1900)

……

Il en résulte qu'un transbordement doit avoir lieu en baie d'Along à l'arrivée, et que l'on doit gagner, d'autre part, le mouillage de Hong-Kay lorsque l'on quitte Haïphong. Les transports d'Haïphong à la baie d'Along et réciproquement sont faits dans les plus mauvaises conditions.

Nous avons été embarqué de cette façon à midi sur une chaloupe à vapeur où se trouvaient entassés pêle-mêle marchandises et voyageurs de toutes les classes. Faute d'espace, il était impossible de s'asseoir. Une jonque liée à la chaloupe portait des bagages qui n'étaient protégés ni contre le soleil, ni contre l'eau saumâtre quand la jonque surchargée embarquait. Une pareille traversée faite sous le soleil du Tonkin à partir de midi dure plus de cinq heures ! Il y a fort longtemps que l'on aurait dû s'émouvoir de cette organisation défectueuse et imposer à la Compagnie des Messageries, subventionnée, l'obligation d'assurer les transbordements d'une façon plus satisfaisante.

……

———————————

No 766 — ARRÊTÉ résiliant l'entreprise des travaux de maçonnerie à exécuter devant les Docks à Haïphong, confiée à MM. Fournier, Trelluyer et Levaché en vertu de l'adjudication du 18 septembre 1897, approuvée le 1er octobre suivant.
(*Bulletin officiel de l'Indochine française*, 1900 p. 1253-1254)

Du 9 août 1900.

Le Gouverneur général de l'Indo-Chine,

Vu le décret du 21 avril 1891 ;

Vu l'arrêté du 9 septembre 1898, portant organisation du service des Travaux publics de l'Indo-Chine ;

Vu l'arrêté du 13 février 1899, fixant les attributions des services généraux et des services locaux de l'Indo-Chine et les rapports de ces services entre eux ;

---

[6] Paul Lefebvre (1877-1934) : École polytechnique, École des Mines. Ancien ingénieur principal des Charbonnages de Kébao (1892-1894). Voir encadré.

Vu le procès-verbal d'adjudication en date du 18 septembre 1897, approuvé le 11 octobre suivant, déclarant MM. Fournier, Trelluyer et Levaché adjudicataires des travaux de maçonnerie à exécuter devant les docks à Haïphong ;

Vu l'arrêté du 2 novembre 1897 fixant à 63.336 $ 04 le montant des dépenses autorisées pour les dits travaux ;

Vu les lettres de MM. Fournier, Trelluyer et Levaché, en date des 13 août 1899 et 4 avril 1900, par lesquelles ces entrepreneurs demandent que leur entreprise soit considérée comme terminée aussitôt après l'achèvement des murs de quais ;

Sur la proposition du Directeur général des Travaux publics,

ARRÊTE :

Article premier. — L'entreprise confiée à MM. Fournier, Trelluyer et Levaché (travaux de maçonnerie à exécuter devant les docks à Haïphong), en vertu de l'adjudication du 18 septembre 1897, approuvée le 1er octobre suivant, est résiliée.

Art. 2. — Est autorisé le remboursement du cautionnement définitif déposé.par MM. Fournier, Trelluyer et Levaché pour cette entreprise.

Art. 3. — Le montant des dépenses autorisées primitivement fixé à 63.336 $ 04, est ramené à la somme de 50.103 $ 43 ainsi répartie :

Travaux à l'entreprise	36.555 $ 43
Dépenses en régie sur somme à valoir	13.548 $ 00
Total	50.103 $ 43

Art. 4. — Le Directeur général des Travaux publics est chargé de l'exécution du présent arrêté.

À Saïgon, le 9 août 1900.

PAUL DOUMER.

Par le Gouverneur général :
Le directeur général des Travaux publics,
GUILLEMOTO.

———————

ACTES OFFICIELS
(*L'Avenir du Tonkin*, 5 janvier 1901)

M. [Marius François] Berny, capitaine au long cours, est nommé, à compter du 1er décembre 1900, lieutenant de port de 2e classe à la solde annuelle de 4.500 francs.

———————

UN PORT EN EAU PROFONDE AU TONKIN
par Edgar Giret
(*L'Avenir du Tonkin*, 26 juin 1901)

Dans deux articles très documentés, intitulés « La passe du Cua-nam-Trièu » et « Le Port de Tourane », notre confrère M. Jollivet, du *Petit Tonkinois,* ramène à nouveau l'attention sur cette importante question d'un port en eau profonde au Tonkin.

On a dit bien des choses à ce sujet, on a peut-être tout dit et on n'a encore à peu près rien fait.

Faut-il voir dans cette attitude des pouvoirs publics une sorte d'apathie qui serait inexplicable, ou la crainte de se lancer dans la solution d'un problème d'où il y a encore tant d'inconnues à dégager ?

Nous nous rallions plutôt à cette dernière opinion.

À ce sujet, est-il peut-être de circonstance de passer à nouveau en revue les différentes opinions émises et tendant les unes au rejet, les autres à l'adoption de cet important projet.

Nous commencerons par les adversaires du projet.

Un de nos confrères de la métropole, qui signe du pseudonyme d'*Africus*, publiait dans un périodique un court article d'après lequel il concluait que la théorie du port en eau profonde à Haïphong était une utopie.

Il s'agit de savoir, disait notre confrère, s'il faudra oui ou non engloutir une dizaine de millions dans le port d'Haïphong, pour en faire un port en eau profonde, ou si l'on devra se borner uniquement à faciliter l'accès du port actuel aux bateaux ayant un faible tirant d'eau.

La question est des plus ardues et demande à être examinée avec un soin excessif et minutieux.

D'une part, le gouvernement du Protectorat ne peut priver Haïphong des avantages que lui procurerait l'installation d'un port en eau profonde, si tant est qu'il y ait moyen d'arriver à ce but ; mais, d'autre part, soucieux des deniers publics, il ne peut pas non plus se montrer trop circonspect et doit approfondir la question avant de s'engager trop loin.

Or, jusqu'à présent, continue *Africus*, toutes les autorités compétentes auxquelles la question a été soumise se sont prononcées contre l'exécution du projet, ou ont fait des restrictions telles, au sujet de l'exécution et de l'entretien de ce port, que l'on peut considérer leurs réponses comme négatives.

Et notre confrère appuie son opinion et celle des personnes de son avis sur les données suivantes :

Les différentes phases que présente l'hydrographie du Tonkin sont des plus ardues à étudier, des plus difficiles à résoudre. Presque tous nos cours d'eau amènent du haut vers la mer des apports considérables, qu'ils sèment constamment en route et qu'ils ne peuvent écouler entièrement, grâce aux barres formées par les matées, aux embouchures, par les apports précédents.

Quelque soit le cours d'eau que l'on veuille prendre pour entrer dans le port d'Haïphong, ou pour en sortir, que ce soit par le Cua Cam ou le Cua-nam-Trieu, il faut nécessairement traverser une de ces barres.

Déjà, en 1885, M. Renaud, ingénieur hydrographe de la Marine, prévoyait les inconvénients immenses que présentaient ces barres pour la navigation et la difficulté qu'il y avait à atténuer leurs effets. Aussi proposait-il, dans le projet qui lui avait été demandé, pour permettre l'accès d'Haïphong en tout temps et à tous les navires, de leur faire franchir la baie d'Along, de contourner l'île de la Cac-Ba et de se rendre dans le Cua-Cam par des coupures transversales au Lac-Huyen et au Cua-nam-Trieu.

On évitait ainsi les barres en les contournant, mais on était obligé, tout comme dans le projet qui a été mis dernièrement à exécution, projet comportant la coupure de la presqu'île de Dinh-Vu, d'avoir recours à la construction de chenaux, dont l'entretien est toujours fort coûteux, à cause des apports constants dont il faut débarrasser leur lit.

Dans ce projet se trouvait encore compris le dragage de la barre du Cua-nam-Trieu, en amont de Quangyen.

Cette idée semblait difficilement réalisable, continue notre confrère qui ne voulait y voir que le désir du Gouvernement de faire comprendre aux Haïphonnais que leur port ne saurait en aucune manière devenir accessible aux grands navires.

C'est fort regrettable ; car aucun point de notre côte ne saurait réunir autant d'avantages.

S'appuyant enfin sur l'avis formulé par la commission supérieure des digues, *Africus* conclut a l'impossibilité de la réalisation de ce projet.

Et il cite à l'appui de son affirmation quelques extraits du rapport rédigé par cette commission et concernant le dragage des barres.

« Le dragage des barres, dit en effet la Commission de 1896, outre qu'il ne produirait pas d'effets sur une très grande longueur, constituerait un travail n'ayant qu'un résultat *purement provisoire*. L'existence des barres est la résultante des forces naturelles. Sauf quand il s'agit d'un sol dur, non affouillé, *la barre*, une fois draguée, *se reconstitue plus ou moins vite,* suivant que les apports du fleuve sont plus ou moins considérables. »

Et plus loin : « Draguer les barres serait donc, d'après nous, se livrer à un travail sans grand résultat et qui serait constamment à recommencer. »

« Se rend-on bien compte, ajoute encore notre confrère, de ce que coûterait l'entretien d'un port pour lequel il faudrait constamment draguer la barre à l'embouchure et nettoyer le chenal d'accès ?

Combien dépenserait-on annuellement pour ces travaux ? Est-ce le plus ou moins de profondeur du port, sont-ce des quais bien construits, d'une approche facile, qui appelleraient à Haïphong une augmentation sensible du nombre des navires ?

Nous ne le pensons pas. Nous croyons plutôt qu'un plus grand nombre de vapeurs, fut-ce même un seul, ne se présenteront à Haïphong que le jour où il y aura des marchandises à importer ou à exporter. Ou en sont nos importations et nos exportations ? Sur quel point des quais de Haïphong voit-on des marchandises ne pouvant être embarquées, faute de navires pour les transporter ?

Aussi persisterons-nous à croire que la théorie du port en eau profonde à Haïphong n'est autre chose qu'une utopie. »

Nous avons tenu à donner *in extenso* toutes les raisons invoquées par un des principaux adversaires du port d'Haïphong, bien que certaines soient de peu de valeur et que quelques-unes ne se présentent que sous la forme de cercle vicieux.

Nous examinerons prochainement les motifs présentés par les partisans de ce projet, notamment par MM. Renaud, ingénieur hydrographe de la marine, Vézin, entrepreneur de travaux publics, et Brousmiche.

(suite)
(*L'Avenir du Tonkin*, 27 juin 1901)

En 1886, M. J. Renaud, ingénieur hydrographe de la marine, exposait dans diverses brochures la question de l'établissement d'un port au Tonkin.

Trois emplacements étaient alors signalés comme possibles : Haïphong, Quang-yên et Hongay ou Port-Courbet.

À cette époque, les préférences de plusieurs personnes compétentes désignaient Hongay ; M. Renaud était de cet avis.

Pendant plus de quinze années, on n'a rien fait, ni à Quang-yên, ni à Hongay, ni à Haïphong, cependant que cette dernière ville continuait à centraliser tout le mouvement commercial extérieur du pays ; et il nous faut constater qu'en dépit des mauvaises conditions d'accès de son port, elle s'est considérablement développée.

Le problème, concluait donc M. Renaud, il y a quelques années, ne se pose donc plus aujourd'hui tel que nous l'avions d'abord étudié ; et on peut se demander si, étant donné les installations faites au port d'Haïphong, il n y a pas intérêt à le maintenir et a assurer son avenir en améliorant ses conditions d'accès.

Dès lors, laissant de côté la question du choix des ports, cet ingénieur s'attache à la seule étude technique des moyens qui permettent l'arrivée à Haïphong des plus grands navires.

Le fleuve Rouge est la grande artère fluviale du Tonkin. Il descend du Yunnan et s'engage, à partir de Lao-kay, dans un grand défilé de 200 kilomètres de longueur. Dès que sa vallée s'élargit, il reçoit ses deux affluents, la rivière Claire et la rivière Noire, puis s'épanouissant en d'innombrables cours d'eau, il arrose ce pays d'une fertilité merveilleuse, le delta du Tonkin, qu'il a formé de ses alluvions.

Les eaux du fleuve Rouge arrivent à la mer par un grand nombre de bouches qui s'étendent, du Day, au sud, à la Cac-Ba, au nord, sur une longueur de 80 milles de côtes.

Les bouches du Sud, jusqu'à la presqu'île de Doson, sont impraticables aux bâtiments de mer ; il reste à peine quelques décimètres d'eau à mer basse sur leurs barres.

Au nord, les trois autres embouchures n'ont avec le fleuve que des communications indirectes ; elles présentent, il est vrai, des barres moins élevées que celles des bouches du Dud ; la première, le Cua-Cam, est navigable jusqu'à Haïphong ; les deux autres, le Cua-nam-Trieu et le Lach-Huyen, se réunissent devant Quang-yên.

La côte est haute et rocheuse et parsemée d'îlots au nord de la Cac-Ba ; on y trouve à profusion les entrées, les ports profonds et des rades d'une étendue indéfinie.

Situé a une vingtaine de kilomètres en amont du Cua-cam, Haïphong est le port le plus rapproché de Hanoï et du centre du Delta. Son emplacement serait donc bien choisi, si les passes qui y conduisent étaient profondes.

Malheureusement, à l'entrée du Cua-cam se trouvent deux barres, une barre extérieure de sable et une barre extérieure de vase molle, dont la hauteur limite le tirant d'eau à 6 mètres aux grandes pleines mers de vive eau et à 5 mètres aux pleines mers de morte eau ; c'est-à-dire, livrent passage aux navires cinq fois par mois. Il faut ajouter à cet inconvénient celui de n'avoir qu'une seule pleine mer par vingt-quatre heures dans le golfe du Tonkin [et] qu'il n y a pas d'abri au large pour attendre la montée de l'eau sur la barre.

Cette situation semble donc bien mauvaise pour le port d'un pays qui voit s'ouvrir devant lui un bel avenir commercial, et qui a l'ambition d'être la principale voie de pénétration vers les provinces centrales de la Chine. Faudra-t-il donc le laisser commercialement tributaire de Saïgon et de Hong-kong ?

Si donc le commerce du Tonkin se développe, ce qui ne saurait être douteux, Haïphong doit ou disparaître ou améliorer son entrée.

La question ne saurait se poser autrement.

Comment Haïphong pourrait-il améliorer l'entrée de son port ?

M. Renaud nous expose à ce sujet deux projets ; mais ses préférences vont au deuxième.

*
* *

1er projet. — « On peut chercher à passer du Cua-cam au Cua-nam-Trieu en coupant la bande étroite qui sépare, au sud du Vang-chau, ces deux bras du fleuve. Le Cua-nam-Trtêu n'a qu'une seule barre sur laquelle il reste un peu plus d'eau que sur celle du Cua-cam ; des dragages pourraient peut-être réussir à maintenir un chenal de 5 mètres à basse mer. Toutefois, sans endiguement qui le protège, un chenal résisterait-il au bouleversement d'un typhon. Après un ces terribles ouragans qui passent périodiquement sur le Tonkin et qui soulèvent des lames capables de mettre en mouvement toutes les alluvions des barres, en quel état trouverait-on la passe draguée ?

Des trois embouchures : Cua-cam, Cua-nam-Trieu et Lach-huyên, le Lach-huyên semblerait le mieux se prêter à une amélioration par endiguement ; c'est un véritable bras de mer, son bassin fluvial est presque nul et même à l'poque des crues du fleuve Rouge, la densité de ses eaux est sensiblement la même que celle de l'eau de mer. À l'abri d'une digue convenablement tracée, on pourrait espérer maintenir sur sa barre un chenal profond ; il faudrait de là deux canaux pour aller au Cua-nam-Trieu, puis au Cua-Cam.

Il ne serait donc pas impossible, à notre avis, d'améliorer la barre du Cua-nam-Trieu, et surtout celle du Lach-huyên ; mais les dragages à la mer et les endiguements seraient coûteux, les résultats sont toujours un peu aléatoires, et à ces projets d'amélioration des embouchures, le projet suivant nous semble bien préférable ».

Nous étudierons ce deuxième projet dans un prochain article.

(suite)
(*L'Avenir du Tonkin*, 28 juin 1901)

M. Vézin, ancien entrepreneur de Travaux publics, ancien président de la chambre de commerce d'Haïphong, adopte les conclusions, précédemment exposées, de M. Renaud : impossibilité d'améliorer l'entrez de la rivière d Haïphong; mais il n'ado. te pas son plan.

Pour ce praticien, la question du port d'Haïphong n'a jamais été traitée complètement. Les uns avaient d'avance un objectif choisi : Quang-yên, Hongay ; d'autres Campha ou Tienyên. De telle sorte que chacun a fait un plaidoyer *pro domo*, ne s'arrêtant même pas à l'idée qu'Haïphong, avec moins de dépenses, pourrait devenir un port accessible aux navires de plus fort tonnage.

La seule solution possible, d'après M. Vézin, était la suivante : dragage d'un chenal de 8 à 10 mètres de profondeur à marée basse, reliant le Cua-cam au Cua-nam-Trieu. et dragage de la barre dure. Cette barre est composée de marne dure, ni vase, ni sable.

Le tirant d'eau actuel, d'après les derniers sondages, accuse un chenal qui a un mètre de profondeur de plus que la barre molle du Cua-cam. Une fois draguée, cette barre, en raison de sa consistance dure, se maintiendra forcément, et ce ne sera plus qu'une question d'entretien pour la maintenir à sa profondeur normale. On sait, d'ailleurs, qu'elle est restée la même depuis de longues années.

Des sondages récents ont trouvé, à marée basse, sur cette barre du Cua-nam-Trieu, des profondeurs de 4 mètres, et cela sur un parcours de quelques cents mètres, tandis que les barres du Cua-cam, à basse mer, n'ont qu'une profondeur de 3 m. 40 pour la barre dure et 2 m. 50 à 3 mètres pour la bure molle.

C'est déjà là un profit de 0 m. 90 à 1 mètre en faveur de la barre dure, et cela sans exécuter aucun travail.

Si les bâtiments qui fréquentent le port d'Haïphong, écrivait alors M. Vézin, ne se servent pas du passage du Cua-nam-Trieu, c'est que plusieurs raisons les déterminent à se détourner de cette voie.

La première, et la principale, est que la rivière de Van-chau, qui relie le Cua-cam au Cua-nam-Trieu, quoique suffisamment profonde, est trop tortueuse, et gênerait les navires dans leurs évolutions. Cet inconvénient disparaîtra, lorsque la coupure que nous demandons reliera le Cuanam-Trieu au Cua-cam.

Quelle sera la dépense ? Les dragages en mer peuvent être évalues approximativement à 4.500.000 fr. La coupure par elle-même à 1.500.000 fr. Soit un total de 6.000.000 fr. pour permettre aux navires de fort tonnage d'entrer en tout temps dans le port d'Haïphong.

*

* *

Haïphong est déjà sérieusement outillé. On trouve dans cette ville des ateliers de la marine, un bassin de radoub, des magasins d'approvisionnements, et tout cela en petit, précisément à cause de cette indécision qu'il y a eue jusqu'à ce jour pour l'emplacement d'un port de guerre. On n'a pas osé achever les installations commencées.

Cependant, l'emplacement occupé ici par la marine est assez vaste pour loger une flotte de guerre. Le Cua-cam, en face de l'arsenal, atteint jusqu'à 14 et 15 mètres de profondeur ; il serait facile d'y établir des quais peu coûteux, en appliquant les divers systèmes expérimentés avec succès dans d'autres ports d'Europe.

Quant à la mise en état de défense, ce soin incombe aux marins, et il serait facile de l'établir au moyen de fortins défendant l'entrée des passes, le port et la ville d'Haïphong.

Le port de guerre a donc sa place toute marquée depuis l'entrée du Song-tam-Bac en remontant le Cua-Cam. Il ne s agit que de le compléter, de le doter de l'outillage nécessaire.

Des quais sont faciles à établir sur une longueur de 1.000 à 1.500 mètres. En les construisant, il sera facile de gagner sur le lit du fleuve 50 mètres de terrain pour les maisons de commerce, leurs magasins et annexes.

En déplaçant la résidence et l'hôpital, l'emplacement et le port de commerce est créé.

Il en est de même sur l'autre rive du Cua-Cam, dont les terrains n'ont qu'une minime valeur, et qui deviendront, tôt ou tard, la ville rive gauche d'Haïphong

Les quais pourront être construits soit sur pilotis en bois de 5 à 10 mètres de profondeur et de 0 m. 30 à 0 m.35 de diamètre, soit, ce qui serait préférable, sur pilotis en fer, soit encore au moyen du système de blocs en béton.

On peut évaluer la dépense totale à engager pour la création de ce port à 15 ou 20 millions.

En outre, il faut considérer que la ville peut s'étendre sur les deux rives du Cua Cam En comblant le canal Bonnal, qui entoure et enserre la ville, en le reportant à la coupure du Lach-Tray, au Song-tam-Bac, où, en principe, il aurait dû être fait, en remplaçant ce canal par un boulevard planté d'arbres, on aura bientôt une ville magnifique.

Nous voyons donc par ce court exposé, conclut M. Vézin, que la ville d'Haïphong, si le choix de son emplacement n'a pas été heureux dès le principe, peut et doit devenir un vrai port de commerce et une ville maritime de premier ordre, sans grands frais, sans déplacement d'aucun intérêt, d'aucune installation existante et en utilisant tout ce qui a été fait, en ne lésant aucun colon français ; et cela doit se faire à moins de frais que dans les ports voisins.

En plaçant le port à Quang-yên, on évitait, il est vrai, la dépense de la coupure qui doit relier le Cua-nam-Trieu au Cua Cam mais à Quangyen, tout était à créer pour le port de guerre ou de commerce.

Hongay a l'avantage de la baie d'Along, abritée de tous côtés ; ce port est facile à défendre, mais là, on manque de profondeurs sur de grands espaces et il faudrait des dépenses considérables pour l'installation d'un port de guerre, le port de commerce ne pourrait être situé que sur la baie, mais il faudrait des travaux de nivellement considérables pour l'emplacement de la ville nouvelle. En outre, les apports considérables venant de la baie d'Hongay exigeraient des travaux de dragages constants.

Tien-yen ou Port-Wallut sont certainement placés dans des conditions extrêmement favorables ; mais là surtout, tout est à créer. Et n'y aurait-il pas danger à créer près de la frontière un port de guerre qui pourrait être bloqué dès l'ouverture des hostilités ?

Et nous ajouterons que l'heureuse solution qui vient d'être donnée à notre grande voie ferrée Yunnan-sen–Haïphong ne permet plus de discuter l'emplacement du port et que ce dernier, coûte que coûte, devra se faire, sous peine de laisser incomplet ce gigantesque travail pour l'exécution duquel la métropole et l'Indo-Chine s'imposent de si lourds sacrifices.

(suite et fin)
(*L'Avenir du Tonkin*, 30 juin 1901)

Ce n'est pas, à exactement parler, un projet que présente M. Brousmiche.

Ce représentant autorisé du commerce haïphonnais insiste surtout sur la nécessité de la création d'un port en eau profonde dans la colonie et voici les raisons qu'il invoque à l'appui de sa demande :

Le choix d'Haïphong s'impose aujourd'hui sans discussion, tant au point de vue des intérêts commerciaux qu'au point de vue de la défense générale de la colonie.

C'est par l'opiniâtre volonté de ses colons que s'est élevée la ville d'Haïphong. Ce sont eux qui, pour en constituer le sol, ont dépensé des milliers et des milliers de piastres, pendant que l'on hésitait à choisir sur les côtes un emplacement propice pour y créer un port de commerce et un port militaire.

Ce serait un acte de folie que de vouloir, maintenant, transporter ailleurs une cité où des intérêts considérables sont engagés en immeubles et en installations industrielles, et qui est devenue l'entrepôt des transactions de tout le Tonkin, du Nord de l'Annam et du Yunnan.

Il ne faut pas oublier, continue M. Brousmiche, qu'Haïphong est sortie d'une plaine de vase, grâce à l'initiative, aux efforts et au courage des premiers colons qui s'y sont fixés, et cela sans l'aide du Gouvernement. Chercher à créer ailleurs ce qu'elle peut faire ici à peu de frais, serait donc, de la part de l'Administration, un acte injuste et impolitique.

Au point de vue militaire, le port d'Haïphong a l'immense avantage d'être facilement défendable. Qu'une de ses deux entrées, Cua Cam ou Cua-nam-Trieu, soit creusée, elle pourra toujours être protégée par quelques batteries et par des torpilleurs.

Parlant du projet d'un port en eau profonde à Tien-yên, M. Brousmiche en développe les inconvénients qui ne sont autres que ceux énumérés dans le précédent projet de M. Vézin.

À Haïphong, les établissements maritimes et industriels, les navires mouillés en rade sont à l'abri d'un bombardement et de toute surprise de la part d'un ennemi venant de la haute mer.

Toutefois, ce n'est pas sans une étude approfondie — et les travaux exécutes récemment l'ont démontré — que ce projet d'amélioration du port d'Haïphong doit être réalisé.

Mais, de l'avis des hommes compétents qui ont étudié la question, ce projet n'est pas une utopie, comme l'affirmait *Africus* dans son étude.

Il peut s'exécuter et à bien moins de frais qu'on ne le supposait précédemment.

M. Brousmiche est certainement un optimiste ; mais, comme lui, nous reconnaissons qu'il est indispensable que les navires de fort tonnage puissent franchir la barre à toute heure de jour comme de nuit et venir mouiller devant Haïphong.

On dit que la marine de guerre ne peut pas vivre à côté de la marine de commerce. En est-il autrement à Saïgon ? Ce qui se fait à Saïgon peut se faire dans l'entrepôt commercial du Tonkin. Que l'on dote d'abord Haïphong d'une entrée profonde et, bientôt après, les quais et les appontements se construiront.

Pour que notre port soit vraiment utile, il importe qu'il soit facilement en communication avec les régions productives qui alimenteront son trafic.

Aussi faut-il améliorer les voies navigables intérieures, en créer de nouvelles si cela est nécessaire.

Que les détracteurs d'Haïphong se rassurent, son port ne nuira pas à l'embarquement sur place des houilles de Hongay et du Kébao, dont les sociétés seront obligées d'avoir dans notre ville des entrepôts de charbon et de briquettes pour alimenter les chaloupes du cabotage intérieur et les steamers qui nous relieront à l'Europe et à la Chine.

Pour l'exécution de ces travaux, M. Brousmiche demande que l'adjudication n'ait lieu que dans la colonie.

Au début, il était difficile de procéder ainsi, et il fallait s'adresser à la métropole pour certains travaux, les éléments manquants sur place Mais, aujourd'hui, nous avons à Haïphong, à Hanoï et à Dap-Cau, des ateliers de construction qui peuvent se charger de tous travaux.

Tels sont, en résumé, les motifs invoqués par M. Brousmiche pour l'établissement d'un port en eau profonde au Tonkin.

Nous avons tenu à donner l'opinion de personnes autorisées ayant traité cette importante question.

Que reste-t-il à faire ? Beaucoup. Comme le disait notre confrère Jollivet, du *Petit Tonkinois*, les travaux exécutes récemment n'ont pas donné les résultats attendus, de l'aveu des rapports officiels eux-mêmes, ou du moins, c'est ce qui ressort de la lecture de ces divers documents.

Nous pensons donc qu'il est du devoir de l'Administration de faire étudier à fond, à nouveau, un projet de port en eau profonde à Haïphong, en s'inspirant des études déjà faites et aussi des fautes commises.

La question d'emplacement ne saurait être désormais discutée.

Il faut que le port en eau profonde soit établi à Haïphong.

———————————

CHRONIQUE RÉGIONALE

———————

HAÏPHONG

(*L'Avenir du Tonkin*, 1er juillet 1901)

M. Berny, lieutenant de port à Haïphong, remplissant par intérim les fonctions de capitaine de port, recevra, à compter du 12 février 1901, l'indemnité pour frais de bureau, prévue pour ces fonctions au chapitre Xll, art 3, $ 2, du budget local du Tonkin pour l'exercice courant.

M. Berny cessera d'avoir droit à cette indemnité à compter du jour où M. Chodzko, capitaine de port titulaire, reprendra ses fonctions.

———————————

HAÏPHONG GRAND PORT

———————————

VINGT ET UN MILLIONS DE TRAVAUX

(*La Politique coloniale*, 24 mars 1902)

Avant de quitter l'Indo-Chine, sans esprit de retour, paraît-il, M. Doumer a passé à Haïphong afin d'y présider la grande commission, nommée d'urgence pour se prononcer sur le choix de l'emplacement d'un port en eau profonde au Tonkin et sur les dispositions des ouvrages à construire.

Cette commission était composée, outre le résident-maire d'Haïphong [Domergue], de :

MM. Porchet, président de la chambre de commerce d'Haïphong ;
Godard, président de la chambre de commerce d'Hanoï ;
Gage, représentant de la maison Denis frères, membre de la chambre de commerce d'Haïphong ;
Maurice, agent des Messageries maritimes ;
Thoreux, contrôleur des douanes ;
Linossier, membre de la chambre de commerce d'Haïphong ;
Freynet, représentant de la maison Descours et Cabaud, membre de la chambre de commerce d'Haïphong.
Perpignani, directeur de l'usine à ciments ;
Brandela, de la Société Lyonnaise ;
D'Abbadie, directeur des Fluviales, vice-président de la chambre de commerce d'Haïphong ;
Brousmiche, membre de la chambre de commerce d'Haïphong ;
Corrard, commandant de la Marine ;
Charles Cheong, négociant chinois.

Le gouverneur général est arrivé à Haïphong le dimanche, 16 février, à cinq heures du matin. La commission s'est réunie, à neuf heures, à la mairie.

Les projets

Elle se trouvait en présence de trois projets de port en eau profonde.

Tout d'abord, elle a examiné le premier, qui consistait à faire le port à Hongay.

Mais elle l'a écarté à l'unanimité, non seulement parce qu'il aurait coûté trop cher, mais encore parce qu'il faudrait relier ce point par un chemin de fer difficile qui n'absorberait pas moins de 12 millions de francs.

Le deuxième projet consistait à faire le port à Quang-yên. Il revenait à peu prés au même prix que le troisième projet, pour Haïphong.

Mais il avait l'immense désavantage de rendre inutile tout ce qui avait déjà été fait pour ce dernier port. C'était littéralement déplacer Haïphong, dont l'administration, d'après une statistique récente, avait à elle seule dépensé pour cet objet dix-huit millions, qu'il vaudrait alors dépenser à nouveau autre part.

À l'unanimité, les deux premiers projets ont été repoussés et la même unanimité s'est retrouvée pour décider qu'Haïphong serait choisi comme port en eau profonde.

Les travaux

C'est donc ce dernier projet, dit projet Renaud, qui sera mis à exécution. Il consiste, dans sa partie essentielle, à creuser un chenal de la baie d'Along à Haïphong, en se servant de la passe nord.

Un devis approximatif évalue le montant des travaux à vingt et un millions : ils seront immédiatement commencés. Ces vingt et un millions seront répartis sur six exercices, de façon à ce que, dans six ans, le chenal soit creusé à la profondeur de sept mètres. Car les travaux se poursuivront simultanément, sur toute sa longueur, d'une extrémité à l'autre et c'est seulement sa profondeur qui augmentera avec leur avancement. C'est ainsi que, dans trois ans, on aura déjà creusé la totalité du chenal à cinq mètres.

Le projet a cet avantage de permettre à tout navire de se réfugier en baie d'Along par gros temps.

Les pilotes, consultés, ont du reste unanimement été d'avis que la baie d'Along présentait un abri de premier ordre. Une fois en baie d'Along, rien ne sera plus facile que de suivre le chenal pour arriver à Haïphong.

L'emplacement du port

Il restait à choisir l'emplacement, car, au point de vue du mouillage, le Cua-Cam est également bon partout, aussi bien au Fort Annamite, qu'en face les Docks et jusqu'aux Ateliers maritimes.

Il a été décidé cependant que le port devrait être aussi près que possible du centre de la ville, et placé entre le canal Bonnal et le Song-tam-Bac.

On construira des quais en eau profonde de six cents mètres de développement.

Il y aura aux Docks deux cents mètres d'appontements.

Il a été également arrêté que dans le cas où le port devrait un jour s'agrandir, on le prolongerait du côté du canal de Haly, où il y a des fonds suffisants.

Une fois ces points fixés, la commission a examiné le projet de construction d'un bassin de radoube. Il s'agissait de savoir sur quelle rive on le mettrait. À l'unanimité, la Commission a décidé que ce bassin serait construit du côté du Fort Annamite, afin de réserver la partie intérieure du port à la navigation.

Ce bassin de radoube doit être le plus grand de ceux construits en Indo-Chine, plus grand que celui de Saïgon. Il aura 200 mètres de long, et sera ainsi susceptible de prendre les navires les plus grands. Actuellement, ceux des Messageries Maritimes qui ont les plus fortes dimensions mesurent 165 mètres.

Ces travaux permettront aux plus gros navires de rentrer dans le port à tout moment, aussi bien à morte-eau qu'à marée basse.

En outre, dès que le port sera fini, les Messageries maritimes feront de Haïphong la tête de ligne de l'Extrême-Orient. On embarquera à Marseille pour Saïgon et Haïphong. À Saïgon, un annexe prendra les voyageurs pour Hong-Kong, la Chine et le Japon.

Les moyens financiers

L'ensemble du projet a été adopté à l'unanimité, comme l'avaient été successivement ses diverses parties. Il sera soumis au prochain Conseil supérieur à Hanoï.

Les fonds seront pris sur les diverses caisses de réserve — Cochinchine, Tonkin Annam, Cambodge — qui possèdent actuellement trente millions de disponibles.

On aurait pu — et c'était ce que craignaient tous ceux qui désirent l'exécution immédiate du projet — décider que les fonds nécessaires seraient pris sur le reliquat de l'emprunt de 200 millions, reliquat résultant des rabais consentis. En pareil cas, ce n'eût pas été, à la vérité, un emprunt nouveau à demander au Parlement, mais il aurait toujours fallu solliciter de lui une autorisation d'emploi de fonds disponibles.

Or, une pareille procédure entraîne toujours d'assez longs délais. tandis que, du moment que l'on entreprend les travaux sur les caisses de réserve, on peut donner dès demain le premier coup de pioche.

———————————

ASIE FRANÇAISE

Les Ports de l'Annam.

par le marquis de Barthélémy

(*Bulletin de la Société de géographie commerciale de Paris*, 1902, pp. 424-426)

À bord de l'*Agnès* [7] *kg*, 4 mai 1902.

Mon étude a porté sur le nord de Tourane et le Tonquin, notre tête de ligne, d'où nous espérons transporter pas mal de marchandises d'ici peu.

---

[7] Faisant le service entre Haï-Phong, Nam-Mnh et Vinh.

Haï-Phong, où je suis venu avec « Mélita », notre vapeur côtier, débarquer 600 tonnes de rails et traverses en fer destinés aux chemins de fer du Yunnan, a fait de gros progrès depuis mon dernier passage. Tout ce qui était à l'état rudimentaire a pris la forme d'un sérieux état économique.

La barre malheureusement ne s'est pas modifiée, et l'entrée du port impose aux gros navires des retards préjudiciables, mais il faudrait des millions et des millions pour améliorer cet état de choses, et on a du, malgré cet inconvénient, mettre à l'étude l'agrandissement de ce port en raison du développement du Tonquin.

Si le port maritime pèche un peu, le port fluvial, par contre, a pris une grande extension. Plus de 100 chaloupes d'une moyenne de 100 tonnes circulent couramment dans les canaux et sur le fleuve, tant chaloupes des Fluviales (Marty et d'Abbadie) que chaloupes chinoises. Les chaloupes sont pleines de marchandises, et un commerce considérable se fait vers Hong-Kong, c'est vrai, toujours par les mains des Chinois, mais les bateaux de mer de M. Marty transportent beaucoup de ce fret concurremment avec des Allemands.

Les ateliers des Fluviales se sont considérablement développés, ainsi que ceux de M. Porchet, qui construit maintenant de grosses chaloupes ; les constructions se sont beaucoup améliorées et peuvent être mises en parallèle avec les similaires de France ou d'Angleterre.

Les vieilles maisons de commerce que j'ai connues vivent encore parallèlement à la grande maison Speidel* (allemande), qui déploie la plus grande activité commerciale, mais qui favorise la navigation sous pavillon allemand. C'est néanmoins une puissance avec laquelle il faut compter maintenant. La maison principale est à Saïgon, mais la succursale d'Hai-Phong est fort importante.

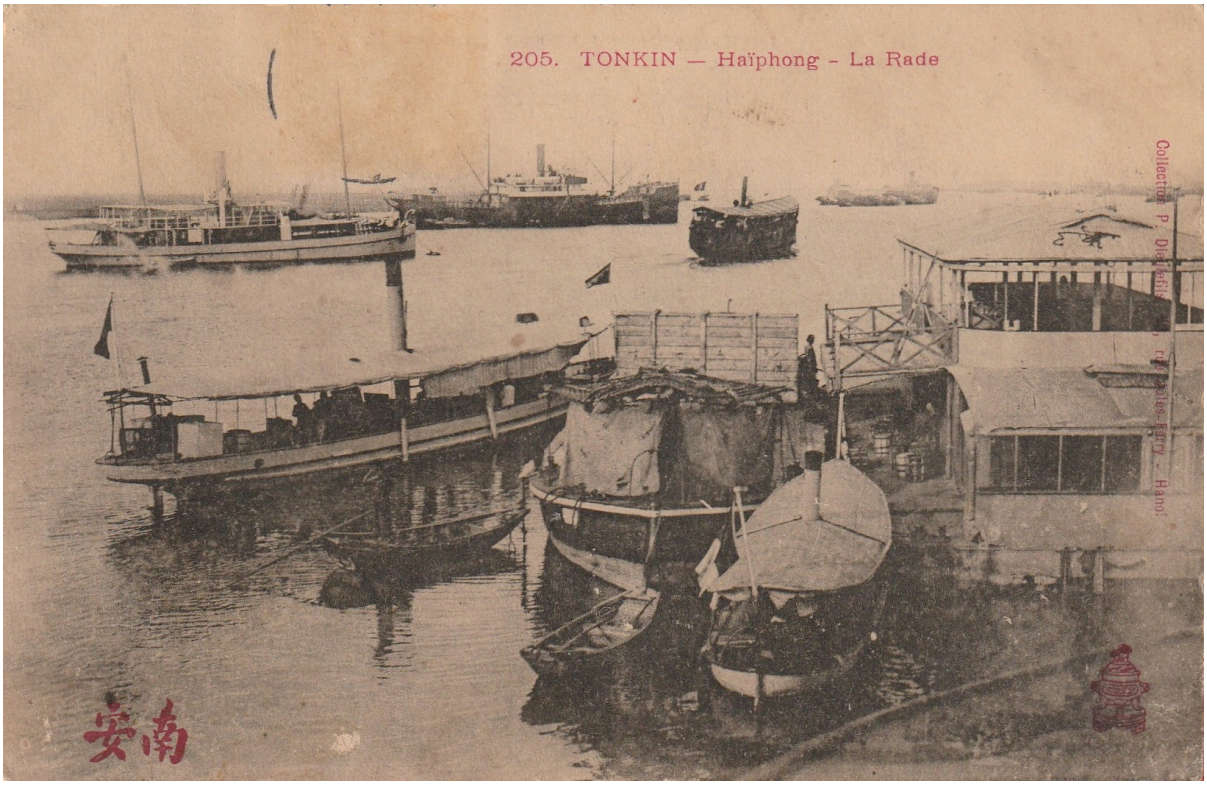
Près d'elle, la maison Denis frères* paraît, pour les importations et exportations, lutter avec assez de succès.

Je dois citer une maison plus nouvelle, celle de M. Raoul Debeaux, qui paraît pleine d'activité et se développe considérablement grâce à ses monopoles d'alcool, de sel, d'opium. Elle est l'instigatrice de la fondation de deux importantes distilleries dont une, en construction depuis six mois seulement, ouvrira avant la fin de l'année à Nam-Dinh [la distillerie de Nam-Dinh est une création des frères Fontaine, pas de Debeaux].

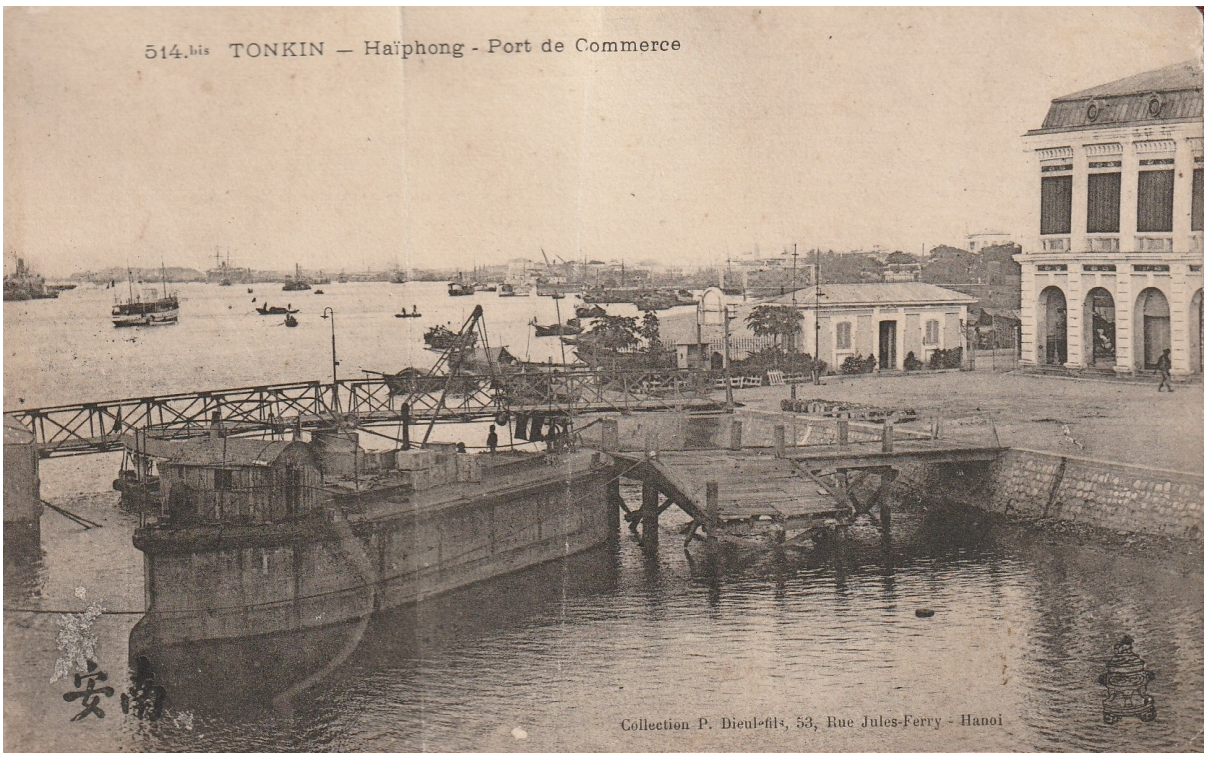
Beaucoup d'autres petites maisons de commerce françaises se sont grandement développées. Une fabrique de ciments, la Société Lyonnaise, s'est installée à Haî-Phong et travaille activement. Ses hautes cheminées dominent la ville et, vues du port, donnent un aspect d'activité et de travail. Le Cua-Cam et le Cua-nam-Trieu sont maintenant reunis par un canal creusé par les soins de la maison Porchet au prix de mille difficultés. Deux superbes dragues ont été employées à cet effet et restent inactives dans la vase, ayant été achetées par les Travaux publics, qui pourraient leur trouver un meilleur emploi.

Les travaux du chemin de fer d'Hanoï ne sont pas entièrement terminés, mais très avancés, la ligne n'est plus qu'à quelques kilomètres de Haï-Phong.

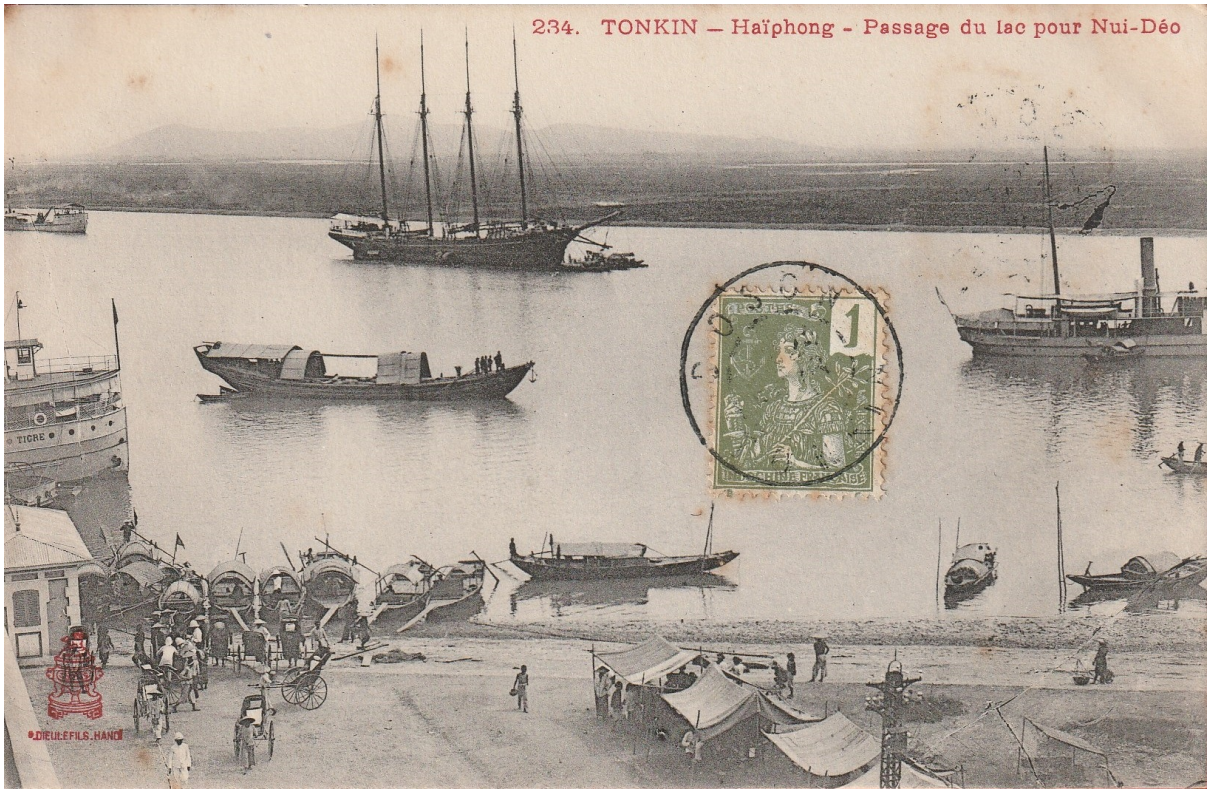
……



Coll. Olivier Galand
Haïphong. — La rade (Coll. Dieulefils).
Carte adressée à M. et Mme Oscar Garin, cordonnier à Glageon (Nord)

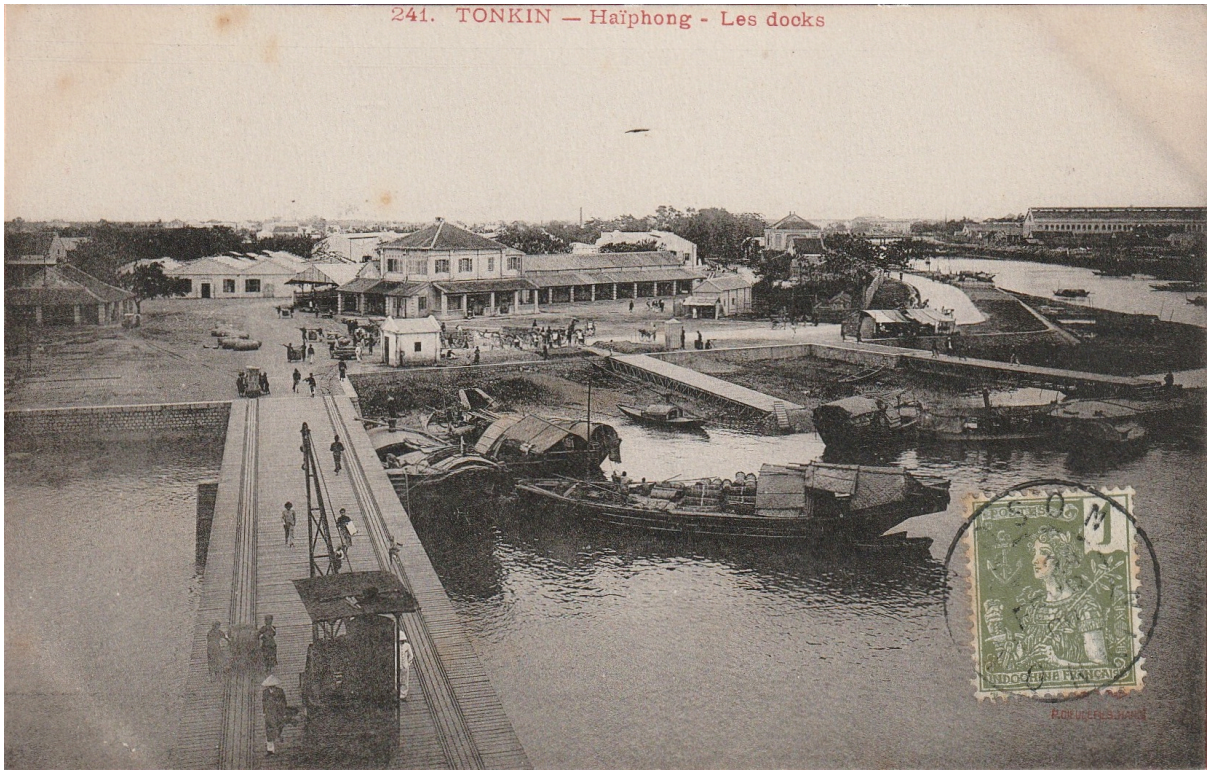


Coll. Olivier Galand
Haïphong. — Port de commerce (Coll. Dieulefils).



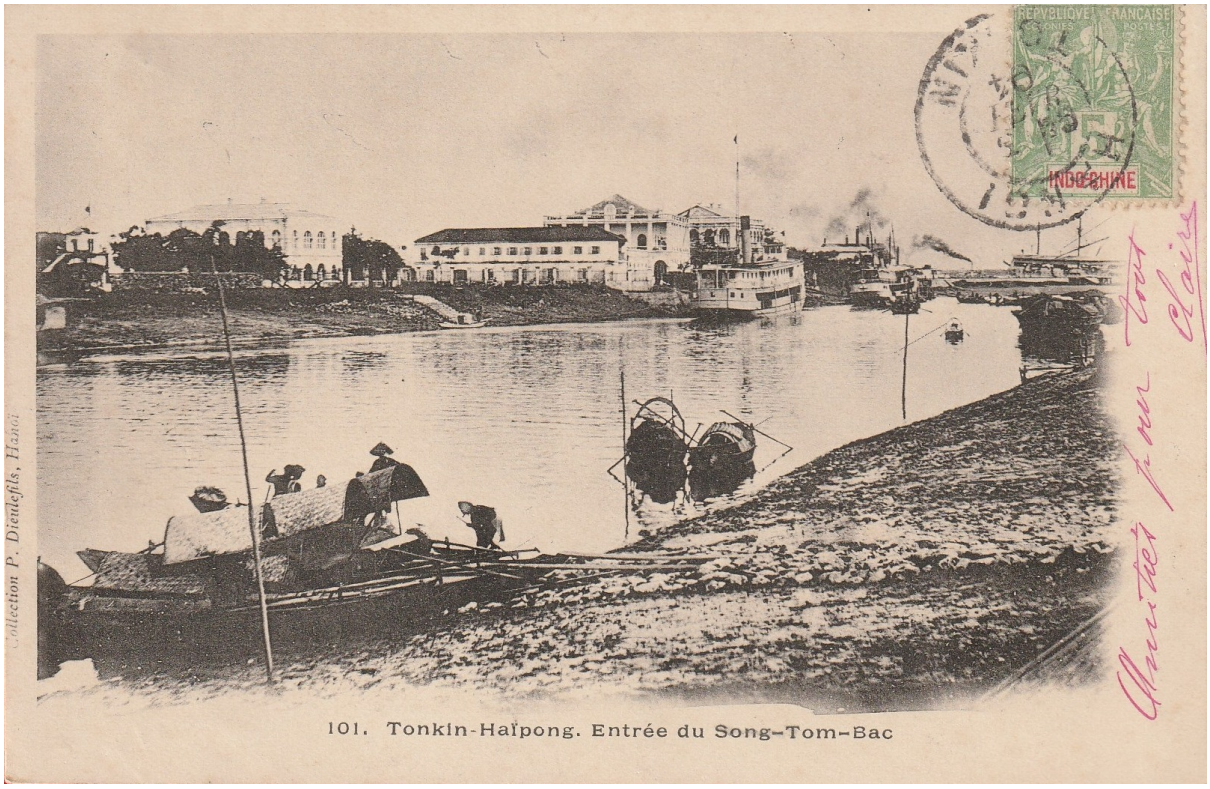
Coll. Olivier Galand

Haïphong. — Passage du lac pour Nui-Déo (Coll. Dieulefils).



Coll. Olivier Galand

Haïphong. — Les Docks (Coll. Dieulefils).



Coll. Olivier Galand
HAÏPHONG. — Entré du Song-Tam-Bac (Coll. Dieulefils)

Le port d'Haïphong
(*La Quinzaine coloniale*, 10 mai 1902)

Une des premières publications de notre association [l'Union coloniale] fut une étude sur le « Port d'Haïphong accessible aux grands navires ». Cette publication contenait deus mémoires, l'un de M. J. Renaud, ingénieur hydrographe de la Marine, l'autre de M. Vézin, l'entrepreneur de Travaux publics bien connu, alors président de la chambre de commerce d'Haïphong. Les idées émises dans ces deux études ont fait leur chemin. Elles ont été reprises par M. Doumer. M. Guiilemoto, directeur général des Travaux publics, en effet, a élaboré, sur cette importante question, un rapport dont les conclusions ont été adoptées par le Conseil supérieur de l'Indo-Chine.

Le Tonkin ne possède pas actuellement de véritable port en eau profonde. La nécessité de la création d'un port accessible aux plus grands navires devait donc s'imposer plus impérieusement encore que par le passé à l'attention du gouvernement local, aujourd'hui que, aux nombreuses voies navigables qui sillonnent en tous sens le Delta du Tonkin, s'ajoute un réseau de chemins de fer d'une grande étendue. La ville de Haïphong a été, par toutes les commissions spéciales qui se sont assemblées, choisie pour devenir le grand port qui manque au Tonkin. Haïphong existe et s'est développé avec une prodigieuse rapidité, il est desservi par les voies de navigation intérieure, il est tête de ligne du réseau des voies ferrées du Tonkin ; enfin, plus de 14 millions ont déjà été appliqués à des améliorations qui en font une cité salubre, agréable et pourvue d'un outillage commercial et maritime considérable.

Telles sont les considérations qui ont déterminé le Conseil supérieur à approuver les conclusions formulées par le service des Travaux publics, et que nous résumons comme suit :

I. — Maintien d'Haïphong comme port du Tonkin. Les projets consistant à choisir Hong-gay et Quang-Yén ont été écartés. Hong-gay est difficilement accessible à la batellerie pour rattacher ce point au réseau des voies ferrées, il faudrait construire 62 kilomètres de chemin de fer. À Quang-Yén, on rencontre des conditions favorables, au point de vue nautique, mais tout serait à créer.

II. — Ouverture d'un chenal d'accès au port de Haïphong, chenal dragué à la cote 7 et traversant la baie d'Along, la Grande-Brèche et l'île de Hanam.

III. — Construction à Haïphong de 850 mètres de murs de quai entre le canal Bonnal et le Song-tam-bàc.

IV. — Construction d'une forme de radoub de 200 mètres de longueur utile.

La question du port d'Haïphong entre donc dans une phase nouvelle. Elle n'est plus seulement l'objet des études des spécialistes : elle vient d'être, en principe, tranchée par le gouvernement général de l'Indo-Chine, puis par le Conseil supérieur, et c'est la manière de voir de l'Union coloniale française qui a prévalu, ce sont nos arguments qui ont servi en quelque sorte de thème à la thèse qui, en définitive, a été adoptée. C'est là une constatation qu'il n'était pas superflu de faire.

DISCOURS DE MONSIEUR LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL BEAU AU CONSEIL SUPÉRIEUR

(*L'Avenir du Tonkin*, 26 août 1904)

.....

Les quais de Haïphong ont donné lieu, le 25 mai. à une adjudication sur concours qui n'a pas été acceptée.

Un nouveau projet a été établi sur des données d'exécution plus faciles. Il n'en résultera aucun retard appréciable quant à l'époque où le nouveau quai pourra être livré à l'exploitation.

Les travaux d'amélioration des voies d'accès du port de Haïphong ont pu commencer dès que la grande drague a été mise en état de fonctionnement. Un chenal d'un kilomètre de longueur sur une largeur de 70 mètres a été ouvert à la cote - 4 m. 50.

Le travail a été interrompu au moment du renversement de la mousson ; un examen minutieux du chenal à la fin de la présente saison permettra de se rendre compte de la stabilité de ce chenal et de la possibilité d'utiliser le Cua-nam-Triêu comme voie d'entrée provisoire, en attendant la solution définitive. Cette solution définitive semble devoir nous être prochainement donnée par les études faites depuis l'année dernière sur la barre du Lach-Huyên, études qui ont montré que cette barre est en grande partie soustraite aux causes diverses d'envasement des barres du Cua-nam-Triêu et du Cua-Cam et qu'il n'était pas permis de compter sur le maintien du chenal qui pourrait y être creusé.

Le Lach-Huyên baigne le pied de la grande île de la Cac-Ba. Le chenal serait donc protégé par cette masse rocheuse contre le vent et le courant du côté de l'est. Des enrochements pourraient d'ailleurs être faits sans difficulté sur la rive opposée. Les navires seraient assurés de trouver sur la barre une eau calme.

Enfin, Messieurs, cette solution est la seule qui donne toute satisfaction au point de vue de la défense.

L'entrée de Haïphong serait désormais protégée par l'île de la Cac-Ba, où il est facile d'installer des batteries commandant la passe et en arrière desquelles nos bâtiments

pourraient trouver un abri excellent dans les mouillages naturels du Lach-Huyên et du Cua-nam-Triêu.

Coll. Olivier Galand
HAÏPHONG. — La Drague (M^me^ G. Wirth, éditeur, Saïgon).

Coll. Olivier Galand
La Drague. — Haïphong (M^me^ Terray, photographe, Saïgon, 136, rue Catinat).

[22]

Indo-Chine

Le fonctionnement du service des travaux publics en 1904
et la situation des travaux
(*Bulletin de la Société française des ingénieurs coloniaux*,
no 35, 1er trimestre 1905)

X. — DRAGAGES DU PORT DE Haïphong

Approfondissement de la barre du Cua-nam-Triêu

[51] Le Cuanam-Triêu et la coupure de Dinh-Vu sont les voies généralement suivies pour accéder au port de Haïphong.

L'ouverture de la coupure de Dinh-Vu et le creusement dans la barre du Cua-nam-Triêu d'un chenal, dragué à 5 mètres de profondeur au-dessous des basses mers, étaient inscrits au programme de 1896 ; les travaux ont été adjugés le 8 février 1897 à la maison Porchet, de Haïphong. La coupure seule a été exécutée par l'entrepreneur, auquel la résiliation a été accordée par arrêté du 12 mars 1902, avant que les travaux de dragages de la barre aient été sérieusement entrepris. Ces travaux ont été repris au mois de février 1904 à l'aide de la drague *Haïphong* nouvellement construite. Ils ont été interrompus au mois de mai par le renversement de mousson, et seront repris aussitôt après l'établissement de la mousson de N.-E.

Le cube dragué a été de 66.000 mètres cubes environ; le chenal a été ouvert sur 75 mètres de largeur et sur une longueur de 980 mètres environ, à la cote - 4 m. 50.

Bien que la barre n'ait pas été percée de bout en bout, la manière dont se maintiendra ce premier dragage donnera déjà de précieuses indications sur la tenue d'un chenal dragué dans la barre du Cua-nam-Triêu.

CHRONIQUE DE HAÏPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 16 janvier 1905)

On nous annonce les fiançailles de mademoiselle Berny, fille du lieutenant de port d'Haïphong, avec monsieur Beau, commis des Douanes.

Haïphong
Premier déchargement de pétrole dans les réservoirs de MM. Speidel et Cie
(*L'Avenir du Tonkin*, 20 septembre 1905, p. 3, col. 6, p. 4, col. 1-2)

Les Ports d'Indo-Chine

LES FORMES DE RADOUB DE SAÏGON ET D'HAÏPHONG
(*La Dépêche coloniale*, 18 janvier 1906)

Le progrès continu du développement commercial de l'Indo-Chine rend insuffisant à l'heure actuelle l'outillage des ports de Haïphong et de Saïgon. Le mouvement maritime

de Haïphong a dépassé les prévisions sur lesquelles on avait calculé les établissements du port. Lorsqu'en 1902, dans le programme des travaux à exécuter à Haïphong, on inscrivit la construction d'une forme de radoub pour grands navires, on pensait que cette création ne serait pas immédiatement nécessaire. Mais il a bien fallu reconnaître que, d'une part, l'accroissement du commerce au Tonkin, d'autre part, l'approfondissement des chenaux du Cua-Nam-Trieu et du Cua-Cam, qui ouvrait la voie aux navires de grand tirant d'eau, rendaient nécessaire l'établissement immédiat d'une forme de radoub.

En même temps, à Saïgon, point d'appui de la flotte, les aventures du dock flottant et les besoins nouveaux de la défense maritime obligeaient le gouvernement à se mettre en mesure de créer une cale de radoub fixe.

Le Conseil supérieur de l'Indo-Chine a été saisi de tous ces projets. En même temps, on les avait mis à l'étude.

D'accord avec la chambre de commerce de Haïphong, le service des travaux publics a recherché et étudié le type de forme de radoub qui conviendrait aux plus grands navires fréquentant le port et fixé les caractéristiques ci-après de l'ouvrage :

Longueur : 140 mètres.
Largeur à l'entrée : 18 mètres.
Tirant d'eau sur le seuil en morte eau : de 6 mètres à 7 m. 60 suivant la marée.

La dépense est évaluée à 3.600.000 fr.

Par une délibération en date du 3 octobre 1905, la chambre de commerce de Haïphong a pris l'engagement de contribuer pour un tiers de la dépense avec un maximum de 1.200.000 francs pour sa subvention.

L'annuité d'amortissement en trente ans serait de 75.000 francs et pourrait être couverte par un droit de 0 fr. 25 par tonne pour les 300.000 tonnes de marchandises reçues ou exportées par le port de Haïphong.

……

A. DE BERQUES

Haïphong
(*L'Avenir du Tonkin*, 14 juin 1906)

Nos pilotes. — Il y a deux ans, la Compagnie des Chargeurs Réunis fit aux pilotes de notre port un procès, qu'elle gagna du reste, pour ne pas s'être tenus au poste de mouillage et avoir, de ce fait, obligé des navires de la dite compagnie à rester plusieurs heures devant Hôn-Dâu sans pouvoir monter.

C'est aujourd'hui, paraît-il, la Compagnie des Messageries Maritimes qui dépose contre eux des réclamations pour manque dans le service. Dimanche, l'*Himalaya*, cargo de cette compagnie, arrivait à 3 heures de l'après-midi à Hôn-Dâu, demandant un pilote, qui ne montait à bord qu'à 10 heures du soir. À l'arrivée de la *Manche*, avant-hier, le mème fait se produisit. Ce vapeur, bien qu'arrivé dans la nuit, n'eut un pilote à bord qu'à 10 heures du matin. Or comme à cette heure, c'était basse mer, la *Manche* ne put monter que vers 2 heures de l'après midi, perdant presque une demi journée en bas du fleuve.

Si le nombre actuel des pilotes n'est pas suffisant pour assurer un service régulier du port, que l'Administration en nomme d'autres, mais de pareils faits ne devraient et ne doivent pas se produire.

CHRONIQUE DE HAÏPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 7 septembre 1906)

Heureuse innovation. — Nous sommes heureux d'apprendre que l'Administration des Travaux publics a bien voulu autoriser l'entrepreneur chargé du transport du navire à la poste des sacs de correspondances, à venir sur les appontements avec ses voitures. Donc plus besoin de mettre les sacs sur les wagonnets pour, cent mètres plus loin, les mettre dans les fourgons ; cette double manipulation est supprimée et, de ce fait, le courrier arrivera environ vingt minutes plus tôt au bureau de poste.

Nos félicitations à M. Lefebvre, ingénieur en chef des T. P., qui a bien voulu rompre avec la vieille routine administrative.

———————————

Haïphong
(*L'Avenir du Tonkin*, 12 novembre 1906)

Choses municipales. — Samedi matin, M. Tournois avait réuni à la résidence mairie la commission des travaux afin d'examiner avec M. Jullidière, directeur général des travaux publics, M. Lefebvre ingénieur en chef de la navigation, le projet de vente des terrains actuels de la résidence-mairie et les parcelles de terrain que l'administration devait conserver au bord du fleuve. D'un commun accord, il a été décidé qu'une bande de terre de 30 mètres serait conservée sur ces 30 mètres, 10 seraient conservés pour le chemin de halage et les besoins de la batellerie, les 20 mètres restants sont destinés à l'établissement d'un boulevard longeant le Cua Cam ; cette largeur a été reconnue indispensable pour permettre l'établissement de la voie ferrée qui sera certainement construite un jour, pour desservir les quais et appontements qui s'installeront dans cette partie du fleuve. Ce bord du Cua Cam entre le canal Bonnal et le Song Tam Bac est, en effet, appelé à être entièrement concédé au commerce dans un laps de temps assez rapproché.

———————————

CHRONIQUE DE HAÏPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 31 mars 1907)

Les quais. — On est surpris, en arrivant à Haïphong, de constater que les quais son occupés sur leur plus grande étendue par divers bâtiments ou chantiers appartenant à l'administration. Les Travaux publics, la résidence-mairie, l'hôpital, les bureaux de la place, la Manutention, le commissariat, occupent les emplacements qui, dans tous les pays, sont réservés au commerce, et plus spécialement, aux entreprises de navigation. Il semble qu'en plaçant près du bord des rives du Cua-cam, toutes les constructions citées plus haut, on ait voulu la centralisation de la ville, au delà du canal Bonnal, ce fossé bourbeux et inutile, ou du Song-tam-bac, cette annexe du port de Haïphong.

Cependant cette longue bande de terrain occupée par des bâtiments ou des chantiers administratifs et militaires était bien l'emplacement tout indiqué du port de commerce de Haïphong. Les navires, non privilégiés actuellement, obligés de mouiller au milieu de la rivière, auraient pu accoster des appointements, lesquels auraient dû être construits en amont du débouché du canal Bonnal ; mais notre port ainsi aménagé aurait amené la suppression des opérations de garage, pour lesquelles une flottille de chalands de 100 tonnes au minimum, de remorqueurs est employée. De ce fait, les docks de Haïphong en auraient subi le contre coup, puisqu'ils en sont les propriétaires.

Il y a près d'un an, une compagnie de navigation à demandé à se rendre acquéreur de ces terrains pour y installer des appontements et des magasins généraux.

La municipalité, pressentie, renvoya ces offres, a l'étude de sa commission des finances ; puis la question tomba dans le domaine de l'oubli. Puisque l'on ne veut pas céder ces emplacements des rives du Cua-Cam au commerce maritime et fluvial, pourquoi ne mettrait-on pas à exécution la proposition faite par MM. Porchet et Martin à la séance du conseil municipal du 8 juin 1906 : construire une rue reliant le boulevard de la République au bord du fleuve, c'est-à-dire l'élargissement de la ruelle conduisant à l'appontement Debeaux. Une autre route devrait être construite sur le bord du fleure partant de l'angle des boulevards de la République et de France, pour aboutir à la route qui passe-devant les bureaux de la place. Notre port et notre ville n'auraient qu'à gagner à l'ouverture de cette voie qui passerait derrière la Résidence.

Ce qui est certain, c'est que les quais de Haïphong sont inaccessibles sur leur plus grande partie.

———————————

MARINE

(*La République des Charentes*, 24 février 1909, p. 3, col. 5)

ROCHEFORT

Une commission, présidée par le contre-amiral Boulineau, vient de procéder, à La Rochelle, à la réception d'une chaloupe de sauvetage en acier zingué (système Albert Henry). Cette chaloupe, qui est destinée à la station du Tréport, a été construite par les ateliers Decout-Lacour*, à La Rochelle, pour le compte de la Société centrale de sauvetage des naufragés, qui possède déjà dix embarcations de ce type, exécutées par la même maison.

Deux autres chaloupes, munies de moteurs à pétrole de 35 chevaux, de sauvetage grand modèle, sont en achèvement au même chantier et destinées au service du pilotage d'Haïphong.

———————————

MUTATIONS ET NOMINATIONS DANS LE PERSONNEL COLONIAL

———————

MUTATIONS

(*La Dépêche coloniale*, 20 décembre 1909)

Les affectations suivantes ont été prononcées :

INDOCHINE

MM. les administrateurs de 4e classe des services civils Parent (Annam), et Groslier (direction de la province du Darlac) ; les docteurs Le Lan, médecin titulaire de l'assistance médicale (province de Son-la) ; Harismendy, médecin stagiaire (Cochinchine) ; et Polidori, médecin stagiaire (province de Xung-Yen) ; Gauchet, conducteur principal des travaux publics (circonscription des chemins de fer du Sud), et Vilmont, conducteur de 4e classe (circonscription territoriale du Cambodge) ; Chodzko, capitaine de port (service maritime du Tonkin) ; les gardes principaux de la garde indigène Duplay (Cambodge), et Maguez (Tonkin).

———————————

CHRONIQUE DE HAÏPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 24 mars 1910)

L'ENTRÉE DU PORT DE HAÏPHONG.— Il y a huit jours à peine, nous disions que la navigation sur la côte tonkinoise à cette époque de l'année, était vraiment pénible et difficile par suite de la brume règnent au large.

Et rapportant les expériences tentées, en décembre dernier, à Boulogne-sur-Mer, avec la télégraphie sans fil, nous demandions que les postes de Kiên-an et de Hongay fussent pourvus du radiogoniomètre, invention des ingénieurs italiens, MM. Tosi et Bellini, et que les vapeurs postaux soient astreints à posséder à leur bord un poste de télégraphie sans fil du même système.

Le vapeur « Colombo » apportant le courrier de France arriva, mardi dernier vers midi, dans les parages du phare de Hondau. Un immense rideau de brume lui masquait la vue de la côte et du phare.

Ce n'est que vers 3 heures 30 de l'après.midi qu'il aperçut la terre, dans une éclaircie et que pilote put se rendre à bord. Le « Colombo » perdit donc 4 heures en face de Hondau à attendre pour entrer dans notre port, par la faute du brouillard.

Cette arrivée du vapeur « Colombo » nous rappelle celle du même vapeur, il y a un an environ, et à bord duquel se trouvait M. Morel, résident supérieur. Le « Colombo », à cette époque, resta environ 20 heures en face de Hondau, cherchant l'entrée du port et s'échouant plusieurs fois, heureusement sans accident grave.

En mettant pied à terre, M. Morel, résident supérieur, déclara qu'il fallait mieux outiller le port de Haïphong. Pour remédier aux inconvénients du brouillard, il proposa d'armer le phare de Hondau d'un canon, et de placer à l'entrée du Cua-Nam-Trieu des cloches sous-marines, afin que les navires puissent trouver leur route.

M. Morel, résident supérieur, est parti pour France où la retraite vient de l'atteindre, et nous attendons toujours le canon et les cloches sous-marines. Ce serait une dépense de quelques milliers de francs à inscrire au budget du protectorat, dépense urgente et nécessaire, on le constate, puisque les navires sont encore obligée d'attendre au large lorsque le brouillard les empêche de distinguer le phare de Hondau et la côte.

Nous avons préconisé l'utilisation de la télégraphie sans fil et du la boussole hertzienne, pour cette question si importante.

———————————

LA VIE INDOCHINOISE
par A. GUILLEMIN
(*Les Annales coloniales*, 8 septembre 1910)

D'après la statistique commerciale de Haïphong, il ressort que pendant le 1er semestre de 1910, il a été exporté sur l'Europe : 10 tonnes 60 de bambous, rotin, joncs et ouvrages en nattes, 26 tonnes 167 de badiane, 20 tonnes 439 de benjoin, 480 tonnes 221 de bois, 182 tonnes 145 de cale,76 tonnes 908 de caoutchouc, 7 tonnes 393 de cheveux, 95 tonnes 339 de cornes, 123 tonnes 845 de filés et déchets de coton, 77 tonnes 358 d'huiles, fruits et graines oléagineuses, 1 tonne 895 de haricots et légumes secs, 8 tonnes 107 de jute, 5704 tonnes 818 de maïs, 543 tonnes 819 de manioc, 49 tonnes 225 de meubles et objets de collection, 9921 tonnes 312 de minerais,47 tonnes 225 de nattes et ouvrages, 893 tonnes 004 de paddy, 146 tonnes 979 de peaux, 6 tonnes 742 de plumes, 2669 tonnes 427 de riz, 4 tonnes 007 de soie et déchets, 282 tonnes 780 de sticklaque, 20 tonnes 363 de thé, 88 tonnes 467 de saumons d'étain, 12 tonnes 450 de cire d'abeille, 8 tonnes 928 de résine, 247 tonnes 907 de divers, 14 tonnes 655 de ventilateurs, soit au total 21.777 tonnes 962, dont

15.638 tonnes 631 enlevées par les Messageries maritimes, 3831 tonnes 481 enlevées par les Chargeurs Réunis, et 2.307 tonnes 810 par des navires étrangers.

En 1908, pour la même période de temps, les exportations sur la France et les colonies atteignaient 20.815 tonnes 399.

En 1909, il avait été exporté 47.092 tonnes 715.

Le maïs comptait déjà pour 15118 tonnes 878 alors qu'on compte actuellement 5.704 tonnes 818 ; les riz pour 21260 tonnes 333 alors qu'on compte 2269 tonnes 427.

La résidence supérieure fournit d'excellents renseignements sur la récolte de maïs et de riz du 5e mois et tout fait espérer que les expéditions en juillet viendront rétablir l'équilibre dans les statistiques de sortie.

———————————

LA VIE INDOCHINOISE
(*Les Annales coloniales*, 20 octobre 1910)

Le port de Haïphong a reçu, pendant la 1re quinzaine d'août, 313 balles de coton filé pesant 50.177 kg. pour la consommation ; 1.917 balles de coton filé pesant 80.514 kg. en transit pour le Yunnan ; 310 balles de coton brut pesant 55.800 kg. pour la consommation, et 72 caisses d'argent contenant 110.500 piastres.

Il a exporté au total 21.640 sacs de riz. ; 4.000 tonnes de maïs, 54.547 sacs de maïs, 6.655 barils de ciment, 2.200 tonnes de charbon de terre ; 331 balles de coton filé et 142 colis de coton égrené.

———————————

Les travaux du port de Haïphong
(*La Vie coloniale*, 1er mai 1911)

Les pourparlers engagés.par le président de la chambre de commerce de Haïphong (dûment autorisé par arrêté du gouverneur général de l'Indo-Chine),en vue d'un emprunt de 1.500.000 francs destiné à l'exécution de travaux publics, touchent à leur fin.

Sans avoir recours à une émission.publique, la chambre de commerce de Haïphong obtiendra cet emprunt de la Compagnie des chemins de fer du Yunnan.

Comme on le sait, les travaux dont il s'agit ont été classés en deux catégories, selon leur degré d'urgence.

La première comprend l'allongement et le renforcement des appontements actuels, le raccordement du chemin de fer avec les docks, de façon à faire de ceux-ci une véritable gare maritime, enfin la construction de bâtiments et de magasins pour le service de la douane. La deuxième série comporte la construction d'un bassin de radoub pour les navires de grand tonnage.

———————————

M. Sarraut à Haïphong
(*Les Annales coloniales*, 15 février 1912)

Après une promenade en baie d'Along dont il est revenu enchanté, le gouverneur général a visité diverses installations industrielles d'Haïphong.

À huit heures, il s'est rendu au dîner qui lui était offert par la chambre de commerce et le conseil municipal et auquel assistaient MM. Malan, secrétaire général de

l'Indochine ; Simoni, résident supérieur au Tonkin ; Hauser, maire d'Haïphong, le lieutenant Renaud ; MM. Porchet, Bouchet, Brousmiche, Linossier, Paquin, Merche, Poinset, Giqueaux, Girodolle, Flambeau, Godelu, Barrière, Burdin, Malod, Nam Sinh et Ich-long.

M. Bouchet, premier adjoint, a porté un toast à M. le gouverneur Sarraut, exprimant le désir des deux assemblées de l'entretenir de leurs desiderata.

Le gouverneur général a répondu en levant son verre a la ville de Haïphong, heureux de se trouver au milieu des représentants de la population et du commerce, déclarant qu'il étudierait avec la plus grande attention, toutes les questions qui lui seront soumises et leur donnera la suite qu'il estimera la plus favorable à l'intérêt. général.

Le lendemain, M. Sarraut a visité a bord de la chaloupe Tuyên-Quang le port d'Haïphong et s'est fait donner toutes les explications relatives aux travaux projetés par MM. Constantin, directeur, et Lefebvre, inspecteur des Travaux publics.

Le gouverneur général a constaté que le travail des dragages entrepris sur les bancs du Cua-cam et du Cua-Nam-Tirue était beaucoup trop coûteux et espère trouver une autre solution, moins onéreuse.

M. Simoni, résident supérieur, a fait remarquer au gouverneur général qu'en présence du développement économique du pays, le Tonkin sera appelé., dans un délai plus ou moins long, à créer un deuxième port en eau profonde pour les navires de gros tonnage, port qui pourrait être situé dans le Cua-nam-Trieu, en face Quang-yên. Un chemin de fer de 5 à 10 kilomètres environ relierait la rive de Cua-nam-Trieu à la rive du Cua-cam. Le port de Haïphong continuerait à recevoir les navires de petit tonnage et le nouveau accueillerait les gros cargos. Ce projet a paru des plus intéressants à M. Sarraut qui a décidé d'en poursuivre l'étude.

À dix heures a eu lieu la réunion extraordinaire à la Chambre de commerce, à laquelle assistait le gouverneur général, M. Porchet, président, a présenté les desiderata du commerce local,

Les travaux réclamés pour le port d'Haïphong sont de deux sortes : ceux d'aménagement. du port et ceux destinés à en améliorer l'accès. Ces derniers sont, de beaucoup, les plus considérables, les plus coûteux, et le gouvernement seul peut les entreprendre.

Les autres, qui consistent, dans l'augmentation des moyens d'accostage — constructions d'appontement — la Chambre de commerce est en train de les effectuer avec l'aide du commerce local.

Légendes :

Retour d'une excursion sur le fleuve Rouge, M. Albert. Sarraut descend, suivi de M. Simoni.

Le départ du train. M. Sarraut, accoudé à la voiture, cause au résident supérieur du Tonkin

---

CHRONIQUE DE HAÏPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 20 juillet 1912)

NOTRE PORT. — Voilà la fâcheuse situation de l'an dernier, où les navires fréquentant régulièrement notre port restaient mouillés en rivière, faute de place aux appontements, qui recommence avec l'activité de la saison d'exportation des grains.

Dimanche, très probablement, va arriver le *Yunnan*, cargo-boat des Messageries maritimes venant de Chine, qui, ayant des grosses opérations de chargement à effectuer, va prendre la place qu'escomptait pouvoir occuper le vapeur des Chargeurs réunis, *Amiral-Obry*, qui, arrivant lundi, devra rester en rivière. De même, le *Guadiana*,

attendu mardi, ne trouvera pas place aux appontements. Voilà donc deux bateaux à passagers, dont un, l'*Obry,* qui aura à embarquer un grand nombre de passagers, dont des malades et des alités, qui vont faire toutes leurs opérations de débarquement et d'embarquement dans les conditions les plus désagréables et les plus incommodes.

Nous ne protestons pas, étant d'avis que le fret, qui est la richesse des compagnies et représente celle du Tonkin, a droit à quelques égards et la décision de la chambre de commerce de demander que les bateaux soient admis à prendre place aux appointements selon leur tour d'arrivée, nous ayant paru la solution la plus logique et la plus régulière du problème Mais il nous est bien permis de déplorer une pareille situation et de constater, une fois de plus, combien dans ce pays, où tant de millions ont été dilapidés et gâchés en travaux inutiles, on a peu fait pour son outillage économique, source cependant indiscutable de sa prospérité.

CHRONIQUE DE HAÏPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 22 juillet 1912)

OBSÈQUES. — Lundi soir, à 5 heures, ont eu lieu les obsèques de M. Harold, John Scott, pilote de la rivière de Haïphong, décédé hier après-midi, dans sa 53e année.

……

CHRONIQUE DE HAÏPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 24 juillet 1912)

LES INCIDENTS DE « L'AMIRAL-OBRY ». — Nos lecteurs savent que, par suite de manque de place aux appointements, la vapeur *Amiral-Obry*, des Chargeurs Réunis, a été obligé de mouiller en rivière.

L'agent de la compagnie ayant décidé de faire supporter aux réceptionnaires des marchandises les frais de débarquement, les réceptionnaires se sont réunis, hier après-midi, et ont décidé de refuser de prendre livraison de leurs marchandises, grevées de ce supplément de frais.

CHRONIQUE DE HAÏPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 26 juillet 1912)

L'ACCOSTAGE AUX APPONTEMENTS. — L'arrivée du vapeur *Amiral-Obry*, obligé de mouiller en rivière faute de place aux appontements, a remis en discussion la question de l'accostage des navires aux appontements des docks.

L'an dernier déjà, presque à pareille époque, l'*Amiral-Magon* avait trouvé la place prise par deux navires de commerce ; mais alors, les choses avaient pu être facilement arrangées, le *Saxonia*, un de ces navires, ayant débordé, ses opérations terminées, quelques heures après l'arrivée du cargo des Chargeurs réunis qui put prendre sa place.

L'agent des Chargeurs protesta alors auprès de la chambre de commerce, voulant faire reconnaître et consacrer, par une décision de cette assemblée, un droit de priorité pour l'accostage de ses navires aux appontements. Il faisait valoir que l'article 7 du contrat du 30 avril 1909 lui accordait de façon formelle cette priorité, qui devait être d'autant plus indiscutable que sa compagnie entreposait ses chargements aux docks de la chambre de commerce, leur procurant, ainsi, des bénéfices appréciables.

La chambre n'admit pas cette théorie, pas plus que celle de la priorité du pavillon, pas plus encore que celle du privilège postal, et il fut décidé, établi et réglé que les navires seraient admis aux appontements dans leur ordre d'arrivée, que dans le cas où deux navires se présenteraient en même temps la priorité serait accordée, aux termes de l'article 7 du contrat du 30 avril 1909, à celui qui aurait des opérations à faire avec les docks de la chambre de commerce, et, pour éviter des stationnements trop prolongés, que le temps de séjour aux appontements serait calculé à raison de 100 tonnes manipulées par vingt-quatre heures.

Les deux compagnies des Chargeurs réunis et des Messageries maritimes décidèrent alors, en présence de cette décision, chaque fois qu'un de leurs bateaux resterait en rivière, de faire supporter aux réceptionnaires des marchandises, en plus des frais de débarquement ordinaires — une piastre vingt — tous les frais de gabarrage qu'elles auraient à payer, soit un supplément de quatre vingt cents par tonne.

Cette nouvelle souleva, à la chambre de commerce même, d'unanimes protestations.C'est pourquoi, sans doute, la compagnie des Messageries maritimes, bien qu'elle en ait eu l'occasion depuis, n'a pas donné suite à son projet qu'elle avait cependant officiellement notifié à la chambre de commerce par une lettre en date du 6 septembre.

Quant à la compagnie des Chargeurs Réunis, l'occasion ne s'était pas encore présentée pour elle d'appliquer la taxe supplémentaire.

Aussi, avait-on quelque peu oublié cet incident quand l'agent des Chargeurs Réunis, n'ayant pas obtenu, malgré ses démarches auprès de l'autorité supérieure, l'accostage de l'*Amiral-Obry*, aux appontements déjà occupés par le *Yunnan* et un navire de commerce, le *Kintail*, informa les réceptionnaires de marchandises qu'il allait leur faire payer un supplément de quatre-vingts cents par tonne pour frais de gabarrage. Ce fut parmi ceux-ci une protestation unanime et nous avons déjà dit qu'ils avaient refusé de payer la nouvelle taxe que l'on prétendait leur imposer.

Quelle sera la solution de ce conflit ? Nous l'ignorons et n'avons pas à nous en occuper, pour le moment du moins. Les intéressés retireront leurs marchandises en faisant toutes réserves sur le payement des nouveaux frais qui leur ont été imposés, des procès seront intentés, et la. justice consulaire réglera la situation comme elle devra être réglée.

Maintenant, on a reproché à l'agent des Chargeurs Réunis de ne pas avoir cherché à obtenir de la complaisance des cosignataires des deux navires, alors aux appontements lors de l'arrivée de l'*Obry*, qu'ils veuillent bien faire place à son bateau. C'est là, à notre avis, un argument d'ordre purement sentimental, si l'on peut dire. En admettant que la démarche ait été couronnée de succès, on ne peut prétendre que, le mois prochain, la situation se présentant identique, le résultat eût été le même. L'agent des Chargeurs, dans ces conditions, devait, dans l'intérêt même de la compagnie qu'il représente, essayer d'obtenir de l'autorité supérieure la reconnaissance du privilège qu'il réclamait et, par suite, l'établissement d'un droit pour tous ses bateaux à prendre place aux appontements dès leur arrivée.

L'autorité supérieure, se retranchant derrière l'avis déjà formulé par la chambre de commerce sur l'interprétation des règlements en vigueur, n'a pas donné au représentant de la compagnie des Chargeurs la satisfaction qu'il attendait. Mais il était du devoir de ce dernier de chercher à l'obtenir.

C'est maintenant une affaire réglée et il ne pourra plus y avoir de contestation a ce sujet pour l'avenir. Mais il reste la question de l'augmentation de la taxe de débarquement pour frais de gabarrage, dont les réceptionnaires de marchandise-contestent la régularité.

Dans une nouvelle réunion, tenue mercredi matin, ils ont décidé de rechercher si le problème n'avait pas été déjà résolu. Ils prétendent que si et que la taxe de une piastre

vingt jusqu'à maintenant pratiquée n'a précisément été fixée à ce chiffre que pour unifier les frais de débarquement, qu'ils aient lieu à quai ou en rivière.

D'après eux, la taxe perçue autrefois était de quatre-vingt cents aux appontements et on l'augmentait d'une nouvelle perception de quatre-vingt cents quand il y avait lieu à gabarrage. En 1905, on aurait fait une cote mal taillée et fixé les frais à une piastre vingt en toutes circonstances.

Cette interprétation paraît, en effet, confirmée par la façon dont sont libellés les reçus délivrés par la compagnie des Messageries maritimes, qui portent :

« Reçu de M… la somme de… pour frais de débarquement de… tonneaux de marchandises à 1 p. 20 la tonne, *débarquement à quai ou en rivière*. »

Nous avons cherché trace de cette entente survenue entre commerçants et compagnies de navigation, mais nous ne l'avons pas encore trouvée.

La question en est là.

———————————

CHRONIQUE DE HAÏPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 8 janvier 1913)

L'OUTILLAGE DE NOTRE PORT. — Nous écrivions, il y a quelques jours, qu'il serait indispensable, étant donné l'impuissance avouée du gouvernement à doter rapidement le port de Haïphong de l'outillage dont il a un si impérieux besoin, de laisser à la chambre de commerce la libre disposition des plus-values produites par la taxe spéciale établie pour servir à l'amortissement de l'emprunt de quinze cent mille francs, plus-values qui atteignent, à l'heure actuelle, le montant des sommes nécessaires au service régulier.

Une preuve nouvelle vient d'en être donnée.

Il y a un mois environ, le directeur de l'exploitation de la Compagnie du Yun-Nan écrivait à la chambre pour lui faire connaître que la société était disposée à lui céder, pour le prix de 20.000 fr., deux grues se trouvant au dépôt de Haïphong et qui lui sont revenues à plus de 50.000 fr.

M. Dupontès, ayant des offres d'un particulier pour ce prix, proposait à la chambre de commerce de la faire profiter de cette occasion qui lui permettait d'acquérir à bon compte un matériel dont elle pouvait avoir besoin. Et la chambre de commerce, tout en reconnaissant combien les deux grues lui seraient utiles pour le service des deux appontements en construction, dut décliner l'offre faute d'avoir à sa disposition les sommes nécessaires.

Que le gouvernement ne fasse rien pour outiller le port de Haïphong, cela est compréhensible dans l'état des finances de la colonie ; mais il devrait -au moins faire tout son possible pour laisser l'initiative privée, qui a déjà tant fait ici, mener à bien l'œuvre entreprise.

———————————

CHRONIQUE DE HAÏPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 16 février 1913)

COMMISSION DU PILOTAGE. — La commission du pilotage, présidée par M. Chodzko et composée de MM. Viel, capitaine au long cours, Dumas, Suzzoni et Laroque, s'est réunie ce matin pour faire subir à M. Ribaud-Lagasse les examens de pilotage.

M. Ribaud Lagasse a été reçu élève pilote.

———————————

CHRONIQUE DE HAÏPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 3 septembre 1913)

DANS LE PORT. — Les intéressantes statistiques dressées par M. Goubier sur le mouvement commercial du Tonkin pendant le second trimestre de 1913 viennent de paraître. Noua en tirons les renseignements suivants sur le mouvement de notre port.

Du 31 mars au 30 juin, le nombre der navires entrés ou sortis a été de 183, représentant une jauge totale de 218.193 tonneaux et ayant trans porté 117.223.333 kilos de marchandises. Pendant la période correspondante de 1912, on n'a fait enregistré que 180 navires, jaugeant 210.616 tonneaux mais qui avaient transporté 131.418.582 kg de marchandises. Il y a donc augmentation pour le nombre et pour le tonnage, mais diminution au point de vue du fret transporté.

Ce mouvement général se répartit :

Aux entrées : 45 navires français jaugeant 62.703 tonneaux et transportant 16.767 tonnes de marchandises, contre 43 navires français jaugeant 57.262 tonneaux et transportant 17.921 tonnes en 1912 ; 19 navires allemands, jaugeant 15 986 tonneaux et transportant 1.884 tonnes, contre 27 unités, jugeant 23.813 tonneaux et transportant 4.277 tonnes en 1912 ; 15 navires anglais, jaugeant 15.470 tonneaux et transportant 3.839 tonnes, contre 17 unités, jaugeant 21.379 tonneaux et transportant 3.681 tonnes en 1912 ; 7 navires japonais ,jaugeant 10.563 tonneaux — il n'y en avait pas eu en 1912 — ; 4 navires norvégiens, jaugeant 3.530 tonneaux et venant sur lest contre 2 navires jaugeant 1.430 tonneaux et transportant 160 tonnes ; 1 navire hollandais, de 573 tonneaux et transportant 958 tonnes contre 1 navire de 573 tonneaux transportant 397 tonnes ; enfin 1 navire américain de 1.215 tonneaux sur lest ; il n'y en avait pas en 1912.

Soit au total aux entrées : 92 navires, jaugeant 110.100 tonneaux et ayant débarqué 23.419 tonnes de marchandises contre 90 navires, jaugeant 101.487 tonneaux et ayant débarqué 26.438 tonnes pendant la période correspondante de 1913.

Aux sorties : 11 navires français, jaugeant 61.014 tonneaux et transportant 37.277 tonnes de marchandises, contre 15 jaugeant 60.516 tonneaux et transportant 39.467 tonnes ; 18 allemands jaugeant 15.155 tonneaux et transportant 18.851 tonnes, contre 26 jaugeant 23.069 tonneaux et transportant 36 877 tonnes ; 15 anglais, jaugeant 15.170 tonneaux et transportant 11.170 tonnes contre 16, jaugeant 20.541 tonneaux et transportant 27 037 tonnes ; 7 japonais, jaugeant 10.563 tonneaux en transportant 17.150 tonnes — aucun en 1912 — ; 4 norvégiens, jaugeant 3.530 tonneaux et transportant 7.481 tonnes contre 2, jaugeant 1.130 tonneaux et transportant 1.600 tonnes, et 2 hollandais, jaugeant 1.146 tonneaux, sortis sur lest, contre 1 jaugeant 573 tonneaux, sorti également sur lest et 1 américain, jaugeant 1.215 tonneaux et emportant 104.981 tonnes — aucun en 1912.

Soit au total, 91 navires jaugeant 108.093 tonneaux et emportant 93 775 tonnes, contre 90 navires, jaugeant 106 120 tonneaux et emportant 101.981 tonnes pendant la période correspondant de 1912.

En rapprochant ces chiffres de ceux du 1er trimestre, on trouve, pour les six premiers mois de l'année, 359 navires, jaugeant 430.100 tonneaux et ayant transporté 225.100 tonnes de marchandises contre 317 navires, jaugeant 417.021 tonneaux et ayant transporté 234.598 tonnes de marchandises pour le premier semestre de 1912.

———————————

CHRONIQUE DE HAÏPHONG
(*l'Avenir du Tonkin*, 17 octobre 1913)

LES TRAVAUX DES DOCKS. — Dernièrement ont eu lieu, à la Chambre de commerce, les adjudications pour la construction d'une route en bordure du quai des docks et l'installation de quatre bittes supplémentaires sur les nouveaux appontements, adjudications pour lesquelles MM. Dulcé et Porchet ont été respectivement bénéficiaires.

Voici quelques renseignements sur ces travaux : Pour éviter des successions de courbes et d'alignements droits, la route sera tracée en escomptant le déplacement de deux bollards d'amarrage et du poste de police.

En réalité, les points d'amarrage ne seront pas déplacés car on se contentera d'enlever le bollard en fonte, de scier le pieu d'ancrage au dessous de la chaussée et d'amarrer les traversiers sur le massif restant en les noyant dans la traverses de la route.

D'autre part, la construction d'un poste de police plus sérieux que celui existant est un travail qui s'imposera très probablement d'ici peu. On pourra, à ce moment, l'orienter et le placer d'une façon moins gênante. Provisoirement, la route projetée serait légèrement déviée à sa hauteur, afin de ne pas rendre la circulation trop difficutueuse.

En établissant le projet de la route, l'ingénieur, chargé des travaux du port, a supposé que le terre-plein des docks se trouvait à la cote (4,50), ce qui signifie que la route ne serait exécutée qu'après l'achèvement de l'entreprise en cours du mur de quai. Il ne serait même pas inutile d'attendre quelque temps après cet achèvement pour permettre au remblai de se tasser et ne pas avoir, lors du cylindrage, des affaissements de terrain.

Quant eux bittes d'amarrage, le projet des nouveaux appointements n'en comprenait que dix, réparties sur le front d'accostage.

Les capitaines des bateaux qui se sont déjà servis des nouveaux ouvrages ont jugé que les manoeuvres d'accostage seraient beaucoup facilitées par l'installation de quatre bittes sur le front intérieur des appontements. C'est pour répondre à ce desideratum que la chambre de commerce a décidé l'installation de quatre bittes supplémentaires.

*
* *

LE DRAGAGE DU CANAL BONNAL. — L'administration ayant décidé de faire procéder à des travaux de dragage pour approfondir le mouillage réservé aux jonques entre la vérification et les nouveaux appontements, la chambre de commerce avait demandé que ce travail soit poursuivi à ses frais, à l'entrée du canal Bonnal, depuis le Cua-Cam jusqu'au boulevard de la République.

Le projet relatif au mouillage de la vérification a été approuvé le 15 juillet par M. le gouverneur général, et son exécution est déjà commencée, comme nous avons eu l'occasion de le dire. Pour le complément de travail réclamé par la chambre de commerce, le projet prévoit le creusement du canal Bonnal à la côte (2,00) sur une longueur de 180 mètres. Cette profondeur est largement suffisante pour les besoins de la batellerie fluviale ; elle suffit également pour que le matériel de dragages puisse fonctionner à toute hauteur de la marée. La fouille, dont la largeur moyenne au plafond est de 35 mètres, avec talus de trois de base pour un de hauteur, est évasée vers le Cua-Cam pour que l'entrée en soit facile. Il a, de plus, été prévu le long du perré du boulevard Bonnal, vers le débouché dans le Cua-Cam, un élargissement formant plan d'échouage à la cote (1,00), destiné à recevoir le ponton actuel de la vérification.

Le projet ainsi défini nécessitera l'enlèvement de 32.400 m^3 de déblais mesurés au profil ; en comptant environ 20 % en plus pour le foisonnement, le cube mesuré au chaland atteindra donc près de 40.000 m^3. Les travaux seront exécutes par la drague *Dinh-Vu*, desservie par deux chalands à clapets de 100 m^3, et le remorqueur *Tho*. La

vidange se fera dans la boucle Nord du Vang-Chau, du côté de Quang Yên, à environ trois milles du chantier d'extraction. La production journalière étant évaluée à 700 m^3, Il faudra donc environ : 4.000 : 700 = 57 jours de fonctionnement effectif, soit près de 70 jours de présence des engins sur chantier, pour terminer le travail.

La dépense à prévoir pour l'exécution de ces dragages s'élève à seize mille piastres, y compris tous frais de fonctionnement, de réparation et de remise en état du matériel. Les travaux pourront être commencés aussitôt après achèvement du premier projet de dragages devant la vérification.

La chambre a voté les crédits nécessaires pour l'exécution de ce travail.

———————

CHRONIQUE DE HAÏPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 31 octobre 1913)

DANS LE PORT. — À la suite des dernières crues du fleuve Rouge, des dépôts alluvionnaires importants se sont produits dans le Cua-Cam. Le cargo-boat *Pei-Ho,* en chargement aux Docks et dont le tirant dodu est de 8 m. 20, sera obligé de quitter les appointements cet après-midi et d'aller au delà de la coupure de Dinh-Vu, compléter son chargement en prenant 600 tonnes de marchandises. Faute de cette précaution, il se trouvait dans l'impossibilité de quitter le port.

Nous allons revenir prochainement au temps où les bateaux ne pouvaient pas monter jusqu'à Haïphong et où le mouvement des voyageurs et des marchandises se faisait en baie d'Along.

———————————————————

CHRONIQUE DE Haïphong
(*L'Avenir du Tonkin*, 18 mars 1914)

LE QUAI DE CANTON. — Nous avons déjà eu l'occasion d'en parler bien souvent, mais malgré toutes les réclamations dont elle est assaillie, l'administration ne paraît pas s'en soucier outre mesure.

Il faudra bien, cependant, qu'un jour ou l'autre, on se décide à faire quelque chose pour cette voie excessivement fréquentée puisqu'elle dessert une partie du Song-tam-Bach, et qu'on laisse cependant dans un état d'abandon honteux.

À l'heure actuelle, elle n'est plus praticable, transformée qu'elle est en un fleuve de boue profonde au milieu duquel pousses et charrettes restent enlisés jusqu'à mi-roue. Tout le monda se plaint, les riverains protestent et l'administration ne fait rien.

À qui, en effet, incombe l'entretien de cette rue ? À la ville, disent les travaux publics. Au protectorat, affirme la ville, puisqu'elle est située en bordure d'un cours d'eau navigable et que c'est le budget local qui perçoit les taxes d'occupation de ses berges. Et, à se renvoyer ainsi la balle, aucun des deux services ne fait rien.

La question était déjà pendante et le débit ouvert lorsque, voilà trois ans, M. Sarraut arriva en Indochine. Le cas lui fut même soumis lorsqu'à son passage à Haïphong il donna audience aux assemblées élues de la ville pour recevoir d'elles l'expression de leurs desiderata et discuter des affaires d'intérêt local. Il fut décidé alors — bien d'autres voies étant dans le même cas — qu'un échange de vues aurait lieu entre la ville et le protectorat et qu'une commission serait nommés pour faire le classement des voies en litige et répartir la charge de leur entretien autre l'un et l'autre.

Lorsque M. Destenay vint au Tonkin, la question fut reprise et l'accord se fit sur la même solution : la nomination d'une commission chargés du classement. Or M. Destenay, après M. Sarraut, a quitté l'Indochine, rentrait en congé, et aucune

commission n'a été nommée, aucun classement fait, et les rues en litige, le quai de Canton plus que toute autre, tombent de plus en plus en ruines et deviennent de plus en plus (sinon complètement) impraticables.

Il y a là faute, incontestablement, de la part de la municipalité, qui n'a pas rappelé l'attention de l'autorité supérieure sur cette question, pour elle d'intérêt relatif et qu'il est assez naturel qu'elle ait oubliée. Mais il n'en est pas de même pour la ville, que déshonorent de telles voies, de tels cloaques, et qui est impardonnable de n'avoir pas insisté pour avoir une solution.

———————————

La question du port d'Haïphong

par Henri COSNIER,
député de l'Indre
(*Les Annales coloniales*, 18 avril 1914)

La Compagnie des Messageries maritimes et celle des Chargeurs réunis ont mis en service sur la ligne d'Extrême-Orient, au cours de ces dernières années, de remarquables spécimens d'architecture navale ; les bâtiments qui portent là-bas nos couleurs font honneur à la mère-patrie.

Nous devons en louer sans réserve nos compagnies de navigation qui démontrent ainsi, avec preuves à l'appui, que la décadence dont souffre notre marine marchande n'est pas leur fait, mais qu'il faut l'attribuer à nos ports, mal construits ou insuffisants, tel le Havre, paralysant la Compagnie générale transatlantique devant la redoutable concurrence allemande ou anglaise ; à leur outillage défectueux, aux droits élevés de toute sorte (pilotage, stationnement ou autres) ; aux formalités routinières des Douanes, enfin, et par-dessus tout, à l'inertie de l'État qui ne sait pas, ou ne fait rien pour leur attirer un fret que nous voyons en France, par exemple, s'écouler par les frontières terrestres pour gagner les ports étrangers. Suprême dérision !

……

Parlons un peu du Tonkin et de son avenir maritime. Depuis plus de trente ans que nous sommes dans ce pays, car on ne peut, commercialement, remonter aux traités de 1875, nous n'avons pu y créer qu'un port médiocre, Haïphong, dont les modestes et successives améliorations sont dues principalement à l'initiative privée. Et cependant, d'énormes mastodontes de 9.000 tonnes et plus, le fréquentent couramment.

Chose extraordinaire, on en a fait l'aboutissant d'un. réseau de chemin de fer qui se développe rapidement sur tout l'arrière-pays. Je peux dire qu'on a mis, en l'occurrence, la charrue avant les bœufs, avec d'autant plus de raison que le Tonkin est doté d'un réseau navigable, à la rigueur suffisant pour ses transactions intérieures.

Je sais bien qu'il y a la question du Yunnan, mais celle-ci n'aura pas immédiatement l'importance qu'on lui attribue communément. Avant que ses fertiles plateaux, encore incultes, ne se couvrent de céréales exigeant un transport économique, il passera de l'eau sous le pont. D'ici là ne s'écouleront que des produits supportant aisément des frais onéreux.

Cela est si vrai que les caravanes prennent, au gré des influences économiques, la voie du fleuve Rouge ou celle du Yang-Tsé. Il n'y aura donc là, d'ici quelques années encore, qu'une question de prédominance.

Est-ce à dire que notre chemin de fer sera inutile ? Que non pas. Mais puisque nous voulons faire participer le Tonkin au mouvement mondial, il fallait d'abord ouvrir une porte qui, par ses commodités, attire et retienne ce mouvement, équilibrer les transports intérieurs avec le rendement du pays, et développer ensuite parallèlement ces deux fonctions.

Il ne me paraît pas que cette logique ait été observée. Pour ce qui concerne le port, au lieu de s'éterniser dans de stériles études contradictoires, n'eût-il pas mieux valu s'arrêter depuis longtemps à l'une des solutions proposées et la mener à fond ?

On voit, par l'exemple de Saïgon, ce que l'on gagne à s'attarder ; après un demi-siècle d'attente, on a fini par accoucher d'une solution bâtarde qui risque plus d'entraver son commerce que de le développer. Les derniers crédits votés pour l'amélioration des ports indochinois pareront, dans une certaine mesure, à ces inconvénients, et je féliciterai en passant l'administration d'avoir obtenu ce résultat.

Mais qu'on n'oublie pas que le réseau navigable intérieur du Tonkin, amélioré, répondra à toutes les exigences, surtout en ce pays où l'on ignore le prix du temps.

L'eau est, par excellence, la voie économique, condition capitale pour des marchandises encombrantes et de peu de valeur.

En résumé, les travaux déjà entrepris pour améliorer le port d'Haïphong, sa situation avantageuse le désignent tout naturellement à l'attention. Qu'on ne le perde pas de vue.

———————

PILOTES DU PORT DE Haïphong
(*Annuaire général de l'Indochine française*, 1916, I-65)

MM. POINSET, rue Tonkinoise ;
SUZZONI, rue de Bordeaux ;
LARROQUE, boulevard Chavassieux ;
BERTRAND, boulevard de la République ;
BRONNER, rue Négrier ;
SALGÉ, rond-point de France ;
BLANC, rue Francis-Garnier ;
ROSE-PARÈS, rue de Lille ;
HENRY, boulevard Chavassieux.

———————

Les événements et les hommes.
(*Les Annales coloniales*, 26 février 1916)

Nous avons dit le passage en Indochine du croiseur russe *Orel*. Voici les détails complémentaires qui nous arrivent à ce sujet :

Le croiseur auxiliaire russe *Orel*, vaisseau-école des aspirants, est arrivé à Haïphong, dans la matinée du 28 décembre.

Un peu après neuf heures, le navire débouchait du fort annamite et venait prendre son mouillage aux bouées. L'*Orel*, peint en gris bleu, a toute la silhouette d'un courrier. Sur le pont, quelques pièces d'artillerie de moyen et petit calibres, destinées à l'instruction des cadets qui sont à bord.

M. Mourroux, administrateur de la zone, est allé saluer le capitaine de vaisseau Pell, commandant du navire, au nom des autorités de la Colonie et de M. l'administrateur-maire. M. Fafart, suppléant M. Roque*, consul de Russie, actuellement mobilisé en France, s'est également rendu à bord.

Le commandant Pell est allé ensuite faire une visite à M. Maspero, administrateur-maire. Les honneurs lui ont été rendus à l'appontement par un piquet d'infanterie coloniale. M. Maspero lui a rendu visite dans l'après-midi.

Le gouverneur général et le commandant de la marine s'étaient faits respectivement représenter par M. le lieutenant Langlois depuis, capitaine et M. l'enseigne de vaisseau Allègre.

Un dîner de 24 couverts a eu lieu, le mardi soir, à la mairie.

Le 30 décembre 1915, un groupe des officiers du croiseurs russe sont montés à Hanoï, où ils ont été reçus à la gare par le directeur du cabinet, l'officier d'ordonnance du Gouverneur général, l'enseigne de vaisseau Allègre, ainsi que le maire de la ville.

Les officiers russes rendirent visite au gouverneur général, au Général commandant supérieur, au résident supérieur et au maire de Hanoï.

Un grand déjeuner fut offert par le général commandant supérieur, et, le soir, un dîner officiel réunit au Palais du gouvernement général les officiers russes ; la musique du 9e colonial prêta son concours. Puis, les visiteurs rentrèrent à Haïphong.

Les jours suivants, la réception fut de plus en plus chaleureuse au Tonkin. Elle ne le fut pas moins à Saïgon, où l'*Orel* passa quelques jours, ainsi qu'on l'a vu d'autre part.

———————

Les grands centres du commerce et de l'industrie au Tonkin
Haïphong

par H. CUCHEROUSSET.

(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 25 août 1918)

[original baveux et parfois à peine lisible. Nb corr. sur le html]

[…] On a critiqué l'emplacement de Haïphong. Un port, a-t-on dit, eut été mieux placé en baie d'Along, en eau profonde facilement accessible en tout état de la marée. On aurait pu répartir entre diverses baies et îles quartier d'affaire et quartier indigène, quartier d'habitation, magasins, usines; docks, hôpitaux, casernes, selon les besoins, avec l'avantage de trouver partout un terrain solide sur quoi bâtir.

Haïphong s'est construit là où les premiers commerçants français s'étaient installés et où, en effet, il semblait qu'on fût le mieux placé pour le transit, le Cua-cam étant la clef de la navigation fluviale au Tonkin, le seul point de tout le Delta, voire même de toute la côte au nord de Tourane, accessible aux grands navires, ayant en outre l'avantage de la main-d'œuvre abondante du Delta et de la salubrité relative des grandes plaines de rizières. Il faut se souvenir, aussi, qu'à ces époques troublées, les îles, les baies profondes et les grottes de la baie d'Along étaient des refuges de pirates. Les bateliers du Delta, qui, d'ailleurs, auraient eu, pour aller en baie d'Along, un trajet de soixante kilomètres de plus à faire, et en passant par des bras de mer où l'eau est souvent trop agitée pour leurs sampans, considéraient Haïphong comme le terme naturel de leur navigation.

D'ailleurs les fameuses mines de Hongay n'étaient pas encore exploitées. Elles forment, aujourd'hui, toute une ville avec un port actif ; mais la partie profonde de la baie en cet endroit suffira tout juste d'ici quelques années pour les navires charbonniers et pour les besoins des grandes usines qui, par la force des choses, vont désormais se créer dans le voisinage.

On se fût aussi trouvé quelque peu à l'étroit pour construire une grande ville.

Bref, Haïphong s'est créé et développé à l'endroit qui, à l'époque, était le mieux désigné et qui, encore aujourd'hui, offre de grands avantages pour le transit fluvial, le commerce et les industries qui demandent surtout beaucoup de place.

La difficulté de maintenir, malgré de coûteux travaux, une profondeur d'eau suffisante pour les grands navires, jointe à la nécessité, lorsqu'il s'agit de construire des maisons ou usines de quelque importance, de faire dans ce sol mou de conteuses fondations, a fait renaître la question du port en baie d'Along. Ceci n'a pas été sans jeter quelque émoi parmi les propriétaires fonciers et les négociants établis à Haïphong.

Les partisans d'un avant-port en eau profonde en baie d'Along ne visent cependant pas à la ruine de Haïphong. Ce qu'ils proposent, c'est ce qui existe dans beaucoup de pays. C'est ce qu'on est en train de réaliser à Bordeaux dont les ports s'échelonneront bientôt sur cent kilomètres avec un avant-port pour grands navires au Verdon, à l'embouchure même de la Gironde, avec des ports à Pauillac, Blaye et à Bassens. Loin d'en souffrir, Bordeaux a pris depuis un développement prodigieux. — C'est ce qui se fait à Marseille, où un canal passant par un tunnel gigantesque va relier le port à l'étang de Berre dont les côtes se garnissent déjà d'innombrables usines. Rares sont les ports de rivières qui n'ont pas leur avant-port : Londres a Tilbury, Shanghai a Wousong, où les grands navires mouillent à 30 km de la grande ville, Rouen a Le Havre, Rotterdam a Hoeck Tan Holland, Hambourg a Cuxhaven, Brême a Bremerhaven. À Batavia, le port se trouve à Tandjoang Priok, à 6 km. du vieux port, qu'on a laissé s'envaser. Pourquoi un avant-port en baie d'Along ruinerait-il Haïphong ? Bien au contraire.

D'ailleurs, toute discussion serait oiseuse. Du jour où la douane installait un agent à Port Parceval, et ouvrait ce port aux opérations de douane, le Port de la baie d'Along a existé et comme il a d'immenses avantages, il se développera tout seul par la force des choses. À Port Parceval, dans ce profond chenal qui longe les rive nord de la Cat-Ba et va, entre une double rangés d'îles, jusqu'à Hongay, les plus grands navires pourront entrer à toute heure sans payer tribut à l'exigeante corporation des pilotes, sans avoir à se préoccuper des marées, sans avoir même à ralentir leur marche. — Les grands courriers et les grands navires étrangers qui, les uns venaient à Haïphong à leur corps défendant, les autres n'y venaient pas du tout, seront, au contraire, attirés en baie d'Along par les facilités du ravitaillement en charbon et l'agrément de l'escale.

Déjà un armateur de Haïphong à un service régulier entre Hong-kong et Port-Parceval et a décidé d'y construire un entrepôt. Il se propose d'en faire le centre d'un service de chalands remorqués.

D'autre part, les nouvelles industries soucieuses de leurs intérêts s’installeront entre Hongay et le nouveau port, se rapprochant ainsi de la mine d'anthracite.

Déjà, dans l'île aux Buissons, en face de Hongay, une grande usine de produits chimiques [SICEO*] est en construction. Elle y trouve sur place le combustible pour sa centrale électrique de 6.000 chevaux, les deux matières premières — chaux et anthracite — pour le carbure de calcium, elle y recevra facilement le sel de Vanly (province de Namdinh) pour la soude et les pyrites, pour l'acide sulfurique, les phosphates pour les superphosphates, etc. — Cette usine aura fortement pour effet d'en faire naître d'autres qui s'établiront dans le voisinage. Enfin, on ne saurait rêver emplacement plus favorable pour une cimenterie.

Mais cela, c'est l'avenir, voyons maintenant ce qu'est le présent, à savoir Haïphong d'aujourd'hui. […]

(Suite du 25 août)
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 22 septembre 1918)

[…] Haïphong possède plusieurs maisons d'armement, en dehors des agences des deux grandes compagnies françaises, Messageries maritimes et Chargeurs réunis, et des agences des compagnies étrangères, Butterfield et Swire, Nippon Yusen Kaisha. Pour la navigation maritime, citons l'ancienne entreprise Marty, récemment acquise par MM. P. A. Lapicque et Co*, de Hongkong. Elle exploite avec deux vapeurs, le *Hanoï* et le *Song-Ma*, la ligne subventionnée de Haïphong à Hongkong par Hoi-hao et Fort-Bayard, et, en outre, les lignes : Hongkong-Baie d'Along et Hongkong-Benthuy.

Cette entreprise a mis à l'étude un important service de cabotage, comme aussi un service de bateaux frigorifiques pour le transport des viandes de ses établissements frigorifiques de Benthuy.

Le petit cabotage et la navigation fluviale comptent plusieurs armateurs.

La maison P. Roque* assure, avec ses chaloupes de mer *Jade* et *Annam*, le cabotage le long des côtes, depuis Haïphong jusqu'à Bangkok. Elle est en outre subventionnée pour les lignes suivantes au Tonkin : de Haïphong à Moncay par la baie d'Along, 3 fois par semaine ; de Haïphong à Dapcau deux fois par semaine ; de Haïphong à Phulangthuong deux fois par semaine ; et de Haïphong à Hongay tous les jours. À ce service sont affectées les luxueuses chaloupes monoroues *Perle*, *Émeraude, Rubis et Saphir* et la petite chaloupe *Onyx*. Des excursions en baie d'Along sont fréquemment organisées.

La maison indigène Bach-thai-Buoi* représente actuellement la plus puissante entreprise de navigation fluviale et côtière du Tonkin. Avec une flottille de plus de 25 chaloupes et remorqueurs et autant de chalands, elle entretient des services réguliers et fréquents sur toutes les voies navigables du Tonkin.

Les principales lignes sont Haïphong-Hanoï, Haïphong-Namdinh, Haïphong-Kienan, Haïphong-Hongay, Haïphong-Haiduong, Haïphong-Dapcau, Namdinh-Kimson, de Namdinh à chacune des deux boucles du fleuve Rouge, Namdinh-Nhoquan, Hanoï-Chobo, Hanoï-Yenbay, Hanoï-Tuyênquang. — Les services côtiers comprennent les lignes de Namdinh à Benthuy et de Haïphong à Benthuy, Denghoi et Tourane.

La maison a des succursales à Hanoï, Namdinh, Benthuy et Tuyên-quang.

Elle possède à Haïphong de superbes ateliers que nous avons décrits plus haut.

L'Union commerciale Indochinoise et la maison P. *[sic : F.]* Sauvage ont leur siège à Hanoï mais leur principal établissement pour la navigation fluviale, et leurs ateliers à Haïphong. — L'Union commerciale* est subventionnée pour des services de Hanoï à Chobo, de Hanoï à Tuyênquang et, aux hautes eaux, de Tuyênquang à Chiênhoa ; elle entretient un service libre entre Hanoï et Haïphong, pour le transport des marchandises surtout. Elle dispose de quatre chaloupes monoroues très confortables ; de deux remorqueurs et d'une importante flottille de chalands.

La maison P. *[sic : F.]* Sauvage s'est tout récemment occupée des transports fluviaux autres que les transports d'alcools, qui étaient auparavant son unique objet. Elle a acquis et construit pour les transports de marchandises une flottille qui s'accroît rapidement et comprend actuellement quatre ou cinq chaloupes et remorqueurs et un certain nombre de jonques et chalands.

Il reste encore un certain nombre de petits armateurs chinois dont le principal avantage est, comme partout en Indochine, leur situation privilégiée qui les dispense de se préoccuper des lois et règlements. En outre, une étroite solidarité les unit aux marchands chinois de l'intérieur. Néanmoins, ils disparaissent peu à peu devant la concurrence annamite. […]

———————

ADMINISTRATION DES TRAVAUX PUBLICS
CIRCONSCRIPTION TERRITORIALE DU TONKIN
SERVIVE MARITIME
(*Annuaire général de l'Indochine française*, 1920, p. 42)

C.A. : cadre auxiliaire.
C.M. : cadre métropolitain.
C.P. : cadre permanent.
C.T. : cadre temporaire.

MM. Filoche (Henri), sous-ingénieur de 1re classe (C. M.), chef de service à Haïphong ;

Burle (Léon), sous-ingénieur de 2e classe (C. P.), chef de bureau à Haïphong ;

Ngoc (François), agent temporaire, chargé du transit à Haïphong ;
Régert (Jean) [8], sous-ingénieur de 1re classe (C. P.), (phares et balises) à Haïphong ;
Vinay (Léon), sous-ingénieur de 3e classe (C.P.), port de Haïphong (Dragages et matériel flottant) à Haïphong ;
Goirand(Jules),commis principal de 1re classe (C. P.),: adjoint à M. Vinay à Haïphong ;
Sauvage (Pierre), surveillant principal de 1re classe (C. P.), (surveillance des travaux) à Haïphong ;
Didier (Henri), agent secondaire (C. T.), (travaux de dragages), à Haïphong ;
Bénazet (Victor), agent secondaire (C. T.), (surveillance des travaux) à Haïphong ;
Pretceille (Pierre), agent sur contrat (C. T), (surveillance des travaux) à Haïphong.

Personnel spécial (phares).

MM Le Gouriff (Louis), maître de phare de 1re classe (C. P.), gardien à Hondau ;
Criou (Yves), maître de phare de 1re classe (C. P.), gardien à Haïphong ;
Vellutini (Jean), maître de phare de 1re classe (C. P.), gardien à Tientcha ;
Collignon (Edmond), maître de phare de 1re classe (C. P.), gardien à Haïphong ;
Bardou (Alphonse), maître de phare (C. A.), gardien à Varella ;
Mazzola (Louis), maître de phare de 1re classe (C. P.), gardien à Norway ;
Raimondi (Pierre), maître de phare de 2e classe (C, P.), gardien à Honlon ;
Hellmuth (André), gardien de phare de 1re classe (C. P.) gardien à Poulo-Canton ;
Lachaize (Robert) gardien de phare de 2e classe (C. P.). gardien à Tientcha ;
Treille (Joseph), gardien de phare de 3e classe (C.. P.), gardien à Poulo-Gambir ;
Machecourt, agent journalier, gardien à Quinhon ;
Dessaints, agent journalier, gardien à Tientcha ;
Coulomb Laprade, agent journalier, gardien à Varella ;
Orsoni, agent journalier, gardien aux îles Norway ;
Agostini, agent journalier, gardien à Hondau.

Navigation maritime.

Surveillance du matériel flottant et appareils à vapeur.

MM. Bonabel (François), mécanicien principal de 1re classe (C. P.), drague «. Haïphong» à Haïphong ;
Laboujonnière (Toussaint) [9], mécanicien principal de 1re classe (C. P.), baliseur « Paul-Bert ») à Quinhon ;
Vincent (Paul), mécanicien de 1re classe (C.P.) (Drague « Haïphong ») à Haïphong ;
Boubal (Lucien), mécanicien de 2e classe (C.P.) (Drague « Haïphong ») à Haïphong ;
Desprat (Eugène), contrôleur principal de 3e classe des chemins de fer (C P.), (porteurs 2.et5) à Haïphong ;
Ducros (Pierre), agent sur contrat (C. T.), (porteurs 2 et. 5) à Haïphong.

Ports.

M. Viel (François), capitaine de port de 2e classe (C. A.), capitaine de port à Haïphong.

Commission de surveillance du port de Haïphong.

---

[8] Jean Régert (1857-1929) : marié à Félicie Joséphine Gérarde Harnoga. Rentré en France en 1923. Décédé à Nice. Père de Gilberte Régert (épouse de Paul Schoen : Hauts fourneaux du Tonkin, Antimoines de l'Indochine, Charbonnages Pannier…) et de Max Regert : ingénieur de l'Institut de chimie de Toulouse (I.C.T.), ingénieur des Étains et wolfram du Tonkin, directeur des Mines d'or de Bao-Lac, puis (1932) directeur adjoint de l'entreprise Gustave de Marteau à Hanoï, propriétaire (1935) du garage du Parc-Monceau, Paris XVIIe, 28-30, rue Guyot.

[9] Jean Toussaint Laboujonnière (Oradour–Saint-Genest, Haute-Vienne, 1er nov. 1878) : entré dans les T.P.I. le 2 août 1906. Retraité en 1931. Marié à Mézières-sur-Issoire, en 1932, avec Paule Marie-Louise Nicolé.

M. Guilhen-Puylagarde (Albert), sous-ingénieur de 2e classe (C. P.), secrétaire de la commission à Haïphong.

Dragues.

MM. Maurel (Jean), agent recruté par contrat spécial, chef dragueur à. Haïphong ;

Souret (Henri), chef dragueur de 1re classe (C. A.), drague « Haïphong » à Haïphong ;

Fouillen (Charles), surveillant principal de 2e classe (C. P.), drague «Dinh-vu» à Haïphong ;

Grison (Joseph) maître de phare de 1re classe (C. P.), drague a Haïphong » à Tourane ;

Roure (Louis), agent sur contrat (C.T.), mécanicien à Haïphong.

———————

TONKIN
Les événements et les hommes
(*Les Annales coloniales*, 16 décembre 1921)

— À Haïphong, le service des Travaux publics vient de commencer les premiers travaux de construction du quai de la Liberté.

Un quai superbe partira de la rue Jules-Ferry et, par étapes successives, arrivera jusqu'aux docks.

La première tranche, celle qui est commencée, partira de la rue Jules-Ferry pour aboutir au droit de l'appontement placé à l'extrémité du boulevard Courbet.

Ces travaux condamnent à une disparition immédiate ce qu'on appelle communément le quai des Travaux-publics.

———————

VISITE DE HAÏPHONG PAR M. LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL P.l. BAUDOIN
(*L'Avenir du Tonkin*, 31 mai 1922, p. 1, col. 4-5)

La visite à la Cotonnière, présentée par M. Marchand, directeur, à MM. le gouverneur général et le résident-maire devait retenir ces derniers, hier lundi, jusqu'à midi vingt. Ceci du moins prouvait quel intérêt offre une firme en pleine voie de prospérité.

Donc ce ne fut qu'à 16 heures que le gouverneur général p. i. et le résident-maire se rendirent en auto, accompagné de MM. Filoche et Gauthier [10], ingénieurs, pour visiter la ville et les et travaux en cours d'exécution.

Au premier arrêt, M. Gautier, chef des Travaux municipaux, donna des explications sur les travaux d'adduction d'eau faits à Haly. Le gouverneur demanda quand seraient terminés ces travaux ; il lui est répondu qu'ils seront achevés l'an prochain.

M. Dupuy présente ensuite l'École professionnelle. MM. Faure [11], directeur, et Gassies, son auxiliaire immédiat, donnent toutes explications utiles aux visiteurs de cette ruche toute bourdonnante d'activité.

---

[10] *Émile* Auguste Gautier (et non *Gauthier*) : né le 21 juin 1884. Marié à Hanoï, le 22 février 1924, avec Blanche Marie Germaine Habert, fille du directeur de l'administration judiciaire en Indochine. Ingénieur, chef des travaux municipaux de Haïphong.

[11] Joseph Faure : mécanicien principal de 1re classe de la Marine. Chevalier de la Légion d'honneur (*JORF*, 13 juillet 1910). Décédé à Dijon : avis *Le Progrès de la Côte-d'Or*, 4 février 1924.

On frappe à coups sonores et redoublés sur ce qui nous apparaît, à tous, une vieille casserole et qui sera demain la coque très présentable d'une chaloupe à vapeur servant d'école de chauffe pour les élèves.

Un canot automobile d'une longueur de 8 m est en construction. Une chaudière à la tuyauterie compliquée est faite en réduction pour l'Exposition de Marseille.

Mais courbés sur leurs tours ou leurs étaux, les apprentis s'appliquent, très attentifs, à l'exécution de la tâche qui leur est confiée ; plusieurs donnent le dernier « coup de fion » à des pièces compliquées qu'examine M. le gouverneur général.

La visite se termine par une excursion dans les locaux, dortoirs, réfectoires des élèves que nous savons admirablement distribués.

Le cortège se reforme ensuite pour serpenter dans la ville. Il emprunte d'abord le quai de Canton, qui se présente net et propre. Le gouverneur se souvient en passant de ce qu'il vit là autrefois. On contourne les marchés, le quai accuse lui aussi le travail réalisé de ce côté. Après un crochet, les autos reviennent sur l'autre rive du canal Bonnal où un dernier quai, dégagé récemment du parc à bestiaux, apparaît aussi élégant que ses aînés.

Les voitures décrivent rapidement des méandres dans la zone. On y remarque, au passage, les tentatives faites pour les ombrager ; on y parviendra d'ailleurs mais au prix de quelle surveillance !

Et puis c'est l'arrivée au cercle sportif haïphonnais : madame Brazey a bien voulu parer de toute sa bonne grâce souriante la réception que M. Brazey, vice-président du club, fera à ses visiteurs. Il est assisté dans sa tâche par MM. [Robert] Bernhard, Despinois [Despinoy], Espic, Fieschi, Lorenzi, Sinclair, membres du comité.

Disons tout de suite que le gouverneur général a été littéralement séduit par l'élégance de l'œuvre qui lui a été présentée.

Le cercle reçoit par toutes ses baies les caresses de la brise. MM. Baudoin et Dupuy s'attardent au rez-de-chaussée, au premier, respirant un air si pur après la chaude randonnée.

Puis les membres du comité offrent le champagne. M. Brazey, en une allocution courte, mais simple et charmante, souhaite la bienvenue au gouverneur ; il entend associer, au moment de lever sa coupe, le souvenir de M. Vanel dont l'intelligente initiative a su réaliser ce beau travail.

M. Baudoin répond en rendant tout d'abord hommage à M. Vanel. Il laisse paraître quelque regrets de n'avoir pu réaliser quelque chose d'aussi bien à Pnom-Penh ; il voudrait pourtant que l'exemple de Haïphong soit suivi. Il s'inscrit comme membre donateur et participant, permettant de soutenir dans les limites de ses disponibilités budgétaires une œuvre aussi intéressante.

Au cours de la conversation, il émet ensuite l'idée que la musique militaire pourra donner des concerte très goûtés en un tel cadre, et l'ancien témoin de ce que fut Haïphong autrefois félicite une fois de plus M. Dupuy de ce qu'est devenu Haïphong aujourd'hui.

Malgré lui, le gouverneur s'attarde encore un peu dans ce coin qu'il trouve élégant ; une conversation aimable s'engage près de coupes de mousse le champagne. Puis un peu après cinq heures, les autos repartiront vers Doson pour faire le tour de la corniche et revenir ensuite à Haïphong où les attend un banquet, auquel ont été invitées toutes les personnalités industrielles de Haïphong.

*
* *

Mardi matin, à 8 heures, le gouverneur général et M. Dupuy arrivaient à la cimenterie.

MM. Chenu, directeur, Berlay, ingénieur, les reçoivent et tout aussitôt commerce la visite des établissements. La scierie a attiré tout particulièrement l'attention du gouverneur. M. Chenu fait son office de cicérone, aimable et documenté, et offre un champagne, bienvenu par ce temps caniculaire.

M. Baudoin quitte enchanté la cimenterie et les autos filent vers la Société de Constructions. MM. Raphaël, ingénieur conseil, Robert, Hoerler, Bertrand, administrateur, font les honneurs de la réception. M. le gouverneur tient à voir fonctionner la fabrique des sapèques. Ensuite, revêtu du masque obligatoire, il assiste à une soudure électrique.

On s'achemine maintenant vers la Société des ateliers maritimes où MM. Brazey et Gastaldi présentent leurs travaux et offrent le champagne.

On s'achemine vers les docks où MM. Paquin, Vidry, Fournier, Fieschi, de Grandpré, Bleton, Sen reçoivent les visiteurs, expliquent les travaux projetés. On s'achemine vers la Société de chimie, dont MM. Fourest et Chirouze ressortir le bel effort et l'avenir riche de promesses. On s'achemine vers les établissements Chiris dont M. Drouet est le directeur.

Partout le gouverneur général admire sincèrement l'activité industrielle de la Cité, jeune encore à ce point de vue.

Il félicite chaudement les directeurs. Ses paroles ne sont point eau bénite de cour ; l'ancien Tonkinois se rend compte et apprécie le travail réalisé.

———————————

CHRONIQUE DE HAÏPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 15 novembre 1922)

TRIBUNAL. — À l'audience correctionnelle de lundi a été jugée une affaire de contrebande particulièrement grave en raison de la personnalité et de la fonction du principal inculpé.

Nous résumons les faits de l'accusation tels qu'ils ont été exposés à l'audience. Le 19 juin dernier, à l'arrivée du vapeur *Hanoï*, en raison d'une épidémie sévissant à Hongkong, les passagers asiatiques furent conduits au lazaret pour y subir une visite sanitaire.

Parmi ces passagers se trouvait M. Lien, commerçant établi roule Mandarine à Hanoï qui ramenait de Hongkong 67 colis de curios. Les colis furent débarqués dans une jonque en même temps que les bagages des autres passagers et remorqués par un canot automobile loué par la municipalité à M. Cot [12], inspecteur de la Sûreté, garde sanitaire du port d'Haïphong.

À la suite de la visite des passagers, le canot automobile, piloté par le chauffeur Hieu, remorquant les 67 colis, prit la direction de Vat-cach-Thuong au lieu de prendre celle de la vérification des Douanes et les marchandises allaient être embarquées sur wagon à la gare quand deux agents des Douanes en firent la saisie.

M. Lien avait payé 400 p. pour cette opération de transit illicite — M. Cot se défend d'avoir reçu la somme et accuse le chauffeur Hieu, à son service, d'avoir conçu l'affaire en question pour en tirer profit. Hieu nie et déclare que M. Cot est seul l'auteur de cette combinaison et qu'il n'a fait que suivre ses instructions.

---

[12] Yvon Eugène Jean *Georges* Cot (Périgueux, 29 décembre 1886-Meschers, Charente-Maritime, 15 février 1965) : engagé volontaire. Campagne du Tonkin (19 juillet 1908-25 juin 1911). Employé de la Société minière du Tonkin (30 mars 1912), agent de police à Haïphong (3 octobre 1912). Futur employé des Grands Magasins réunis à Hanoï, puis gérant de l'Hôtel du Coq d'or à Hanoï et de l'Hôtel du Périgord à Haïphong.

Lien déclare qu'il n'a aucune expérience en matière de Douane et qu'il a cru avoir affaire à des transitaires. Après l'audition des témoins, dans un réquisitoire sévère M. le procureur de la République demande l'application de la loi à l'égard des coupables.

M. Audouin défendait les intérêts de l'Administration des Douanes et Régies.

Après les éloquentes plaidoiries de Me Bona pour Lien, de Me Fauque pour Hieu et de Me Larre pour M. Cot, M. Baurens, président du tribunal, prononce le jugement suivant :

Atteint et convaincu d'introduction en fraude de marchandises d'origine étrangère ;

M. Cot est condamné à 15 jours de prison. MM. Cot, Lien et Hieu, déclarés solidairement responsables, sont condamnés à 12.000 francs d'amende.

———————

Au sujet du port de Haïphong
(*L'Éveil économique de l'Indochine,* 18 mars 1923)

[…] En ce qui concerne la chambre de commerce de Haïphong, le « Courrier d'Haïphong », sous la signature de B. Le Gac, met quelque peu en doute la compétence de ses membres : « MM. Paquin, Bleton, Duclos, Fieschi, Girodolle, Bach-Thài-Buoi et Nguyên-huu-Thu, qui ne sont peut-être pas les membres de l'assemblée le mieux au courant de cette question complexe ».

Eh bien ! il est regrettable que ceux qui y connaissent quelque chose se soient abstenus.

———————————

VOYAGE À HONGAY
par Auguste L. M. Bonifacy
(*L'Avenir du Tonkin*, 1er avril 1923)

Arrivée à Haïphong par train venant de Hanoï :

… Mais voici les innombrables cheminées de la cimenterie : elles couvrent les vastes rizières d'une opaque fumée blanche. À chaque voyage, on s'aperçoit que leur nombre a augmenté. La cimenterie de Haïphong est, pour les ciments, ce qu'est Hongay pour le charbon, une merveille. Les calcaires, dont les formes étranges se profilent à l'extrémité de la vaste plaine, ombragée de gracieux aréquiers, donnent, mélangés à l'argile fine, un excellent ciment, grâce à l'action du charbon que la nature a placé à côté d'eux.

Voila la coquette et industrieuse cité de Haïphong (La défense maritime). Comme à Hanoï, on y bâtit de tous côtés de gracieuses villas où logent, bien chez eux, les employés affairés des chantiers de constructions maritimes, de l'usine à essence, de la savonnerie — dont les produits ont à peu près évincé ceux de Marseille —, de la Cotonnière, de la fonderie d'antimoine, de l'immense usine des produits chimiques. Comme Haïphong est le port unique où se fait le commerce d'importation et d'exportation du Tonkin, celui où aboutit la batellerie, on peut juger de son importance chaque jour grandissante, en dépit des difficultés de ses voies d'accès.

Mais cette métropole du commerce et de l'industrie présente une physionomie absolument différente de celle de Hanoï. D'ailleurs, comme nous le disait dernièrement l'éminent professeur Brunhes, toute beauté naît de la diversité, non pas de l'uniformité ainsi que le prétendaient et le prétendent encore les farouches niveleurs qui voudraient étoffer toute différence entre provinces, voire entre nations et races, sous leur rouleau compresseur. Le caractère propre de Haïphong, c'est la netteté, la rectitude : tout y est propre, aligné, tiré au cordeau, collet monté. On n'y trouve pas ces bruyants quartiers indigènes de Hanoï, si pittoresques, si remuants. On n'y entend que le rauquement des

sirènes, le sifflement des machines, le bruit des marteaux frappant le fer ou l'acier. Y élever la voix paraîtrait une inconvenance et il me semble le « fascit de brut » de mes compatriotes Provence doit y étonner les échos des austères bâtiments officiels, des pompeux établissements financiers, industriels et commerciaux.

……

Docks de la chambre de commerce et port de Haïphong
(*Bulletin de la chambre de commerce de Haïphong*, 7 mai 1923)

Le Président fait connaître que M. RÉGERT, ingénieur des Travaux publics, chargé de la direction des travaux des Docks, lui a fait part de sa rentrée en France.

CHRONIQUE DE HAÏPHONG
CHAMBRE DE COMMERCE
(*L'Avenir du Tonkin*, 4 juillet 1923)

Au cours de sa séance du 2 juillet, la chambre de commerce a été tenue au courant des adjudications récentes intéressant l'exécution des travaux devant être entrepris sur les fonds de son emprunt de 3.000.000 (prolongement des appointements vers l'aval et vers l'amont et qui comprennent 4 propositions de la Société des grands travaux d'Extrême-Orient, 2 propositions de la firme Schwartz-Hautmont, 2 propositions de la Société des ateliers maritimes, 1 proposition de la firme Kropp [Kropff, Saïgon], et 1 proposition des Établissements Joseph Paris)

Elle a ensuite étudié un projet de travaux à réaliser sur les ressources courantes de l'exploitation des Docks, projet qui sera soumis à l'approbation de l'Administration. Ce projet comprend notamment la construction d'un appontement spécialement réservé à la navigation au cabotage ; et l'élargissement des anciens appontements devant les magasins de la chambre de commerce ce qui permettra l'amélioration des moyens d'embarquement et de débarquement des passagers et marchandises.

LE CROISEUR JAPONAIS « OBI » À HAÏPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 19 mai 1924)

Le croiseur *Obi,* arrivé lundi dans la soirée, est amarré aux Docks et de nombreux visiteurs sont allés voir cette belle unité de combat dont nous avons donné les caractéristiques dans un numéro précédent.

Ce qui frappe au premier abord, c'est la grande propreté avec laquelle ce croiseur est tenu, ainsi que la tenue directe de l'équipage. Par contre, il n'y a guère de place, sauf sur les plages avant et arrière, et encore la circulation est-elle gênée par les rails qui courent dans le sens de la longueur.

Il y a énormément de matériel à bord, et le tout est bien casé, de manière à tenir le moins de place.

Par malheur, la température actuelle change le croiseur en une véritable étuve, et les matelots en souffrent visiblement.

Nous avons visité la cabine radiotélégraphique installée d'après le modèle le plus récent ;les appareils sont puissants et entretenus avec ce soin méticuleux qui caractérise le peuple japonais.

Il y a aussi une blanchisserie, et, ce qui nous a surpris, une fabrique d'eau gazeuse et de limonade ainsi qu'une machine a glace de petit modèle, le croiseur étant plutôt appelé à parcourir les régions tempérées, voire même froides et où il n'est guère question de rafraîchir la boisson.

Nous avons remarquée que les fusils sont entièrement bronzés ; aucune partie n'est brillante, pas même la culasse, ni la baïonnette.

Les cuisines sont très propres, celles des hommes, très claires, sont munies d'appareils à cuire le riz à la vapeur, mais pas plus que dans celle des officiers on ne voit de ces ustensiles chers à nos cuisiniers. Tout ici est réduit à sa plus simple expression, et nos amateurs de bonne chère feraient chaire feraient triste mine devant cette simplicité spartiate.

Une chose à remarquer, c'est le calme qui règne à bord, aucun éclat de voix, les officiers sont courtois, polis, mais nullement démonstratifs et cela nous déroute un peu. On dirait des gens qui se concentrent, se préparent à quelque chose de grave plutôt que des gens libres de tout souci et venus en visite amicale chez des amis et alliés. Il est vrai que le dernier cataclysme au Japon, dans lequel presque toutes les familles japonaises eurent à pleurer la mort d'un ou de plusieurs des leurs, peut-être cet effroyable sinistre hante-t-il encore la mémoire de nos hôtes, pour lesquels nous éprouvons tant de sympathie.

La visite d'une belle unité comme le *Obi* est très intéressante et laisse une grande impression de force et de pouvoir destructif, en même temps qu'un sentiment d'admiration pour l'homme à qui est confié un tel navire, qui doit en assurer le bon rendement le moment venu, le commandant enfin, et sous quelque pavillon que ce soit, cette tâche n'est pas à la portée du premier venu, on le sent.

Il est à remarquer que les officiers du *Obi* sont de jeunes hommes, tous, sans exception.

Quant aux matelots, ils portent le chapeau de paille du même modèle que celui que portaient autrefois nos marins ; cela contraste avec les.Américains qui ne portaient que leur petit toquet blanc ; ce qui nous surprenait, nous coloniaux, habitués a ne pas sortir sans casque, était de les voir aller au soleil sans tomber foudroyés.

Dès le matin, les hommes du *Obi* se promènent dans les rues de la ville, jamais isolés, n'entrant dans aucune boutique ou café, allant tous à pied, sauf les gradés, tous porteurs du bidon contenant ou du thé ou de l'eau stérilisée, ils se promènent silencieux et graves, véritablement « extra dry », et non à la manière des Américains de joyeuse mémoire pour nos cafetiers. Chaque peuple a son caractère particulier ; en tout cas, nos hôtes sont bien calmes et très corrects, et nous les en félicitons avec plaisir.

———————————

Le « Saint-François-Xavier »

(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 13 juillet 1924)

Ce vapeur, qui fait 2 fois par an le service de Nouméa à Haïphong et retour, emportait à son départ de Nouméa, nous apprend la France Australe.

180 t. mattes de nickel (Anvers)
75 t. cacao
15 t. maïs
20 t. peaux et divers
20 biche *[sic]* de mer (Hong-Kong) et, en plus, un échantillonnage de deux tonnes de trocas, pour les usines à boutons du Tonkin*, qui font le bouton fini sur cartes. Envoi d'essai qui donnera probablement suite à des transactions intéressantes avec la grande colonie sœur.

Dans le même ordre d'idées, il est expédié au Tonkin. un échantillonnage de trois mètres cubes de kaori et autres bois du pays.

Au retour, le « Saint-François-Xavier » nous rapportera 800 t. riz de Saïgon et 550 coolies tonkinois.

Le « Saint-François-Xavier », qui vient d'achever à Nouméa de très importantes réparations, passera en cale sèche à Cokotoo Island à Sydney, pour s'y radouber, gratter, peindre et ensuite charbonner.

Il fera retour direct d'Haïphong sur Nouméa ou Port Vila. Peut être attendu à Nouméa du 15 au 30 juin prochain.

N. D. L. R. — Peu à peu, les esprits perspicaces se rendront compte de l'intérêt qu'à l'Indochine au maintien et au développement de ce service.

D'une part, les produits à destination des ports du Nord de l'Europe : cacao, mattes de nickel, maïs, peaux, etc., viendront transiter par Haïphong ou Saïgon.

D'autre part, la ligne de Nouvelle-Calédonie nous apportera des matières premières telles que les trocas (c'est *L'Éveil économique* qui a emmanché cette affaire) et certains bois de valeur. Le Tonkin manquant maintenant de bois d'œuvre et de menuiserie, on trouvera peut être à meilleur marché à Nouméa qu'en Annam.

Signalons l'intérêt qu'auraient aussi pour l'Indochine le cacao, le coton, et aussi les taureaux et vaches laitières.

———————————

CHRONIQUE DE HAÏPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 27 août 1925)

COMMISSION. — Une commission composée de MM. Fioleau. directeur de l'École pratique d'industrie de Haïphong, président ; Prado, capitaine de port p. i. du port de Haïphong ; Verdaguer, inspecteur-adjoint des Forêts, chef du cantonnement Sud-Est à Quang-Yên, membres, se réunira, sur la convocation de son président, à l'effet de procéder à l'examen de la jonque à voile et moteur auxiliaire de la Division forestière de la Table et de se prononcer, s'il y a lieu, sur la nécessite de sa condamnation pou vente.

———————————

CHRONIQUE DE HAÏPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 13 janvier 1927)

NAISSANCE. — Nous apprenons avec plaisir la naissance de Auguste-François-Armand Viel, survenue le 12 janvier 1926, fils de M^me^ et M. Viel François Antoine, le sympathique capitaine de port.

Nos sincères compliments aux parents, nos souhaits au bébé.

———————————

CHRONIQUE DE HAÏPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 14 janvier 1927)

LE PORT AUTONOME. — La commission du port autonome de Haïphong s'est réunie jeudi, pour l'élection de son bureau, en présence de M. l'administrateur Eckert, résident maire, qui prononça une allocation félicitant le conseil d'administration de la création du Port autonome qui est, en grande partie, l'œuvre de M. Porchet.

M. Porchet a été désigné comme président et M. Chenu, comme vice-président.

Il est à noter que le règlement administratif qui complète le décret accordant l'autonomie du port de Haïphong n'est pas encore paru, de sorte que le conseil d'administration se trouve gêné pour fonctionner. Une de ses attributions comprend la nomination du directeur du Port, lequel est l'agent d'exécution des décisions du conseil d'administration.

Devait-on présenter la liste des trois candidats qui a été soumise à l'approbation de M. le résident supérieur, ou devait-on attendre d'être en possession du règlement fixant les attributions du conseil d'administration ?

Le conseil a préféré attendre. La place de directeur du port suscite des compétitions, un des candidats est très apparenté à un résident supérieur, mais les membres du conseil ont hisse percer leur opinion que la direction du port serait une sinécure et estiment que le décret, pour lequel ils montrent peu d'enthousiasme, devrait être modifié à ce sujet.

———————————

CHRONIQUE DE HAÏPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 27 janvier 1927)

À LA CHAMBRE DE COMMERCE. — Lors de sa 559e réunion, la commission spéciale chargée de l'étude de la question du débarquement des explosifs a donné son avis en un rapport dans lequel elle fait ressortir que le mouillage du fort Annamite est devenu dangereux par suite de la longueur des navires amenant les explosifs, tels les *Caps*, *Cam-Ranh, Bangkok* etc., auxquels le mauvais temps ne permet pas le mouillage à la montée et à qui l'étroitesse du chenal ne permet pas d'évoluer sur leur ancre. De plus, il est dangereux et contraire aux règlements de laisser ces bateaux accostés aux appointements lorsqu'ils ont un changement d'explosifs.

Pour des considérations diverses, le projet de constructions de ducs d'Albe au fort Annamite où s'amarreraient les bateaux ci-dessus a été rejeté.

La commission, se rangeant à l'avis du capitaine de port, déclare préférable de reporter le déchargement des explosifs en aval de la coupure de Dinh-Vu, au Cua-Cam-Triêu où les bateaux peuvent évoluer aisément et sans danger.

La Chambre de commerce, tout en approuvant les termes de ce rapport, estime que la question devra, avant toute solution, être soumise à l'examen du conseil d'administration du port autonome.

———————————

CHRONIQUE DE HAÏPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 19 mars 1927)

À BORD DU CROISEUR « Oi ». — Une réception tout intime en raison du deuil impérial nippon, a eu lieu jeudi dernier à treize heures à bord du croiseur japonais amarré aux docks.

Monsieur le capitaine de vaisseau Akiyama, ayant à ses côtés monsieur Suga, consul du Japon, et madame Suga recevaient les invités parmi lesquels se trouvaient de nombreuses dames et leur présentaient les officiers du bord, avec un mot aimable pour chacun. Parmi les invités, nous avons remarqué monsieur et madame Eckert, M. le colonel Braive et Madame, monsieur l'intendant Gaucher, le commandant Gosse, plusieurs officiers, M. Virgitti, administrateur chef du secrétariat de la résidence-mairie, les directeurs des grandes maisons de commerce de la place, les agents des compagnies de navigation, divers chefs de service, madame et M. l'ingénieur Filoche. M. Viel, capitaine du port, les membres de la Presse, M. le Dr. Forest, etc., etc.

Sous la conduite d'officiers japonais, les invités visitèrent le croiseur dont la bonne tenue fit l'admiration de tous. On remarqua entre autres le puissant poste de T. S. F. et de radiotéléphonie, remarquablement installé.

La visite terminée, les invités furent réunis sur le pont où des sièges avaient été placés autour d'un rectangle formé de matelas destinés à amortir les chutes des lutteurs car une séance de jiujitsu était au programme.

Vêtus de blouses flottantes et de culottes en solide toile grise, les athlètes vinrent s'asseoir autour du ring et, deux par deux, s'affrontèrent pour les exercices de jiujitsu.

Cette escrime dont nos lecteurs ont tous entendu parler nécessite de l'agilité et de la force, qualités que les marins nippons possèdent au dernier degré. Se ruant avec des cris, chacun cherche à faire tomber et immobiliser son adversaire, ou à le faire basculer et le plaquer à terre, et les lutteurs n'y allaient pas de main morte, il y eut de sonores plaquages tout juste amortis par les matelas. Cette lutte n'a pas de secrets pour les matelots japonais qui se montrèrent vraiment bien entraînés. Leurs camarades pressés derrière les invités suivaient avec animation les phases de chaque lutte. Détail à noter, les adversaires se saluent avant et après le combat, en s'agenouillant face à face, à peu près comme les Annamites devant les idoles.

Un officier, montre en main, chronomètre la durée des reprises, car le jiu-jitsu et les différentes luttes sont enseignés réglementairement et avec soin à tout homme de l'équipage.

Ensuite, ce fut le tour des escrimeurs. Coiffés d'un casque en matelassure avec un grillage, sorte de baume, vêtus d'une tunique à jupe noire avec paupières matelassées, le buste garanti par une cuirasse de lamelles de bambou, les mains gantées de « crispins » solidement rembourrés allant jusqu'à mi-coude, les escrimeurs bondissent furieusement l'un vers l'autre avec de terribles cris gutturaux, se portant de furieux coups de sabres. Heureusement que la lame est remplacée par du bambou écrasé, cela claque fort mais n'est guère dangereux. Et les coups de taille de pleuvoir, neutralisés par de savantes parades, aux applaudissements de l'assistance et des camarades des escrimeurs, pendant que ces derniers, entraînés par l'ardeur de la lutte, virevoltent et bondissent comme des fauves avec de rauques hurlements.

Puis ce fut une autre escrime, baïonnette contre baïonnette d'abord, et contre sabre ensuite.

Les adversaires ont le même costume que les précédents augmenté d'une langue capitonnée en cuir couvrant la gorge et une matelassure supplémentaire abritant le côté gauche de la poitrine.

Même ardeur dans la lutte, ruées farouches, bonds, etc., les adversaires se lancent de furieux coups de pointe sans danger, car leur arme est un bâton solide de la longueur d'un fusil avec baïonnette ; une des extrémités est taillée en forme de crosse de fusil avec son busc pour le tenir bien en main, l'autre extrémité est arrondie et mouchetée tout simplement. Cet article d'escrime est facile a confectionner, d'un prix de revient minime, et répond parfaitement aux conditions exigées et au but proposé, qui est l'instruction du combat à l'arme blanche.

Les parades et attaques utilisées sont les mêmes dans toutes les armées, le plus intéressant nous a paru être le combat baïonnette contre sabre à deux mains, où la baïonnette nous parut inférieure, ne pouvant utiliser que la pointe tandis que le sableur frappait de taille et d'estoc, passant sous l'arme pour chercher la poitrine adverse, ou couper le poignet. Il y eut aussi une passe intéressante, les deux adversaires travaillant dans la ligne basse, avec de splendides attitudes et gestes et c'est au bruit d'applaudissements frénétiques que le tournoi prit fin.

M. le commandant Akyiama invita ensuite l'assistance à se réunir à l'arrière, où sur la plage, on avait installé une petite arène formée d'un tapis-brosse circulaire de 3 mètres de diamètres environ, entourée de matelas.

Un tente formée de pavillons multicolores abritait les visiteurs, et était gentiment décorée et ornée.

Une petite estrade recouverte de couvertures rouges était aménagée, sur laquelle quatre matelots flûtistes vinrent prendre place et nous régalèrent d'une petite aubade. Et chacun prit plaisir à entendre les sons doux des instruments japonais dont la forme rappellerait un gros hautbois, le son est celui de la flûte.

La musique un peu lente n'était nullement déplaisante à l'oreille, et n'avait rien de commun avez les airs ordinaires chinois ou similaires ; on évoquait en l'entendant, plutôt les airs des pâtres au bord du ruisseau que toute autre chose. Et l'assistance applaudit vivement les braves musiciens.

La dernière partie consistait en luttes japonaises par une quinzaine de matelots, en tenue de lutte, c'est-à-dire nus à l'exclusion d'un fort langouti en grosse toile solidement serré à la taille. Tous ces hommes sont jeunes et solidement bâtis, témoignage d'une éducation physique bien comprise.

Un arbitre dirige les luttes. C'est un officier marinier spécialiste en la matière, et qui porte en main l'insigne d'arbitre, c'est-à-dire une sorte d'écran en laque retenu par un long cordon en tresse rouge avec glands.

Cet écran lui sert à signifier les reprises, les arrêts, et le lutteur à qui il est présenté doit stopper net à sa vue. Et la lutte commence, différente du jiu-jitsu. Dans cette dernière lutte, c'est un peu le « catch as catch can » des Anglais, chacun « s'agrippe » où il peut, tandis que dans la lutte à nu, les adversaires ne peuvent « crocher » que dans le langouti. Les lutteurs se ruent, essayent de se soulever de terre, de donner des croc-en jambe, etc. etc.

Mais c'est plus difficile qu'au jiu-jitsu car un nombre limité des coups est seul autorisé, de sorte que les chutes tardent à se produire, et sous les efforts les adversaires se cambrent, halètent, les muscles saillent, les respirations deviennent sifflantes, témoignant du grand effort employé, et les corps luisent de sueur.

En se mettant en garde, les adversaires lèvent alternativement chaque cuisse le plus haut possible et laissent retomber la jambe en frappant violemment le sol, afin de produire une porte d'assouplissement de la jambe entière, puis d'aplomb, jambes écartées, ils s'accroupissent et placent les poings à terre devant eux et contre ceux de l'adversaire, à quatre pattes en quelque sorte, et au signal donne se ruent. Même attitude à la fin du match, avant de se relever.

———————————

CHRONIQUE DE HAÏPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 21 mars 1927)

DÉPART DU CROISEUR « OI ». — Le croiseur « Oi » a quitté Haïphong samedi matin à 8 heures à destination de Tourane.

Le consulat général du Japon nous communique la note suivante :

« Au moment de partir pour Tourane, le capitaine de vaisseau Akiyama, commandant le croiseur japonais « Oi », s'empresse de présenter ses remerciements les plus sincères aux autorités de l'Indochine ainsi qu'aux populations de Hanoï et de Haïphong pour leur accueil chaleureux et leur hospitalité bienveillante envers son état-major, son équipage et lui-même durant leur séjour au Tonkin. »

———————————

CHRONIQUE DE HAÏPHONG
(*L'Avenir du Tonkin,* 23 novembre 1927)

RÉTRIBUTION AU PERSONNEL DE L'EXPLOITATION DU PORT. — Le chef de la division de l'exploitation du port, les officiers et maîtres du port de commerce de Haïphong toucheront, en plus de leur solde, une rétribution proportionnelle au mouvement total des navires (entrée et sortie) qui sera décomptée à raison de 0 $ 004(quatre millième de piastre) par tonneau de jauge nette.

Art. 2. —- Sur le montant total de la rétribution visée à l'article 1er , il sera attribué :

35 % au chef de la division de l'exploitation du port ou au fonctionnaire le remplaçant avec le maximum de 3.000 p.

25 % au capitaine de port de Haïphong ou au fonctionnaire le remplaçant avec le maximum de 2.000 p.00 ;

15 % au lieutenant de port de Haïphong ou au fonctionnaire le remplaçant avec le maximum de 1.000 p.00 ;

25 % à l'ensemble des maîtres de port entre lesquels la répartition sera faite à parts égales, quel que soit leur nombre avec maximum de 600 p. 00 pour chacun d'eux.

Le maximum s'entend pour une année de service ininterrompu.

Art. 3. — Les sommes nécessaires à l'exécution de cet arrêté, qui portera effet à compter du 1er juillet 1927, seront imputées au budget du port autonome de Haïphong.

———————————

Une drague pour le Tonkin
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 15 janvier 1928)

La drague *Guillemoto*. On a beaucoup parlé de la magnifique drague commandée en France pour le Tonkin et du voyage sensationnel que cet engin a accompli par ses propres moyens pour se rendre de Havre à Haïphong. Le marché avait été conclu le 18 novembre 1924, après concours, avec la Société anonyme des forges et chantiers de. la Méditerranée* représentée par la Société d'équipement industriel* [Denis frères].

Avant d'en parler, nous avons voulu voir l'engin au travail et savoir s'il donnait satisfaction. Le voyage à travers les mers sans le moindre accident ni le moindre dommage était déjà un résultat ; aux essais, puis au travail régulier, la drague a donné toute satisfaction.

Nos lecteurs seront heureux d'avoir quelques détails sur ce puissant engin, destiné principalement au port de Haïphong mais subsidiairement aussi à d'autres ports du Golfe du Tonkin, dont un bon dragage de temps en temps permettra l'accès à des navires plus forts que les jonques, chaloupes et petits caboteurs, qui les fréquentent aujourd'hui.

Il s'agit d'une drague à godets, non porteuse, à une seule élinde.

Elle est à godets, qui vont racler le fond, par opposition aux dragues dites suceuses, qui aspirent les boues et sables par un tube. La drague à godets s'impose lorsque l'on est exposé à trouver des fonds durs ou rocheux.

Elle est non porteuse, c'est-à-dire que ce qu'elle racle, elle le rejette non pas dans son propre sein mais à une certaine distance de côté par un dispositif spécial, ou dans une embarcation particulière élégamment qualifiée de « Marie salope ». Les godets, fixés a une double chaîne, sont portés et guidés par une élinde, à savoir une forte glissière, qui plonge dans l'eau à une profondeur variable.

Voilà qui vous expliquera en gros ce qu'est une drague à godets à une seule élinde.

En dépit de son extraordinaire aspect extérieur, une drague est un bateau, mais un bateau qui a deux poupes au lieu d'une, la partie arrière étant évidée pour permettre le passage et les mouvements de l'élinde et de sa chaîne à godets. Notre bateau à 52 m.

30 entre perpendiculaires, 11 mètres de largeur au fort et 4 m. 25 de creux sur quille ; ayant deux arrières, il a par le fait deux gouvernails et deux hélices.

Ces deux hélices sont actionnées par deux machines à vapeur à type pilon à triple expansion qui servent aussi, une fois sur le lieu du travail, à actionner la chaîne dragueuse. Pour faire rendre aux hélices 105 tours par minute correspondant à une vitesse de 7 nœuds, soit 13 km. à l'heure, vitesse que pas mal de cargos et de chaloupes fluviales ne réalisent pas, les deux machines travaillent ensemble en donnant 350 chevaux chacune. Pour le dragage, une seule machine est utilisée à la fois mais en fournissant 400 C.V.

Et qu'est-ce que la drague en fera, elle, de ses 400 chevaux ? Voici ce que le cahier des charges lui demandait.

En terrain dur, il devra passer en une minute 10 godets de 875 litres de capacité, vitesse correspondant à 4 tours du tourteau supérieur et à 110 tours des machines... Ceci vous fera deviner que le tourteau, c'est le tambour de forme polygonale, qui entraîne dans son mouvement la chaîne a godets. La drague devra sortir 400 mètres cubes à l'heure. En terrain mou, le tourteau tournant à 6 tours par minute et entraînant 15 godets, la drague devra sortir 600 mètres cubes à l'heure.

Nous vous ferons grâce, chers lecteurs, des nombreux appareils accessoires ; cheval alimentaire débitant 10 tonnes à l'heure, groupe de service débitant 40 tonnes, condenseur auxiliaire, pompe de circulation, pompe à air, petit cheval de compression, treuils d'avance et de recul, treuil d'élinde, etc., également des pièces de rechange prévues avec une grande minutie.

N'oublions cependant pas les mères nourricières de toutes ces machines principales et auxiliaires ; car, dans les dragues les plus modernes, la vapeur n'a pas encore été remplacée par les gaz de carburants divers. Ce sont donc deux chaudières marines à chacune trois foyers ondulés amovibles, alimentées à l'eau douce et construites en vue de l'emploi de l'anthracite du Tonkin.

La drague est destinée à naviguer en mer en complet état de marche, même par mauvais temps et nous avons vu que, de cette obligation, elle s'est brillamment acquittée. Elle est destinée à draguer, dans des limites variant de 1 mètre à 12 mètres au-dessous de la ligne de flottaison, sur les barres extérieures des fleuves d'Indochine, ce qui exigeait des organes de travail particulièrement forts et des freins limiteurs de force pour éviter les ruptures par l'effet des chocs et d'efforts anormaux.

Ces caractéristiques permettront le travail dans des chenaux aussi différents que ceux de l'estuaire Nam Triêu à Haïphong, de la barre du Day à Phat Dièm, de l'estuaire du Sông Ca en aval de Vinh — Benthuy, du petit port du Cua Sot près de Hatinh, etc. Ceci nous laisse donc espérer que l'Administration a des intentions maternelles vis-à-vis des petits ports, dont la plupart sont encore bien délaissés.

Voilà pourquoi l'arrivée de la drague « Guillemoto » est un événement et pourquoi le parrainage qui lui a été attribué est un hommage digne, juste et équitable à ce grand ingénieur indochinois.

Les aménagements pour le personnel ont été prévus en vue d'un service dur et pénible et de longues traversées en mer :

Pour le personnel européen quatre cabines d'officiers avec un carré pour 8 personnes, douches, cuisine et lieux d'aisances.

Pour le personnel asiatique trois postes séparés, deux pour douze hommes et un pour 20.

Sur la passerelle de navigation une chambre de navigation, éclairage électrique et ventilations des locaux affectés aux européens

Et pour terminer par où le cahier des charges commence, avec un esprit de prévoyance, bien administratif, disons que la cuisine est pourvue d'une batterie nombreuse et variée y compris un panier à salade et une cocotte ; le panier à salade sans doute pour ceux à qui la cocotte fera faire trop de bêtises.

Partie du Havre le 8 mars dernier, la drague « Guillemoto » arrivait à Haïphong le 12 juin et ne tardait pas à procéder aux essais qui ont été, comme nous l'avons dit, tout à fait satisfaisants et n'ont pas été démentis par les résultats obtenus par la suite.

Il ne nous reste plus qu'à souhaiter que cet engin réussisse à arrêter l'envasement du port de Haïphong et permette le développement rapide de ports secondaires, tels que Namdinh et Benthuy, qui ne demandent qu'à travailler.

———————

CHRONIQUE DE HAÏPHONG
(*L'Avenir du Tonkin,* 18 avril 1928)

RÉUNION DU CONSEIL SANITAIRE MARITIME. — Une réunion du Conseil sanitaire de la circonscription maritime de Haïphong a eu lieu aujourd'hui à dix heures, à la résidence-mairie. Le conseil était préside par M. Klein, résident-maire, assisté de MM. les docteurs Foutrein, Lailheugue et Forest, Papin, pharmacien, Filoche, ingénieur de la circonscription maritime, Bourgoin, sous-directeur des D.R., Carles, chef de bataillon, d'Etchandy, chef de l'inscription maritime, Guillon et Bleton, membres de la chambre de commerce.

Le conseil avait à s'occuper de la question de l'arraisonnement des navires non postaux à leur arrivée, et, en conséquence, a décidé que l'arraisonnement des navires devait avoir lieu jusqu'à minuit.

———————

À Haïphong

———————

GRAVE ACCIDENT
(*France Indochine*, 24 juin 1928)

Au moment où la chaloupe *Nhatrang,* du service maritime, procédait au rechargement de l'appareil d'éclairage de la bouée lumineuse située à l'entrée du Cua-Nam-Trieu, une bouteille à acétylène a éclaté. Deux matelots indigènes ont été tués et un Européen a été blessé à la main.

———————

À Haïphong

———————

L'EXPLOSION D'ACÉTYLÈNE
(*France Indochine*, 24 juin 1928)

Les deux cadavres des matelots indigènes tués par l'explosion d'une bouteille d'acétylène ont été affreusement déchiquetés.

Deux autres matelots sont en traitement à l'hôpital pour des brûlures graves aux mains et à la figure.

Le mécanicien qui dirigeait la réparation à exécuter, M. Laboujonnière, a été assez gravement brûlé à la main droite.

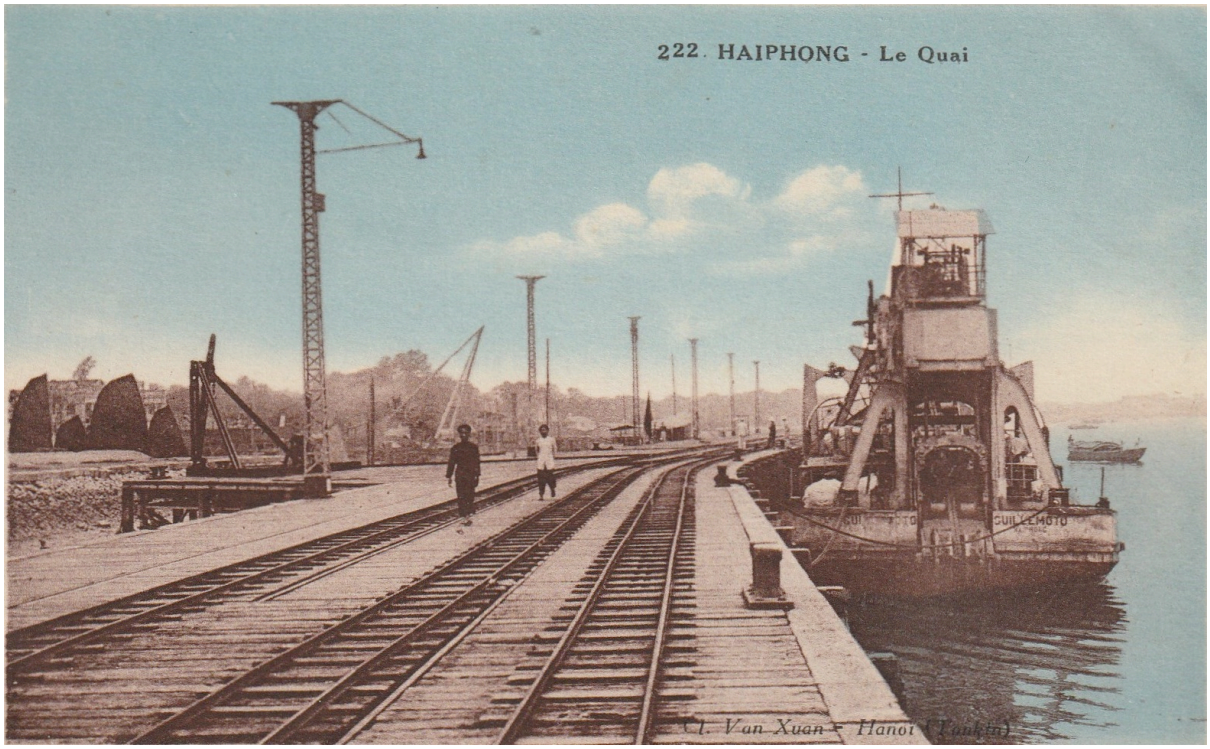
La bouée lumineuse du chenal du Cua-Nam-Trieu, signalée éteinte par le phare de Hondau, comprend cinq compartiments dont quatre contiennent chacun une bouteille d'acétylène comprimé. Pour chercher à connaître la cause du non fonctionnement de la bouée, un trou fut pratiqué dans un des compartiments : l'explosion se produisit presqu'aussitôt.

La réparation fut cependant effectuée.

Les morts et les blessés furent rapidement dirigés sur l'hôpital militaire et la chaloupe *Nhatrang* les déposa à l'appontement des docks.

1928 (juillet) : naufrage du *Cap-Lay*, des Chargeurs réunis,
au large d'Haïphong.
Responsabilités du Port autonome :
bureaucratie improductive, balisage insuffisant, moyens de secours inexistants

---



Coll. Olivier Galand

HAÏPHONG. — Le Quai. La drague Guillemoto (Cliché Van Xuan, Hanoï, Tonkin).

CHRONIQUE DE HAÏPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 3 août 1928)

CONGÉ. — Un congé de convalescence de six mois à solde entière de présence, est accordé à M. Viel, François, capitaine de port de 1re classe, pour en jouir au Castel à Gardanne (Bouche-du-Rhône).

CHRONIQUE DE HAÏPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 21 août 1928)

LE DIRECTEUR DES MOUVEMENTS DU PORT. — M. Hulin [13], capitaine de port p. i. à Haïphong, est chargé provisoirement de remplir les fonctions attribuées au directeur des mouvements du port par l'arrêté du 25 octobre 1910, organisant le service du pilotage au Tonkin.

Le capitaine de port appelé à siéger dans les diverses commissions prévues par ledit arrêt sera remplacé par le fonctionnaire faisant fonctions de lieutenant de port si ce fonctionnaire est capitaine au long cours, ou, à défaut, par un capitaine au long cours désigné par le capitaine de port remplissant les fonctions de président de ces commissions.

———————————

Au Port autonome
(*France Indochine*, 17 mars 1929)

A la suite du départ pour la France de M. Porchet la présidence du conseil d'administration du Port autonome sera assurée par M. Chenu, vice-président.

M. Chenu comptant rentrer également sous peu en France, ce serait le doyen d'âge, M. Paquin, qui ferait l'intérim à la direction du Port.

———————————

CHRONIQUE DE HAÏPHONG
(*L'Avenir du Tonkin,* 10 juin 1929)

CONSEIL MUNICIPAL. — Le conseil municipal s'est réuni vendredi 7 juin à 18 heures, sous la présidence de M. Bouchet, résident-maire. Une seule question était inscrite à l'ordre du jour, la désignation d'un conseiller pour siéger au conseil d'administration du Port autonome, M. Bouchard [14], qui avait été désigné tout d'abord, n'ayant pas été agréé par M. le résident supérieur, qui estima que cette désignation était irrégulière, se basant pour cela sur l'article 4 de l'arrêté du 26 juin 1926 et les articles 52 et 54 de l'arrêté du 6 mai 1927 ,

Monsieur Bouchard protesta contre la décision du résident supérieur, déclara maintenir sa candidature et demanda à ses collègues de confirmer leur vote.

Tous les conseillers, sauf M. Fauvel, décidèrent de demander le renvoi de l'affaire à la résidence supérieure.

———————————————

CHRONIQUE DE HAÏPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 20 juillet 1929)

PERMISSION. — Une permission de dix jours est accordée à M. Hulin, capitaine de port de 2e classe des T. P., détaché au port autonome de Haïphong, pour en jouir au Tonkin, à compter du 24 août 1929.

———————————

CHRONIQUE DE HAÏPHONG

---

[13] *Marcel* Léon Hulin : né le 12 mai 1888 à Saint-Lunaire (Ille-et-Vilaine). Officier de la marine marchande. Blessé aux Dardanelles. Croix de guerre. Chevalier de la Légion d'honneur (*JORF*, 11 juillet 1920). Entré dans les services civils le 10 juillet 1925.

[14] Pilote, capitaine au long cours.

(*L'Avenir du Tonkin*, 1er août 1929)

LICENCIEMENT. — M. Viel, capitaine de port de 1re classe du cadre auxiliaire des Travaux publics, est, sur sa demande, licencié de son emploi par application des dispositions de l'article 4 du décret du 9 février 1916 pour compter de la date d'expiration du congé de convalescence de 6 mois qui lui a été accordé par arrêté en date du 1er août 1928 du résident supérieur au Tonkin.

L'indemnité de licenciement de M. Viel, qui compte plus de dix-huit ans de services dans le cadre auxiliaire des Travaux publics, est fixée à une année de solde de présence augmentée des 7/10, soit quarante mille huit cents francs.

Cette indemnité est imputable au budget local du Tonkin.

———————————

INAUGURATION DU CONSEIL DES INTÉRÊTS FRANÇAIS DU TONKIN
M. Robin fait un exposé détaillé de la situation économique et financière du pays
Le gouverneur général Pasquier assistait à la séance
(*L'Écho annamite*, 9 octobre 1929)

La bonne impression qui se dégage de l'examen de la situation agricole et industrielle du Tonkin est corroborée par les chiffres du mouvement commercial. Au cours de l'année écoulée, de juillet 1928 à juillet 1929, les importations se sont élevées à plus de 185.700 tonnes d'une valeur dépassant 1.152.000.000 francs. Les exportations ont dépassé 1.566.000 tonnes et 547.000.000 francs. Le mouvement du port d'Haïphong a dépassé 991.000 tonnes, plaçant le port tonkinois après Nantes, dans le classement des ports maritimes français, soit au sixième rang.

———————————

La question du port de Haïphong
par H. CUCHEROUSSET
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 9 février 1930)

Lorsque, pour la première fois, nous avons émis un doute sur la sagesse de ceux qui voulaient à tout prix imposer à tous les navires venant au Tonkin, c'est-à-dire, en fait, à Haïphong, de venir faire leurs opérations en pleine ville, amarrés aux appontements des docks ou ancrés en face, et qui s'opposaient à la création d'un avant-port permettant d'accélérer les opérations des grands navires, nous nous sommes vu traiter d'Ennemi du port de Haïphong.

Nous ne nous en sommes pas ému et il faut croire que nos lecteurs de Haïphong n'ont pas partagé l'avis du regretté M. de Lansalut [15], car dans aucun centre d'Indochine nous n'avons une clientèle aussi fidèle qu'à Haïphong. Et nous avons de fortes raisons de penser que M. de Lansalut, lui-même, que nous avions plaisamment stigmatisé : « petit Haïphonnais », en nous proclamant nous-même « grand Haïphonnais » était, dans les derniers temps de sa vie, parfaitement convaincu que nous étions un bon ami de Haïphong. Seulement nous nous placions à un autre point de vue. Au lieu de demander une chaise à M. Vidry pour nous asseoir devant son bureau des docks et, de là, contempler l'activité du port, de la Cimenterie au Fort annamite, nous grimpions dans la nacelle d'un ballon captif et, de 1.500 mètres de haut, nous regardions de Doson à Port Wallut. […]

---

[15] Charles Le Gac de Lansalut (1873-1927) : avocat-défenseur à Haïphong (1899-1923), administrateur de sociétés, publiciste.

TONKIN
(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 1er octobre 1930)

Le conseil du contentieux administratif a rejeté la requête de M. Alata, inspecteur des Douanes au port de Haïphong, qui réclamait les 10 % retenus sur son traitement au titre du logement que lui accorde le port de commerce d'Haïphong.

Emprunt du port autonome de Haïphong
(*Les Annales coloniales*, 7 octobre 1930)

Le conseil d'administration du port autonome de Haïphong est autorisé par le gouvernement général à contracter, à un taux d'intérêt n'excédant pas 6,75 % l'an, un emprunt de deux cent mille piastres destiné à assurer le règlement à la Société des transports maritimes et fluviaux de l'Indochine* de l'indemnité à payer à cette société en exécution du contrat du 5 avril 1930.

L'emprunt sera amorti en totalité, en douze annuités égales, à partir du 1er janvier 1931 et sera garanti par l'inscription annuelle au budget ordinaire du port d'une dépense obligatoire de 24.845 piastres 96.

Le port de Haïphong
(Henri Gourdon, *L'Indochine*, Paris, Larousse, 1931, p. 153 et 190)

Congés administratifs
(*L'Avenir du Tonkin*, 24 février 1931)

Les congés administratifs suivants sont accordés :
Huit mois, à M. Hulin, capitaine de port de 1re classe pour en jouir à Asnières.

DÉPARTS
(*L'Avenir du Tonkin*, 4 mars 1931)

Sont partis mercredi, à 8 heures, par le *Claude-Chappe* :
À destination de Marseille : M. Hulin, capitaine de port…

Les forçats sont arrivés à Cayenne
(*Les Annales coloniales*, 10 mars 1931)

Un câblogramme parvenu à Saint-Martin (île de Ré) annonce que le *La-Martinière*, parti de ce port le 17 février avec un convoi de 673 forçats, vient d'arriver à Cayenne.

Le bateau va aller à Haïphong où il embarquera des déportés annamites à destination de la Guyane.

Le mouvement du port de Haïphong
(*Les Annales coloniales*, 20 août 1931)

Suivant les chiffres rectifiés, le mouvement du port de Haïphong pendant le premier semestre 1931 a été de :

Entrées : 170 navires, avec 80.570 tonnes de marchandises;

Sorties : 105 navires, avec 186.067 tonnes de marchandises, soit une diminution pour les importations de 13.978 tonnes par rapport au premier semestre de 1930.

L'INDOCHINE FRANÇAISE À L'EXPOSITION COLONIALE INTERNATIONALE
ET DES PAYS D'OUTRE-MER
Paris-Vincennes (1931)
RAPPORT GÉNÉRAL
PRÉSENTÉ PAR LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL OLIVIER,

[711]

Le *Service géographique* avait envoyé deux magnifiques plans en relief des ports de Haïphong et de Saïgon, exécutés sous sa direction, et qui furent placés dans le stand de la Marine marchande, au pavillon des transports.

SERVICE MÉTÉOROLOGIQUE

(*L'Avenir du Tonkin*, 2 janvier 1932)

M. Wersthorn, capitaine du port de commerce de Haïphong, est chargé des observations météorologiques de ce port.

Il aura doit, à une indemnité annuelle de 216 piastres.

———————————

ARRIVÉES
(*L'Avenir du Tonkin*, 18 janvier 1932)

Liste des passagers embarqués à Marseille le 25 décembre 1931 à destination de l'Indochine sur le paquebot *Cap-Padaran* :

M. Mme Hulin et 2 enfants, capitaine de port…

———————————

LA VIE ÉCONOMIQUE
À la Chambre de commerce d'Haïphong,
(*Les Annales coloniales*, 9 février 1932)

Un projet de décret réglementant le service du pilotage en Indochine est examiné ; l'avis du conseil d'administration du port sera demandé.

……

M. Bleton, délégué de la Chambre au Grand Conseil [des intérêts économiques et financiers] de l'Indochine, … fait connaître qu'un emprunt spécial a été voté, dans lequel il est prévu une somme de 11 millions de piastres pour les travaux d'aménagement du port de Haïphong.

———————————

Élections consulaires à Haïphong
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 27 mars 1932)

[…] Notons le nombre considérable des candidats indépendants qui se présentaient contre la liste formée par les conseillers sortants, composée en grande partie des fondés de pouvoir des grandes maisons domiciliées à Paris et formant le parti Porchet, dévoué aux intérêts de l'entreprise des docks et opposé à la création d'un avant-port et port en eau profonde en baie d'Along. […]

Donc les trois cinquièmes des électeurs du secteur et au moins la moitié des électeurs de Haïphong (47 sur 96, en supposant que les 20 provinciaux aient voté pour M. Lapicque) se sont prononcés pour un programme que nos lecteurs connaissent : l'entrée du port et le port en eau profonde en baie d'Along et la condamnation du projet d'entrée par la barre du Lach-Uyen. […]

———————————

Au port autonome de Haïphong
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 24 avril 1932)

Par arrêté du gouverneur général de l'Indochine du 8 avril 1932,

M. Lapicque, armateur à Haïphong, est désigné pour faire partie du conseil d'administration du Port de commerce de Haïphong, en qualité de membre suppléant,

en remplacement de M. Thiery, dans, les conditions prévues par le paragraphe 5 de l'article 3 du décret du 26 juin 1926.

Journal officiel de l'Indochine.

N.D.L.R. — Tous ceux qui s'intéressent au port du Tonkin seront heureux de voir enfin entrer dans ce conseil un homme qui sait ce que c'est qu'un bateau, un fleuve, un port ; un marin expérimenté, ancien capitaine au long cours, aujourd'hui armateur, bref tout ce qu'il fallait hier pour être écarté d'un conseil où l'on préférait voir siéger des coiffeurs, des photographes, des blanchisseurs.

M. le résident supérieur, en y faisant entrer une compétence, a montré qu'il en avait assez d'une comédie qui n'a que trop longtemps duré.

———————————

Paris
LE SALON [DES INDÉPENDANTS]
(*Les Annales coloniales*, 10 mai 1932)

Beaucoup de monde cette année au vernissage. On se croyait revenu aux beaux jours des salons d'avant guerre. Aux artistes français, une très belle rétrospective à l'occasion du cinquantenaire de la société, réunit dans la grande salle tendue de gris argent un choix des toiles les plus marquantes des artistes disparus […]

Parcourons les salles en nous arrêtant devant les sujets coloniaux.

Nous avions vu à Vincennes dans le temple d'Angkor un certain nombre d'envois des élèves de l'école d'Hanoï. Nous retrouvons ici avec plaisir trois d'entre eux qui ont su garder leur sensibilité d'Asiatiques raffinés : Nam-Son, avec le beau portrait de sa mère ; Le Phô et, surtout, To-Ngoc-Van avec des teintes apaisées très délicates.

Voici les *Quais d'Haïphong,* de J. Bouchaud (le magistral décorateur de la cité des Informations) ; *Au marché au Tonkin,* de Jos.-H. Ponchin ; une *Danseuse du Laos,* de M^lle^ Rondenay ; une autre de Durieux, la baie d'Halong de Legouez, et un portefaix du Mékong de Bellugue. […]

———————————

AVIS AUX NAVIGATEURS
NAVIGATION INTÉRIEURE
(*L'Avenir du Tonkin*, 25 mai 1932)

CANAL DES BAMBOUS
Éclairage du seuil de Phan-Thôn

Les navigateurs sont informés que deux feux blancs d'alignement supportés par des poteaux en bois, peints en blanc et noir par bandes transversales alternées, viennent d'être mis en service sur la rive droite du canal des Bambous, près du village de Phan-Thôn, à l'aval du seuil endigué du même nom, suivant les dispositions et aux emplacements indiqués sur les documents que les intéressés pourront consulter au bureau du capitaine de port à Haïphong, à la chambre de commerce de Haïphong ou à la chambre de commerce de Hanoï.

———————————

Causerie intime
(À propos d'un homme)
[Sur Paul-Augustin Lapicque et la nécessité d'un avant-port en eau profonde]

par C.-L. ACHARD
(*Chantecler*, 24 juin 1934)

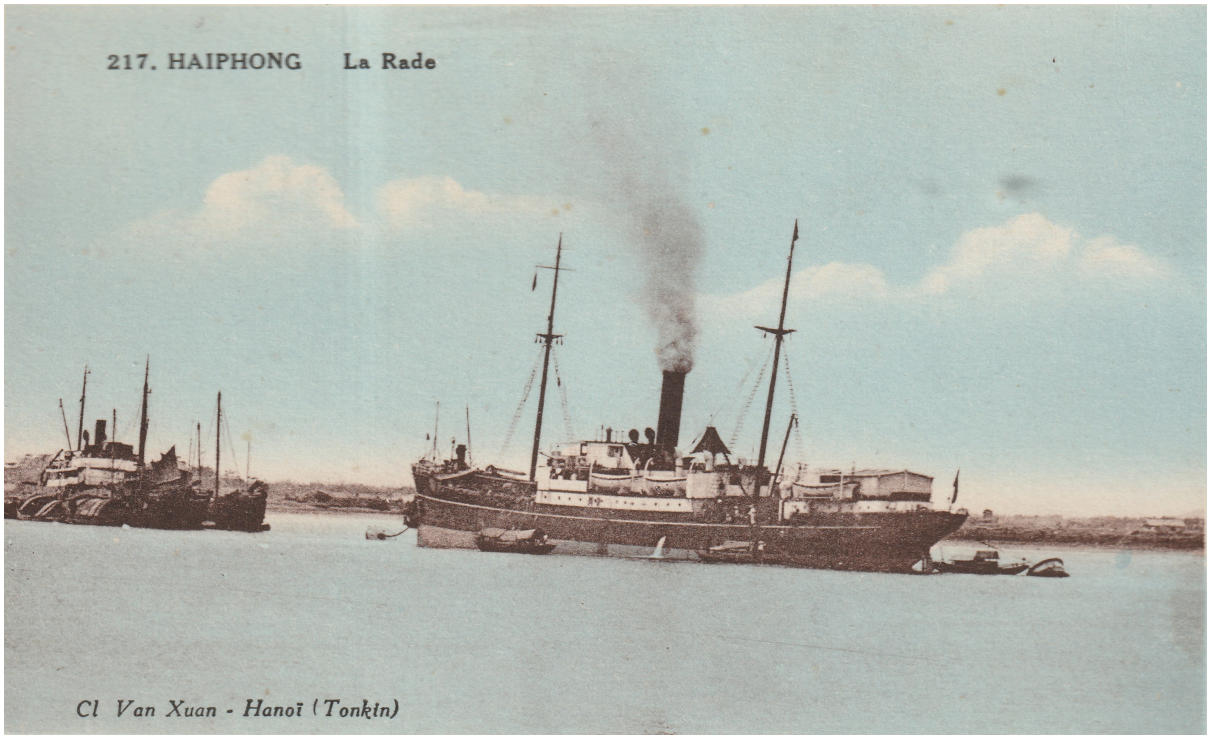
……

La ville de Haïphong a toujours été considérée par certaines personnalités, officiant en petite chapelle, comme une chasse jalousement gardée. Mieux encore : comme un fief, dont les importuns étaient brutalement expulsés.

À lire la campagne menée par notre confrère Tirard, à propos des irrégularités constatées dans la gestion du Port autonome de Haïphong, il ne semble pas que les choses se soient beaucoup modifiées. C'est toujours la mainmise sur les affaires de la Ville et du Port, dont certains peuvent profiter par incidence, qui se continue.

Le seul changement est que, jadis, les exploiteurs étaient des hommes de valeur — après tout, ce qu'ils exploitaient était leur œuvre — tandis que ceux qui leur ont succédé depuis, en bénéficiant des mêmes errements, ne sont que des homuncules, à qui on ne peut accorder aucune indulgence.

———————————



Coll. Olivier Galand
Haïphong. — La rade. Cliché Van Xuan, Hanoï.
Carte expédiée de Hanoï le 29 septembre 1934.

———————

À la cour criminelle
L'affaire du Port autonome de Haïphong
(*La Volonté indochinoise*, 16 septembre 1934)

Samedi matin, la cour criminelle était saisie de l'affaire du Port autonome de Haïphong, qui a si longtemps et si vivement ému l'opinion publique.

Présidée par M. le conseiller Nadaillat, la Cour procède d'abord à la désignation. par tirage au sort, des assesseurs, qui, après plusieurs récusations, sont choisis comme suit : MM. Boutet, Beau, Clavier et Girardot

L'inculpé est défendu par Me J.-P. Bona.

Le Port autonome, partie civile, est représenté par Me Duringer.

Il est ensuite donné lecture de l'acte d'accusation qui expose les faits ci après :

Massimi, agent comptable du Port autonome de Haïphong depuis le 2 juillet 1927, était, à la date du 16 janvier 1931, l'objet d'une plainte en détournement de deniers publics. Cette plainte avec constitution de partie civile était adressée au juge d'instruction de Haïphong par le président du conseil d'administration du Port autonome de cette ville. M. Chenu, dûment autorisé à cet effet par M. le résident supérieur au Tonkin. Un rapport en date 14 janvier 1934 de M. Toustou, payeur à Haïphong joint à plainte dont il s'agit, évaluait à quarante neuf mille cent dix piastres soixante dix huit cents (49.110,78), la somme dont Massimi était à découvert en tant qu'agent comptable.

Une instruction fut ouverte. Interrogé par le magistrat instructeur de Haïphong le 17 janvier 1934, Massimi protestait de son innocence et affirmait avec force qu'il n'avait personnellement, durant sa gestion, jamais détourné un cent des deniers publies dont il avait le maniement. Toutefois, il reconnaissait que sa comptabilité était mal tenue et présentait même quelque désordre. Cette comptabilité n'observait pas les prescriptions de l'arrêté du Gouverneur général de l'Indochine du 6 mai 1927 déterminant les conditions d'application du décret du 26 juin 1926 sur l'autonomie du Port de Haïphong, car Massimi n'avait ouvert ni livre de caisse. ni livre journal, se bornant à tenir seulement un registre de recettes et de dépenses. Quant au déficit constaté, Massimi en rejetait la responsabilité sur ses deux collaborateurs immédiats, les secrétaires Moc et Luu, et plus particulièrement sur ce dernier. Le même jour, 17 janvier, Massimi était mis sous mandat de dépôt.

Par la suite, Massimi devait reconnaitre que, dès le mois d'avril 1931, il avait constaté le défaut de concordance existant entre la caisse et la comptabilité, défaut de concordance qui faisait ressortir un découvert de l'ordre de trente mille piastres (30.000), Il devait avouer également qu'il s'était abstenu de signaler à ses chefs l'existence de ce déficit.

Massimi a été déclaré en débet de la somme de quarante neuf mille cent dix piastres soixante dix huit cents (49.110.78) par arrêté no 593 de M. le gouverneur général de l'Indochine en date du 30 janvier 1934. Le montant des détournements est supérieur à ce chiffre.

Les trois experts commis le 18 janvier 1934 par le juge d'instruction fixant dans leur rapport commun en date de 2 mars 1934 à cinquante trois mille quarante et une piastres vingt quatre cents (53.041,24) le montant du déficit dans la caisse du Port autonome à la date du 9 janvier 1934.

Ce déficit résulte de :

1° manquant proprement dit en caisse, c'est-à-dire différence entre ce qui aurait dû se trouver en caisse, tant en dépôt au Trésor que dans l'encaisse de l'agent comptable, chiffre qui est donné par l'excédent des recettes sur les dépenses, soit cent dix neuf mille trois sent sept piastres trente huit cents (119307,38) et ce qui s'y trouvait

effectivement. soit soixante huit mille cinq cents piastres (68.500) au Trésor et quatre mille six cent quatre vingt deux piastre quatre vingt treize cent (4.482,93) de l'encaisse, tant en pièces qu'en timbres, mandats postaux, chèques et paiements à régulariser, ce qui donne quarante six mille cent vingt quatre piastre quarante cinq cents (46.124,45).

2° montant de seize mandate budgétaires enregistrés en décembre 1932 et dont le versement au Trésor n'a pas été effectué, soit cinq mille cinq cent cinquante sept piastres quatre vingt neuf cents (5.557,89), auquel il convient d'ajouter une somme de mille trois cent cinquante huit piastres quatre vingt dix cents (1.355,50), montant de trois mandats passés avant clôture de l'exercice 1931 et pour lesquels aucune justification de paiement n'a pu être retrouvée et le montant des timbres non apposés sur des mandats non acquittés.

Aux termes de l'article 37 de l'arrêté local du 6 mai 1927, l'agent comptable du Port autonome de Haïphong est justiciable de la Cour des comptes. Depuis sa prise de service qul remonte au 2 juillet 1927, Massimi n'a jamais soumis ses comptes à l'examen de cette haute juridiction administrative. en dépit des réclamations réitérées du Département.

Une commission nommée chaque année en conformité des prescriptions de l'article 47 de l'arrêté local du 6 mai 1927 devait examiner le compte administratif présenté par le Directeur du Port autonome et le compte de gestion établi par l'agent comptable. Cette commission a exercé annuellement son contrôle. Elle a toujours constaté la parfaite concordance des deux comptes, celui de l'ordonnateur et celui de l'agent comptable. Ce résultat s'explique par l'anomalie suivante :

Massimi cumulait les fonctions d'ordonnateur avec celles de comptable. Les comptes de gestion étaient dressés d'après les comptes de l'ordonnateur. Or, ces deux comptes étaient établis par Massimi lui-même.

Les dirigeants du Port autonome de Haïphong avaient dans la fidélité de la gestion de Massimi une confiance absolue. Il a fallu les réclamations réitérées de la Cour de Comptes et du Département — et surtout la réclamation formulée en décembre 1933 par le Trésor de Haïphong au sujet du versement audit Trésor du montant d'un mandat budgétaire par Massimi — pour dissiper cette confiance et provoquer contre l'accusé le dépôt d'une plainte en détournements de deniers publics.

En dépit de toutes les recherches, il n'a pas été possible de découvrir l'emploi que Massimi a fait des sommes détournées. Le train de vie apparent qu'il menait correspondait à ses ressources.

Massimi n'a pas d'antécédents judiciaires.

En conséquence :

Le nommé Massimi est accusé d'avoir à Haïphong, dans le courant des années 1927, 1928, 1929, 1930, 1931, 1932 et 1933, en tous cas depuis un temps non prescrit, étant agent comptable du Port autonome de Haïphong, et en cette qualité, chargé d'une perception, détourné ou soustrait des deniers publics qui étaient entre ses mains en vertu de ses fonctions et à titre de perception, avec cette circonstance que lesdits deniers détournés ou soustraits étaient d'une valeur au-dessus de trois mille francs, en espèce cinquante trois mille quarante et une piastre vingt quatre cents (53.941,24).

Crime prévu et puni par l'article 169 du code pénal métropolitain.

L'accusé Massimi est ensuite appelé à la barre pour entendre résumer l'acte d'accusation.

Puis il est procédé à l'appel des témoins qui sont : MM. Toustou, payeur à Haïphong, Hoang Duc Lam, Veyrenc, inspecteur de la Sûreté, Grogniard contrôleur des Contributions, Fauvel et Pham van Hoè, cités par le parquet général ; MM. Brochard, Bartolomi, Godelu, Laporte. Th. Rochat, de Rivarola, Lemoine et Coulier, cités par la défense ; MM. Filoche et Paquin cités par la partie civile.

Rappelé à la barre, Massimi rappelle qu'il est arrivé en Indochine en 1913 comme militaire ; il a été caporal, puis sergent. À la libération il est entré comme employé à la

Cie des Messageries maritimes. Il a quitté cet emploi pour entrer au Service du Port autonome en 1927 lorsque cet établissement reçut le bénéfice de la personnalité civile.

Invité à présenter sa défense, Massimi déclare qu'étant à la fois ordonnateur et payeur, il avait sous ses ordres deux secrétaires en qui il avait une confiance illimitée. Il explique qu'il ne peut y avoir eu détournements. Il explique comment étant célibataire, sa situation suffisait largement à tous ses besoins. S'il y a eu irrégularités, ce ne peut être que du fait de ces secrétaires qui tenaient de façon parfaite la comptabilité, ainsi que l'ont reconnu les membres du conseil d'administration du Port lors des vérifications qu'ils ont effectuées.

Le Président retrace ensuite les détails d'organisation du service de Massimi. Celui-ci donne des explications sur les conditions dans lesquelles il a été appelé à occuper ses doubles fonctions et où il les a exercées.

Le Président, ayant terminé l'exposé de la situation de l'accusé en tant qu'ordonnateur, examine ensuite la situation de Massimi comme agent comptable Il remarque que, jusqu'en 1929, les registres ont été cotés et paraphés, mais que les reports ont été indiqués au crayon et qu'il n'y a pas d'arrêté de comptes en fin d'année. Il ajoute que pour 1930, 31 et 32, les registres ne sont plus paraphés, les reports y sont mentionnés de la même façon irrégulière, jusqu'en septembre 1932 seulement. Il fait observer que le livre de situation de caisse n'a jamais été ouvert.

L'accusé développe les conditions dans lesquelles il opérait et reconnaît que certain registre ouvert par lui n'a été utilisé qu'à partir de 1932, déclarant que ce registre, non règlementaire, n'avait été ouvert que pour faciliter un contrôle plus efficace.

Le President expose que les registres n'ont pas été arrêtes en toutes lettres ni signés par les membres de la Commission de vérification. Il constate que cette manière de procéder laisse perplexe sur la façon dont ces vérifications étaient effectuées. L'accusé dit que cette façon de faire était habituelle.

Massimi est ensuite interrogé sur les conditions de fonctionnement des opérations de banque. Il répond qu'il était procédé par chèques qui étaient signés par le président du conseil d'administration du Port, contresignés par lui et établis sur les indications fournies par les secrétaires indigènes.

Le Président s'étonne de ce que l'on ait pu appliquer une méthode qui faisait de l'agent comptable son seul contrôleur, alors qu'il opérait sans vérification de personne.

Le Président signale le désordre dans lequel étaient établis les comptes de gestion que l'accusé aurait dû dresser dans les mêmes conditions que les receveurs municipaux. Et il ajoute que ces comptes n'ont jamais été expédiés.

L'accusé répond que ce fait est dû au manque de références qui devraient accompagner les comptes et qui faisaient défaut. Il ajoute qu'après avoir lui-même dressé le premier compte (1927), il en a ensuite laissé tout le soin à ses secrétaires.

Le Président s'étonne ensuite de ce que le conseil d'administration du Port ait pu approuver les comptes de gestion que la Commission n'avait pu vérifier en raison du désordre des dossiers et du manque de références. Il s'étonne plus encore qu'après cette approbation inexplicable, le Conseil ait pu voter des félicitations à l'ordonnateur comptable !

Massimi explique ce fait par la confiance que lui témoignait le Conseil.

Le Président en arrive aux conditions dans lesquelles s'exerçait le contrôle des opérations. Il signale qu'en droit, le président du conseil d'administration du Port, ordonnateur n'avait pas qualité pour vérifier les comptes de l'ordonnateur-délégué. Il souligne les dangers pouvant résulter de cette singulière confusion d'attributions. Il dit que si le conseil d'administration avait exercé une surveillance et un contrôle suffisants et réguliers, les faits reprochés a l'accusé n'auraient probablement pas pu se produire.

Le Président recherche alors les moyens par lesquels ont été effectués les détournements. La question des faux en écritures étant écartée, ces détournements n'ont pu être commis que par des prélèvements sur la caisse, le comptable pouvant y

laisser n'importe quelle somme et aucun livre de caisse n'existant. Il remarque qu'aucune vérification de cette caisse n'a été effectuée pendant plusieurs années et qu'aucun contrôle ne s'exerçant, il a fallu une réclamation de la Cour des Comptes pour faire découvrir des irrégularités qui n'auraient pas dû pouvoir se produire. Il dit enfin que l'absence du livre de caisse et la défectuosité des écritures rendaient impossible toute connaissance de la situation réelle. Il en résultait une situation telle qu'à certaines dates, la caisse a pu, d'après les écritures, payer des sommes bien supérieures à celles qu'elle avait reçues.

Et les débats se poursuivent, les questions de la Cour et les explications de l'accusé pouvant se résumer en une formule qui établit sans conteste la négligence de tous, surtout celle du conseil d'administration du Port plus encore que celle du comptable. Celte négligence s'établit par le fait que le compte de gestion de 1927 a été signé par le seul comptable sans visa des membres de la Commission, ceux de 1928 à 1930 n'étant signés par personne.

Il y a, dans cette pratique, une imprudence que le Président qualifie justement de formidable, toute la comptabilité étant tenue tant bien que mal, sans vérification, voire sur simples indications téléphoniques données par les services intéressés, tel le Service des Douanes.

*
* *

Après une suspension prononcée à 10 h et demi par le président, l'audience est reprise à 10 h. 45 et l'interrogatoire de l'accusé se poursuit.

Le président rappelle les conditions dans lesquelles, dès la découverte des irrégularités, Massimi a été suspendu de ses fonctions et inculpé. Il rappelle également à l'accusé les démarches qui durent être faites auprès de lui pour le décider à se présenter à son service et à fournir des explications.

Massimi, au rappel de certaines déclarations faites par lui au début de l'affaire, déclare ne pas se souvenir des propos qu'il aurait tenus, sauf toutefois ceux par lesquels il a reconnu être coupable de négligences, se défendant énergiquement d'avoir personnellement commis le moindre détournement.

Le Président revient sur certaines irrégularités reprochées à Massimi par l'acte d'accusation. Il précise certains faits, après . quoi l'accusé répète que s'il y eut détournements, les fonds n'avaient pu être soustraits que par ses deux secrétaires Hièu et Huè, lui même se défendant avec la même énergie d'avoir soustrait la moindre somme.

Il reconnaît ensuite que des opérations qui auraient dû être effectuées par lui en raison de l'importance considérable des sommes en jeu, étaient laissées aux soins du secrétaire Hièu.

Et au fur et à mesure que se prolonge l'interrogatoire, s'affirme de plus en plus l'invraisemblable, inconcevable insouciance qui présidait, de la part de tous, au fonctionnement d'un service où des sommes atteignant parfois 50.000 piastres, étaient manipulées par des secrétaires indigènes opérant sans contrôle, sans la plus élémentaire surveillance, sous prétexte d'une confiance vraiment trop aveugle.

L'accusé reconnaît sur une question du Président avoir fait déposer chez lui en 1932, sous prétexte de vérification d'écritures, la comptabilité du Port et qu'il est resté étranger à cette vérification qui fut effectuée par les deux seuls secrétaires indigènes.

Le Président fait remarquer à Massimi que cet excès de confiance, vraiment inadmissible en une matière aussi délicate, l'a amené devant la cour criminelle. Il reconnait que l'accusé a toujours été jugé par tous comme un homme très serviable et très bon : le dossier contient d'ailleurs maintes preuves de cette bonté. Il ajoute toutefois que certains témoignages le représentent comme se livrant à des dépenses

excessives, mais que ces imputations ne sont appuyées d'aucune preuve matérielle. D'autre part, la plupart des autres témoignages le dépeignent comme honnête et incapable de quelque incorrection que ce soit, sa solde, sa pension militaire et les gains qu'il a pu réaliser comme syndic de faillites lui permettant de mener une existence assez large.

À une question de l'avocat général, Massimi déclare qu'avant d'entrer en fonctions au Port, il était, aux Messageries maritimes, chargé du service des marchandises, mais n'avoir jamais fait de comptabilité.

Le ministère public s étonne que nulle référence de capacité professionnelle n'ait été demandée à l'accusé, et qu'entre plusieurs candidats, tous les autres étant comptables, on ait choisi le seul qui ne l'était pas.

Massimi répond que sa nomination est due à ce que les membres du conseil d'administration du Port le connaissaient de longue date.

Me Duringer (partie civile), autorisé par la Cour, rappelle que Massimi ayant servi à l'intendance des troupes de l'Indochine, a été employé comme comptable. Il donne lecture d'un certificat, délivré par l'officier d'administration commandant la C.O.A , attestant les qualités de comptable de l'accusé.

Me Bona signale que son client était connu comme ignorant tout de la comptabilité et que cette incapacité a été reconnue par un des membres du conseil d'administration du Port.

À la cour criminelle
L'affaire du Port autonome de Haïphong
(suite)
(*La Volonté indochinoise*, 17 septembre 1934)

AUDIENCE DU SAMEDI 15 SEPTEMBRE APRÈS-MIDI

L'audience est ouverte à 15 heures.

L'accusé, visiblement déprimé et fatigué par le long interrogatoire du matin, est à son banc, assisté de son défenseur Me Bona.

Dès l'ouverture, l'audition des témoins commence.

Et les déclarations faites renforcent l'impression déjà reçue le matin par le public. L'avis général est que, si Massimi est, sans conteste possible, coupable de graves négligences, il ne devrait pas être seul au banc de l'accusation. Tout le monde est d'avis que l'on y devrait voir les véritables et seuls responsables du régime d'incurie qui, depuis la naissance de l'institution de Port autonome, a été la règle immuable de cet établissement.

Cette opinion s'impose, en quelque sorte, avec une force toujours plus grande. Le Président lui même est obligé de constater ce fait au plus haut point regrettable et, dans les questions qu'il pose, son sentiment perce de façon nette, malgré la discrétion avec laquelle il choisit ses termes.

L'avocat général, avec un remarquable souci d'établir avant tout la vérité, semble partager le même sentiment.

Et ce ne sont pas, certes, les premières dépositions qui atténueront l'impression reçue par les auditeurs qui, aux suspensions d'audience, échangent entre eux des commentaires sur une opinion quant à laquelle tous sont d'accord.

La déposition de M. Filoche

Le premier témoin entendu est M. Filoche, ingénieur principal des T. P, directeur du Port autonome.

Affligé d'une surdité totale, le témoin entend avec difficulté les questions qui lui sont posées. Il dépose, par surcroît, d'une voix blanche, presque imperceptible, qui rend très

difficile à ceux qui, comme les représentants de la Presse, ne sont pas immédiatement proches et, à plusieurs reprises, le Président doit l'inviter à parler sur un ton plus élevé.

Le témoin, invité à faire sa déposition, rappelle d'abord que l'affaire a été déclenchée par une lettre du gouvernement général transmissive d'une réclamation de la cour des comptes signalant que la haute juridiction administrative n'avait reçu, depuis 1927, aucun des comptes de gestion annuels du Port autonome. Il remarque, d'ailleurs, que cette réclamation a mis un an pour parvenir du Gouvernement général à l'établissement intéressé.

Il revendique, à ce propos, la qualité d'ordonnateur du budget du Port, sans paraître se douter, qu'à ce titre, il aurait dû sinon établir lui-même ces comptes de gestion — ce soin pouvant être confié à un de ses auxiliaires — du moins vérifier minutieusement, pièces en mains, leur sincérité et veiller à ce qu'ils soient, avec les comptes administratifs, expédiés régulièrement à la Cour des Comptes, appuyés de tous les documents comptables justificatifs.

Il détaille ensuite les conditions dans lesquelles il fut amené à une première enquête et à conduire cette enquête jusqu'aux constatations qui provoquèrent la plainte déposée contre Massimi.

Les détails qu'il donne confirment ceux fournis par l'acte d'accusation. Nous n'y insisterons donc pas.

Toutefois, une remarque curieuse s'impose, quant à sa déposition.

Alors que l'opinion publique et des déclarations sérieuses représentent Massimi comme totalement inapte aux fonctions d'agent comptable d'un service aussi important, il affirme n'avoir jamais douté des capacités professionnelles de l'accusé qui, en fait, était le véritable ordonnateur du budget.

On peut se demander sur quelles bases repose cette affirmation puisque, sur une question précise du ministère public, il reconnaît n'avoir jamais procédé à aucune vérification des comptes de celui qui détenait alors une sorte de délégation générale de ses fonctions d'ordonnateur.

Il est probable qu'il eût changé d'avis s'il avait eu la curiosité de se livrer à un simple et rapide examen des livres de comptabilité, du moins ceux qui étaient tenus, et que le Président met sous ses yeux. Il se serait vite aperçu que la façon dont ces livres étaient tenus, avec leurs reports et leurs arrêts de comptes portés au crayon, sans aucun visa, etc., n'était pas de nature à renforcer ni même à établir la réputation d'un comptable professionnel.

Il rappelle que Massimi lui avoua certain jour avoir été prévenu par ses secrétaires d'un manquant en caisse de 25.000 piastres, mais considérait ce fait comme une erreur qu'il allait s'efforcer de découvrir.

On ne s'explique qu'avec peine que le directeur du Port autonome se soit contenté de cette déclaration, portant sur un fait aussi important (et dont il ne dit pas que l'agent comptable lui, ait, à nouveau parlé de ce manque) et qu'il n'en ait pas référé, lui, ordonnateur du budget, au conseil d'administration ou à la commission de vérification des comptes. Cette dernière commission paraît avoir, d'ailleurs, compris son rôle d'une singulière façon, puisque l'on ne voit nulle part qu'elle ait visé, à un moment quelconque, les livres de comptabilité ou qu'elle ait remarqué l'absence d'un livre-journal et blâmé la négligence avec laquelle ces livres étaient tenus. On voit, au contraire que, sur sa proposition, le conseil d'administration vota de confiance des félicitations à l'agent comptable !

De cette déposition du directeur du Port, il ressort que l'insouciance la plus totale, frisant de près l'inconscience, présida de toutes parts au fonctionnement d'un service gérant un budget de plusieurs millions. Et il s'en dégage, pour tout l'auditoire, l'impression que l'on tend à à exploiter l'incapacité et la négligence évidemment blâmable de Massimi, pour couvrir d'autres responsabilités.

Un autre fait également curieux est à constater : c'est que la discussion qui eut [lieu] sur le point de savoir à qui incombait le soin de contrôler le comptable, et à laquelle prirent part le président, l'avocat général, le témoin et Me Bona, n'aboutit à aucune conclusion précise.

Faut-il imputer la subsistance de cette imprécision à une rédaction imparfaite des règlements — généralement très méticuleux pourtant en matière de comptabilité publique — ou au désir de tous d'éviter les responsabilités ? La suite des débats nous l'apprendra peut-être.

Audition de M. Paquin

À M. Filoche succède à la barre M. Paquin, premier adjoint au maire de Haïphong et vice-président du conseil d'administration du Port autonome.

Lui aussi dépose sur les faits relatés par l'acte d'accusation, sans apporter aucun détail nouveau. Il rappelle que Massimi fut choisi, entre quatre candidats, par le conseil d'administration, alors présidé par M. Porchet, pour être proposé à la désignation de M. le résident supérieur pour l'emploi d'agent comptable. Cette désignation fut faite par 8 voix contre 4. Lui aussi se dit persuadé de l'aptitude de l'accusé aux fonctions dont il fut chargé. Il connaissait Massimi depuis de longues années et savait qu'il avait la réputation d'être un honnête homme. Il fait état du certificat délivré, en ce qui concerne Massimi, par son ancien chef militaire, l'officier d'administration Muller [16] commandant la C.O.A.C. [17], à laquelle avait appartenu l'accusé.

Tandis que l'avocat de la partie civile insiste sur la valeur réelle de ce certificat, cette valeur est contestée par l'accusé lui-même et par la défense, s'appuyant sur la nature des fonctions militaires remplies par Massimi et sur celle du service qu'il assura aux Messageries Maritimes, ces deux emplois (service des transports militaires et service des marchandises à la Cie de navigation) ne comportant pas de véritables fonctions comptables.

M. Paquin rappelle ensuite comment, après réception de l'injonction de la Cour des Comptes, il fut informé par M. Filoche et fit procéder à une première vérification de caisse qui fit découvrir un manquant de 40 à 45.000 piastres. Toutefois, en raison, de la réputation d'honnêteté de Massimi, il ne crut pas à un détournement mais attribua le fait à une erreur d'écritures.

Interrogé par le président et l'avocat général, il déclare n'avoir pas eu à remarquer que l'accusé ait mené un train de vie supérieur à ses ressources. Massimi recevait en effet une solde mensuelle de 600 $; il avait, en outre, une pension militaire d'environ 100 $ par mois, le total de ses sommes lui permettant certaines dépenses qui, à son avis, ne furent jamais excessives. Il se demande enfin si, dans le cas où l'agent comptable aurait réellement détourné des fonds, ce ne serait pas pour des prêts consentis à des personnes qu'il ne voudrait pas nommer.

L'accusé proteste que les prêts par lui faits à des amis ont toujours été faits sur ses fonds personnels et ont porté sur des sommes minimes, le plus important ayant été de 1.500 $ à une époque où il venait de recevoir, comme syndic de faillites, des honoraires de 4 000 $.

Le Président rappelle que les pièces existant au dossier confirment les déclarations de l'accusé.

Déclarations de M. Toustou

À M. Paquin succède M. Toustou, payeur du Trésor à Haïphong. Mis au courant des premiers faits constatés, il procéda à des recherches dans la comptabilité de la paierie de Haïphong. Il put ainsi recueillir des indications précises sur deux mandats

---

[16] Francisque Muller (1881-1970) : directeur de la Blanchisserie aseptique d'Extrême-Orient.
[17] Compagnie d'ouvriers d'artillerie coloniale.

représentant des versements à la Caisse des Retraites et dont le montant n'avait pas été versé à la caisse du Trésor bien que mentionné par la comptabilité comme une dépense réellement effectuée. Ces mandats font, d'ailleurs, partie d'une série de seize dont le total s'élève à plus de 5.000 piastres.

Et celles de Ng.-van-Luu

Après M. Toustou, la Cour entend le secrétaire Nguyên-van Luu, l'homme de Massimi, celui à qui ce dernier s'en rapportait aveuglément pour tout le travail de caisse et de comptabilité, même dans les affaires les plus importantes.

On a vu, par les déclarations de l'agent comptable à l'audience du matin, que Luu recevait de son chef, sans demande d'explications et sans aucune espèce de contrôle, toutes les sommes qu'il demandait, quel qu'en soit le chiffre. Il était aussi chargé des opérations en banque, allant dans les établissements de crédit encaisser le montant des chèques dont il fixait lui-même le chiffre.

Luu n'exerçait pas son ascendant sur son chef. Il possédait sur son collègue Hué une influence considérable.

Et c'est en raison de l'autorité que l'on avait laissé prendre à ce modeste auxiliaire que Massimi put dire : « Si des détournements ont réellement été commis, ce ne peut être que par Luu ».

Du reste, ce secrétaire fut, un moment, inculpé. Il fut même arrêté et incarcéré pendant plusieurs jours.

Interrogé par le Président, il donne des détails sur la façon dont s'effectuait le travail de comptabilité et fournit des explications sur l'irrégularité d'écritures représentées par la mention erronée concernant les 16 mandats dont a parlé M. Toustou.

Luu est autorisé à se retirer.

Beaucoup de personnes présentes pensent que l'on n'en a pas fini avec ce témoin que l'on considère comme en mesure de faire d'importantes déclarations.

À son tour, M. Grogniard dépose

Le cinquième témoin est appelé. C'est M. Grogniard, contrôleur des contributions directes de la ville de Haïphong.

Chargé par le Magistrat instructeur de procéder à la vérification des écritures comptables de Massimi, M. Grogniard expose que les documents de comptabilité étaient très mal tenus et que les dossiers étaient dans un inextricable désordre. Il signale qu'il n'existait ni livre de caisse ni registre journal et exprime la surprise qu'il éprouva en constatant qu'aucune vérification n'avait eu lieu depuis six ans. Il fait remarquer qu'aucun registre ne porte une inscription quelconque qui soit de la main de Massimi, tout le travail ayant été effectué par le secrétaire Luu. Enfin, il rappelle que, de la vérification qu'il a opérée, il ressort que les sommes manquantes s'élèvent à 50 000 piastres.

Déposition de M. Fauvel

Invité à faite sa déposition, M. Fauvel déclare qu'étant secrétaire administratif du Port autonome, il avait des attributions bien définies, étrangères à tout travail de comptabilité. Recevant, le 2 novembre 1933 copie de la lettre de réclamation de la Cour des Comptes, et ce au moment même où il éprouvait un deuil de famille, il remit ce document à l'agent comptable en le priant de le porter au directeur du Port, M. l'Ingénieur Filoche, qui en eût connaissance deux jours après seulement.

Ce fut le point de départ des premières investigations qui eut pour suite l'enquête administrative d'abord, puis la plainte.

À une demande du Président, le témoin répond qu'à son avis, les irrégularités découvertes devaient provenir d'erreurs. Connaissant Massimi depuis très longtemps, il le considère comme un honnête homme. Il dit quelle fut sa surprise quand il fut

question de la plainte en détournement formulée contre Massimi, reconnaissant toutefois que ce dernier avait eu son secrétaire Luu une confiance excessive. Et il en donne comme exemple le fait que, lorsqu'une personne se présentait à la caisse pour percevoir une somme quelconque, le paiement était fait par Luu à qui Massimi remettait, sur simple indication verbale, les fonds demandés, sans exiger aucune fiche ni sans exercer aucun contrôle....

L'audience est levée à 19 h. 25

Il est 19 h. 25. L'audition d'autres témoins devant être assez longue, l'audience est levée et la suite des débats est renvoyée au lundi 17 septembre à 8 heures.

Mais au Port autonome, la séance continue !

Il semble que l'affaire Massimi et les faits sur lesquels elle porte n'aient rien changé aux habitudes d'insouciance des gens à qui revient le soin d'assurer la régularité dans le fonctionnement de tous les services du Port autonome.

Pendant que se déroulent les débats sur des irrégularités commises depuis plus de six ans, sans que personne ait procédé à une vérification qui eût rendu toute négligence impossible, nos confrères annamites parlent d'une autre affaire, dans laquelle un employé indigène commettrait chaque mois, depuis environ trois ans, des détournements commis au moyen de majorations apportées par lui dans les feuilles de paie des coolies. Les journaux citent même le chiffre des sommes ainsi resquillées par l'employé indélicat et dont le total atteindrait plusieurs milliers de piastres (environ 6.000 p).

Si le fait est exact — et nous avons lieu de croire ces confrères annamites bien informés —, on ne peut que s'étonner de voir, malgré la douloureuse expérience fournie par les irrégularités révélées par le procès en cours, se perpétuer une méthode de laisser-aller et d'insouciance coupable vraiment poussée trop loin !

N y aurait-il, là encore, aucun responsable. ni aucune personne chargée de contrôler ce genre de dépenses ? Ce serait par trop étrange I

AUDIENCE DU LUNDI MATIN 17 SEPTEMBRE

Ouverte à 8 h. 30, l'audience débute par la déposition du secrétaire Pham-van-Hoe

Déposition de M. Pham-van-Hoe

Entré au service du port en février 1929, il était chargé de la tenue du registre des mandats, du livre de dépôt des créances et de celui des dépenses et des affaires diverses.

Parlant des conditions dans lesquelles il remplissait ses fonctions, il ne peut préciser, malgré les questions qui lui sont posées, la façon dont aurait pu être détournée la somme de 50.000 piastres.

Le Président lui ayant rappelé la découverte de certains papiers faite au cours d'une perquisition opérée chez lui dès l'inculpation de Massimi, il [répond qu'il] avait eu peur à la nouvelle de l'arrestation de l'agent comptable, il avait recueilli ces papiers pour couvrir sa responsabilité.

Interrogé par l'avocat général au sujet de l'envoi des comptes de gestion, le témoin répond n'avoir jamais reçu à ce sujet aucune instruction.

Sur la demande de la défense, M. Fauvel et le secrétaire Luu sont appelés.

M. Fauvel

Le témoin rappelle sa déclaration du samedi 15. Il répète que Massimi remettait à Luu, sur simple appel verbal, les sommes que ce dernier déclarait devoir être payées.

*
*. *

L'avocat général demande à Massimi comment, étant ignorant en comptabilité, il ait pu remplir les fonctions de syndic de faillites.

L'accusé répond qu'il avait accepté ces fonctions, mais que tout le travail était effectué par le secrétaire Luu, qu'il rétribuait de ses deniers. Il ajoute que pendant les années 1930, 31 et 32, il avait eu en tout trois faillites à régler. Sur les honoraires qu'il reçut pour ces liquidations, Massimi remit 500 p. à Luu, le total des sommes lui revenant s'élevant à environ 4.000 piastres.

Le secrétaire Luu

Appelé à nouveau à la barre, le secrétaire déclare que, comme pour la liquidation des faillites, les renseignements et les chiffres lui étaient fournis par Massimi.

M. Veyrenc

L'Inspecteur de la Sûreté, M. Veyrenc fut chargé d'enquêter sur l'existence menée par l'accusé.

Dans le rapport qu'il a fourni, il représente Massimi comme joueur, fumeur d'opium et de mœurs assez dissolues.

L'accusé s'élève véhémentement contre ces imputations que n'étaie aucune preuve et qui sont contraires à certaines déclarations faites déjà antérieurement par des témoins.

M. Bartolomi

Le témoin déclare connaître Massimi depuis vingt ans et n'avoir jamais eu qu'à se louer de l'honnêteté et de la sincérité, de l'amitié de l'accusé. Cette réputation lui était reconnue par tous ceux qui le connaissaient. Il rappelle certains services rendus par Massimi dont la bonté et la serviabilité étaient très grandes. Il affirme que l'accusé n'était pas joueur. Il ignore si Massimi fumait l'opium, menant un train de vie que lui permettaient ses ressources dépassant 700 $ par mois.

Sa vie était modeste et il pouvait même faire des économies. Il reconnaît pourtant que Massimi était négligent, aussi bien de ses affaires personnelles que dans son service, mais il le considère comme tout à fait incapable de toute action malhonnête.

M. Godelu

Appelé à la barre, M. Godelu rappelle qu'il a connu l'accusé pendant huit années, en service aux Messageries Maritimes où il était chargé du service des marchandises et de la constatation des manquants. Il ajoute que Massimi n'avait à tenir ni caisse ni comptabilité, et que jamais aucune observation ne lui lui faite. Il ajoute aussi que peut être il témoignait trop de confiance dans les employés indigènes.

L'accusé fait préciser par le témoin certaines particularités établissant sa rigoureuse honnêteté et notamment des faits se rapportant à certaines opérations faites aux Messageries Maritimes et à la liquidation de la succession Fieschi ; faits qui sont à l'honneur de Massimi et de son scrupuleux souci de moralité.

M. Laporte

Négociant à Haïphong et en relations avec Massimi depuis longtemps, il donne sur l'accusé la même appréciation élogieuse que M. Bartolomi.

M. Th. Rochat

Il en est de même quant à la déposition de M. Rochat. Les renseignements les plus favorables.

M. de Rivarola

Propriétaire de l'hôtel du Commerce, le témoin comptait l'accusé parmi ses clients. Il le considère comme très honnête et affirme ne l'avoir jamais vu se livrer à des jeux d'argent.

En somme, déclarations également favorables à Massimi.

M. Laporte

Directeur de l'école Henri Rivière, le témoin connaît intimement Massimi chez qui il passa une quinzaine de jours en juillet 1931. Il a toujours considéré, ainsi que tout le monde, que Massimi était un honnête homme.

Ainsi que les précédents témoins, il déclare que jamais Massimi qu'il fréquentait assidûment, n'a laissé percé aucune inquiétude, aucune préoccupation pouvant faire supposer qu'il avait des ennuis de service.de quelque nature que ce soit.

M. Coulier

Employé au port autonome comme chargé de la perception de certaines taxes, M. Coulier déclare — contrairement aux affirmations du secrétaire Luu — que lorsqu'il versait à Massimi le montant de ses recouvrements, les fonds n'étaient pas mis en vrac dans le coffre mais bien placés sous enveloppe.

Interrogé sur la moralité et l'honnêteté de l'accusé, le témoin donne l'appréciation la plus favorable.

M. Brochard

Même note donnée par ce témoin qui retrace deux laits particulièrement favorables à l'accusé. Il cite notamment la façon discrète dont Massimi secourut durant plusieurs mois de ses deniers une personne qui se trouvait dans la gêne et qui ignora toujours son intervention. Il cite aussi cet autre fait : une personne avantageusement connue étant sans emploi et dans une situation voisine de la misère, Massimi s'engagea à lui céder sa place au port dans le cas où cette situation ne s'améliorait pas.

Sur demande du Président le témoin exprime l'avis qu'en l'occurrence Massimi, de qui la bonté était unanimement reconnue, prenait cet engagement en toute sincérité.

La partie civile

Me Duringer, constitué par la partie civile, c'est-à-dire par le conseil d'administration du port, explique d'abord le sens qu'il faut donner aux dispositions du décret conférant l'autonomie et la personnalité civile.

En commentant ces dispositions, Me Duringer explique que le directeur du Port, non plus que le secrétaire administratif de l'établissement n'élaient chargés de la vérification de la comptabilité.

Passant ensuite aux stipulations du dit décret fixant les attributions de l'agent comptable, il s'efforce de démontrer que Massimi avait bien des devoirs qu'il n'a pas remplis et est, en réalité, coupable des irrégularités relevées.

Il fait état du certificat Muller, sur lequel il s'appuie pour démontrer l'aptitude comptable de l'accusé.

Il essaie, en continuant à commenter le texte organique, de dégager la responsabilité du directeur du Port et celle du conseil d'administration, comme celle de la commission de vérification. Il doit cependant reconnaître qu'il y eut, en matière de surveillance et de contrôle, de regrettables négligences et s'efforce de faire remonter la responsabilité à l'Administration qui, suivant l'interprétation donnée au texte par l'éminent avocat, avait mission d'exercer toute surveillance utile.

Il retrace enfin les faits, tels qu'ils lui semblent ressortir de l'enquête, de l'acte d'accusation et des déclarations faites devant la Cour.

Et cet exposé fait, il estime que l'on est en droit d'imputer à l'accusé les faits reprochés et que le code qualifie sous la désignation de « crime de péculat ». Il y a, dit-il, présomption très grave de culpabilité.

Rappelant la découverte des détournements, il reproche à l'accusé d'avoir tenté pour se disculper, de faire retomber toute la faute sur ses deux secrétaires Luu et Hoè, qui faisaient tout son travail, et dont l'un, le né Luu, un moment inculpé, a fait l'objet d'une instruction très sévère qui aboutit à un non-lieu.

Il estime que l'on semble vouloir faire revivre l'accusation portée contre Luu, mais qu'à son sens, on tomberait dans la calomnie, toutes les vérifications faites au cours de l'instruction ayant prouvé l'inanité des imputations faites contre Luu.

Il revient sur le rôle réel de l'agent comptable qui ne peut se retrancher derrière ses secrétaires indigènes.

Parlant de la destination qui a pu être donnée aux fonds détournés, seul, dit-il, Massimi pourrait répondre.

L'avocat de la partie civile reconnaît toutefois que les renseignements recueillis sur le train de vie de l'accusé sont peu probants en raison des contradictions qu'elles présentent entre elles. Il termine en disant que rien ne peut excuser ses négligences et que la responsabilité pénale reste entière, ce qui le place sous le coup de l'article 169 du Code pénal, prévoyant le crime de péculat. Il demande qu'une peine soit infligée en application de cet article, avec bénéfice des circonstances atténuantes. En réparation du préjudice moral causé au Port autonome, il demande une condamnation de principe à une piastre de dommages-intérêt.

*
* *

L'audience est levée à 11 h. 55 et la suite des débats est renvoyée à l'après midi. 15 heures, pour le réquisitoire et la plaidoirie de la défense.

On pense que le verdict sera rendu dans la soirée.

À la cour criminelle
L'affaire du Port autonome de Haïphong
(suite et fin)

(*La Volonté indochinoise*, 19 septembre 1934)

AUDIENCE DU LUNDI 17 SEPTEMBRE APRÈS-MIDI
Le Réquisitoire

Ayant prononcé, à 15 h. la reprise de l'audience, M. le président donne la parole à l'avocat général pour le réquisitoire.

M. l'avocat général Léger rappelle que l'avocat de la partie civile a prononcé le matin un véritable réquisitoire simplifiant et rendant plus facile aussi la tâche du Ministère public.

Il rappelle aussi qu'en matière de détournements de deniers publics, lorsque leur montant dépasse 30.00 francs, la Loi qualifie crime de péculat l'acte commis. Il note aussi qu'une sorte d'ironie pèse sur cette affaire dans laquelle une confiance unanime et mutuelle laissait à tous les dirigeants et employés une latitude sans contrôle. Affaire cependant douloureuse, par ailleurs.

Il expose ensuite les conditions dans lesquelles le port de Haïphong fut doté de l'autonomie et pourvu d'un conseil d'administration composé des personnalités les plus

compétentes, au point de vue commercial pour diriger un établissement aussi important.

Citant le texte organique, l'avocat général examine les dispositions fixant les attributions du directeur, du conseil d'administration et du comptable. Il souligne qu'en se dégageant de responsabilité quant à ses devoirs de contrôle, M. Filoche a montré qu'il connaissait bien mal ses règlements, lesquels le chargent expressément de ce contrôle et de toute la surveillance de la gestion du budget dont il est ordonnateur.

Il rappelle ensuite les conditions dans lesquelles Massimi fut nommé à l'emploi d'agent comptable du port et insiste sur les aptitudes comptables de l'accusé, faisant état du certificat le concernant, délivré par l'officier d'administration Muller, certificat élogieux, représentant Massimi comme un comptable modèle.

Il retrace ensuite les conditions où ont dû se produire les détournements, disant que Massimi a pu se livrer à l'époque de la grande prospérité locale à des spéculations dont on n'a pu établir les preuves matérielles, mais qui ont pu être faites par intermédiaire.

Le Ministère public parle ensuite des rapports des experts, desquels il ressort que les détournements ont été commis en 1928, 1929, 1930 et 1931. Il rappelle que Massimi, averti depuis longtemps d'un déficit de 23.000 piastres, n'a parlé de ce fait qu'au moment où l'enquête fut ouverte à la suite de la découverte des premières irrégularités.

Revenant sur le fait que l'agent comptable essaya de faire peser la culpabilité des malversations sur ses deux secrétaires indigènes, l'avocat général se réfère aux documents de l'instruction qui attestent l'inanité de cette accusation, infirme les arguments sur quoi l'accusé l'appuyait quant à la manière dont les vols de fonds devaient s'être produits, et a motivé un non-lieu en ce qui concerne Luu.

il en arrive ensuite au fait de la non vérification de la caisse ou de la comptabilité qui ne fut jamais faite et expose les conditions dans lesquelles ces opérations auraient dû se faire. Il attribue cette sorte de carence au désir du conseil d'administration de ne pas laisser l'autorité locale empiéter sur son indépendance dont il était très jaloux. Il reconnaît d'ailleurs que l'arrêté de 1927 réglant l'application du décret d'autonomie ne contient aucune disposition expresse concernant les vérifications de caisse. Mais il ajoute que l'on aurait pu remédier à cette omission regrettable et procéder à des vérifications qui auraient rendu impossibles les malversations constatées.

Ayant expliqué, par l'éventualité de nouvelles découvertes que pourraient entraîner les vérifications de la Cour des comptes, la non immuabilité du chiffre des détournements, il suffit, dit-il, que la somme soit supérieure à 3000 fr. pour justifier l'application de la Loi. Déclarant ne pas s'opposer à l'application des circonstances atténuantes à raison des négligences dont l'accusé a bénéficié, l'avocat général parle des autres affaires en suspens et qui imposent un exemple pour enrayer le flot de malhonnêteté qui roule actuellement sur la Colonie.

La plaidoirie de Me Bona

L'éloquent défenseur souligne, dès ses premiers mots, ce qu'il y a de cruel dans l'appel fait à la Cour par le ministère public pour qu'en prévision des prochaines charrettes, la Cour prononce une peine sévère contre Massimi.

Il rappelle ce que doit être le rôle de la Cour.

Puis, en termes d'une simple mais haute éloquence, il retrace la vie de son client dont tout le monde proclame l'élévation de cœur et la bonté. Il souligne encore que, malgré toute l'activité avec laquelle les enquêteurs ont fouillé la vie actuelle et le passé de Massimi, on n'a pu apporter que des suppositions et des présomptions.

Il expose alors ce qu'était le fonctionnement des services du Port autonome, qu'il qualifie de maison à l'envers où personne ne prenait ses responsabilités, où l'on nageait, jusqu'au naufrage, dans une confiance aveugle, où régnait de ce fait une situation génératrice de toutes les négligences et de tous les désordres.

Discutant les aptitudes comptables de Massimi, le brillant avocat rappelle — ce que M. Paquin, vice-président du conseil d'administration du port a reconnu à la barre — que l'Inaptitude de son client était connue, que Massimi n'a jamais eu à assurer des travaux comptables d'aucune sorte et que, par ailleurs, l'auteur de ce certificat est loin d'avoir lui même la compétence nécessaire pour juger des capacités professionnelles d'un comptable.

Il fait remarquer, en quelques phrases vibrantes qu'une condamnation ne peut être prononcée par application, de l'article 169 du Code pénal que sur la preuve du crime, apportée par l'accusation. Or, cette preuve n'a pas été produite. Il ne ne peut donc être question de condamnation.

Le défenseur démontre que le fait de la non représentation des deniers dont il était comptable doit faire déclarer Massimi en débet, mais ne peut entraîner l'application d'une peine. Il rappelle les conditions où fut menée l'instruction, son client, arrêté le 17 janvier 1933 ne fut interrogé que trois mois après.

Puis il explique, avec des détails impressionnants, que la Cour n'a pas à sanctionner des négligences, pour lesquelles d'ailleurs, des sanctions ont déjà frappé I'inculpé, mais des actes prouvés.

Me Bona, rappelle la déclaration faite en 1931 par le secrétaire Luu à Massimi annonçant un déficit de 25.000 piastres. Il montre ce que peut avoir de suspect une telle déclaration, puisque le secrétaire, ignorant ce que la caisse contenait comme espèces, ne pouvait en aucune façon connaître l'existence d'un déficit. Ainsi, dit le défenseur, sont détruits les deux arguments massue invoqués par l'accusation qui, du reste, a définitivement écarté l'inculpation de faux que l'instruction avait voulu retenir.

Il démontre ensuite, en citant des faits relevés par l'instruction, le non fondé de l'imputation suivant laquelle Massimi avait l'habitude de mélanger, dans son coffre-fort, ses fonds personnels et ceux appartenant au Port autonome.

Ainsi que nous l'avions prévu, il est à nouveau parlé de l'étrange secrétaire Luu.

Le défenseur, après avoir rappelé les raisons importantes qui justifiaient la confiance témoignée à Luu par Massimi, relate certains faits qui pourraient faire demander au secrétaire de nouvelles explications.

Quant à la substance même de l'accusation, Me Bona souligne qu'aucune déclaration, aucun témoignage, ne permettent de prétendre que son client ait été soupçonné, non seulement de s'être approprié des fonds publics, mais même d'être considéré comme capable d'un tel acte.

Après avoir examiné les principaux témoignages apportés devant la Cour, Me Bona rappelle la question posée par le ministère public quant à la destination donnée aux fonds détournés et dit qu'il appartient à l'accusation de fixer ce point. Elle ne l'a pu. Il faut donc, dit-il, sortir du domaine des hypothèses, car il a en vain attendu toute manifestation de preuve.

Il reconnaît que son client a commis d'inexplicables négligences mais que ces négligences ont déjà été sanctionnées et que la Cour n'a pas à sévir contre des négligences, mais contre des crimes matériellement démontrés. Et il termine par un appel d'une simplicité éloquente et touchante, en demandant l'acquittement de son client.

*
* *

Cette brillante plaidoirie achevée, appelé à la barre, Massimi proteste à nouveau de sa complète innocence.

Le Président prononce alors la clôture des débats, puis donne lecture des questions sur lesquelles la Cour va avoir à se prononcer.

Ces questions sont les suivantes :

I. — Massimi Jean, accusé, est-il coupable d'avoir dans le courant des années 1927 1928-1929-1930 1932 et 1933, en tout cas depuis un temps non prescrit, détourné ou soustrait des deniers publics appartenant au Port autonome de Haïphong qui étaient entre ses mains en vertu de ses fonctions d'agent comptable du dit Port autonome ?

II. — Les deniers détournés ou soustraits par ledit Massimi dépassent-ils 3.000 francs ?

III. — Existe-t il des circonstances atténuantes en faveur de l'accusé Massimi Jean ?

La Cour se retire ensuite, à 17 h. 10, dans la salle des délibérations. Elle en sort à 17 h. 50 et le président donne lecture des décisions du Jury.

Les réponses ont été :
Sur la 1re question : oui à la majorité.
Sur la seconde : oui à la majorité.
Sur la troisième : oui à la majorité.

Le Président donne la parole à l'avocat général qui expose que l'article 169 du code pénal prévoit pour les faits incriminés la peine de 3 à 20 ans de travaux forcés. Il ajoute que le bénéfice des circonstances atténuantes peut faire réduire cette peine de 5 à 10 ans de réclusion et même à l'emprisonnement simple. Il demande l'application d'une condamnation à 5 ans de réclusion.

Très ému, l'avocat de la défense adjure la Cour de faire œuvre d'indulgence en tenant compte de l'âge et du passé de l'accusé, passé tout d'honneur et de bonté.

Il la prie de n'appliquer que la peine d'emprisonnement en faisant bénéficier son client de la loi de sursis.

Massimi, interrogé par le président, déclare n'avoir plus rien à ajouter pour sa défense.

La cour se retire à nouveau pour délibérer sur la peine et rentre en audience à 18 h. 15.

Le Président prononce alors le verdict qui condamne l'infortuné Massimi à 3 ans d'emprisonnement et à 42 000 francs d'amende. Le bénéfice du sursis lui est accordé pour les deux peines.

Ls session criminelle est déclarée close et les assesseurs se retirent.

Il est ensuite procédé à l'examen de la demande de la partie civile. Me Duringer réclame la condamnation de l'accusé à une piastre de dommages-intérêts et aux dépens.

Après une suspension d'un quart d'heure, la Cour revient en séance et prononce un arrêt donnant satisfaction aux requêtes de la partie civile.

———————

Port autonome de Haïphong
(*L'Avenir du Tonkin*, 20 décembre 1934)

M. Pépin (Michel), chef mécanicien de 2e classe du cadre des Flottilles de l'Indochine en service à la circonscription des Travaux publics du Tonkin, est mis hors cadres pour servir à la division des travaux du port autonome de Haïphong.

M. Mahoux (Paul), chef mécanicien de 3e classe du cadre des Flottilles de l'Indochine en service hors cadres à Ia division des Travaux du port autonome de Haïphong, est réintégré dans son cadre d'origine pour servir à la circonscription des Travaux publics du Tonkin.

Ces mutations porteront effet à compter du jour de la prise effective de son nouveau services par M. Pépin.

Conseil municipal de haïphong
Mercredi 27 mars 1935
(*L'Avenir du Tonkin,* 2 avril 1935, p. 5)

Depuis 1929, trente-huit parmi les plus importantes entreprises industrielles et commerciales de la place ont fermé leurs usines, leurs chantiers et leurs magasins et ont cessé de fonctionner.

Pendant la même période, le chiffre de notre population a diminué de 7.500 Chinois, 50.000 Annamites et 720 Européens.

Aucune collectivité de l'Indochine n'a vraisemblablement autant souffert des circonstances qui, pour Haïphong, ne sauraient être en rien imputées à l'Administration municipale.

Chronique de Haïphong
(*L'Avenir du Tonkin*, 2 février 1935)

PORT AUTONOME — Sont désignés pour faire partie du conseil d'administration du port autonome de Haïphong dans les conditions prévues par les paragraphes 5 et 8 de l'article 3 du décret du 28 juin 1926 :

1° En qualité de membres titulaires :

MM Guillon (Armateur), agent de la Compagnie des Messageries maritimes à Haïphong ; Girard, directeur au Tonkin de la maison Denis frères.

2° En qualité de membre suppléant :

M. Barondeau, ingénieur à Haïphong.

———————————

Chronique de Haïphong
(*L'Avenir du Tonkin*, 3 juillet 1935)
(*Chantecler*, 7 juillet 1935, p. 6)

Gavard, géomètre, conseiller municipal de Haïphong, est nommé administrateur du port de Haïphong en remplacement de M. Fauvel, décédé.

———————————

Chronique de Haïphong
(*L'Avenir du Tonkin*, 17 juillet 1935)

PORT AUTONOME. — M. Gauthier (Julien) [18], ingénieur principal de 4e classe des Travaux publics, est mis à la disposition du président du conseil d'administration du Port autonome de Haïphong pour remplir les fonctions de directeur de ce port de commerce, en remplacement et au départ en congé de M. Filoche, ingénieur principal de 1re classe des Travaux publics.

M. Gauthier (Julien) exercera, cumulativement avec les fonctions précitées, celles de chef du Service maritime du Tonkin chargé de la direction des travaux du port et celles de chef de là Division d'Exploitation du Port.

Le montant des prestations et remises allouées M. Gauthier sera fixé ultérieurement

———————————

Haïphong
(*Les Annales coloniales*, 24 août 1935)

La commission permanente du Conseil de gouvernement de l'Indochine, dans sa réunion du 6 août, a approuvé le compte administratif du budget du port autonome de commerce de Haïphong pour l'exercice 1934.

L'examen de ce compte, qui se solde par un reliquat de plus de 90.000 piastres, fait ressortir la situation florissante du port autonome.

———————————

[18] Julien Émile Gauthier (Montret, Saône-et-Loire, 3 avril 1884-Grasse, 30 août 1972) : directeur du service hydraulique au Tonkin (digues), puis directeur du port autonome de Haïphong. Chevalier de la Légion d'honneur (*JORF*, 10 août 1948). Auteur de *L'Indochine au travail dans la paix française*, Paris, Eyrolles, 1949, 323

CHRONIQUE DE HAÏPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 21 janvier 1936)

HYMÉNÉE. — Mercredi, après-midi, sera célébré à l'hôtel de ville de Haïphong le mariage de M. Jean Ruiz, professeur au Lycée Albert-Sarraut à Hanoï, avec Mlle Gisèle Germaine France Le Poulain, fille du sympathique pilote du port de Haïphong.

Les témoins seront : pour le marié : MM Bertrand, recteur d'académie, directeur de l'Instruction publique en Indochine, et Daniel Irissou, ingénieur des Travaux publics ; pour la mariée : MM. Marius Novel, pilote, et Valentin Gicquel, capitaine au long cours.

———————

Chronique militaire

———————

Affectations spéciales dans la réserve
(*La Dépêche d'Indochine*, 15 juin 1936)

Armée de mer

M. Bouchard Louis, lieutenant de vaisseau. Pilote des ports du Tonkin à Haïphong.
M. Le Saux Armand, enseigne de vaisseau, pilote des ports du Tonkin à Haïphong.
M. Novel Marius, enseigne de vaisseau, pilote des ports du Tonkin à Haïphong.

———————————

Haïphong
Mouvement du port en juillet
(*Les Annales coloniales*, 12 août 1936)

Entrées : 36 navires d'un tonnage brut total de 156.811 tonneaux, avec 22.625 tonnes de marchandises, savoir : 13 français. 6.407 t.; 9 anglais, 11.416 t. ; 2 japonais, 1.016 t. ; 5 norvégiens, sur lest ; 1 allemand, sur lest ; 2 hollandais, 3.786 tonnes ; 2 italiens sur lest ; 2 grecs sur lest.

Sorties : 37 navires et 3 chaloupes chinoises d'un tonnage brut total de 162.381 tonneaux avec 120.507 tonnes de marchandises, savoir : 13 français, 15.355 t. ;11 anglais, 52.419 t.; 3 japonais, 5.988 t.; 4 norvégiens, 20.238 t. ; 1 allemand, 4.081 tonnes ; 2 hollandais, 52 t. ; 1 allemand, 4.081 t. ; ? grecs, 14.775 t.; 3 chaloupes chinoises, 13 t.

———————————————

Taxe à la sortie des charbons du Tonkin
(*Les Annales coloniales*, 18 août 1936)

L'arrêté du gouverneur général de l'Indochine en date du 3 juin, pris à la suite d'une délibération du conseil d'administration du port autonome de Haïphong, et portant de 0 piastres 02 à 0 piastre 05 par tonne la taxe de péage perçue au profit du budget du port, a été approuvé par décret du président de la République en date du 10 août 1936.

———————————————

MAÏS
(*Les Annales coloniales*, 29 septembre 1936)

Les exportations de Saïgon sur la France et les colonies françaises pendant la première quinzaine de septembre atteignent 17.387 tonnes, dont

Maïs roux : sur France, 17.357 t.; sur colonies françaises, 50 t.

Les exportations de Haïphong sur la France pendant la première quinzaine de septembre atteignent : 2.508 tonnes dont :

Maïs roux, 1.630 t. ; maïs blanc, 878 t.

———————————

Haïphong
(*Les Annales coloniales*, 2 février 1937)

Mouvement du port pendant le mois de novembre :

Entrées : 33 navires, d'un tonnage brut total de 135.183 tonneaux, avec 13.546 tonnes. savoir : 14 français, 8.219 t.; 9 anglais, 3.732 t.; 3 japonais, 1.007 t.; 2 grecs, sur lest ; 1 américain, 240 t. ; 1 belge, 348 t.; 3 chinois, sur lest

Sorties : 30 navires, d'un tonnage brut total de 122.996 tonneaux, avec 73.972 tonnes de marchandises, savoir : 14 français, 16.746 t. ; 7 anglais, 24.072 t. ; 3 japonais, 10.307 t. ; 1 grec, 8.222 t. ; 1 norvégien, 3.900 t. ; 1 belge, sur lest ; 3 chinois, 10.725 tonnes.

———————————

CONTENTIEUX
(*L'Avenir du Tonkin*, 11 mars 1937)

M. Hulin, capitaine de port de 1re classe en service à Haïphong, est désigné pour représenter le Protectorat du Tonkin dans l'instance déposée le 27 janvier 1937 au secrétariat du conseil du contentieux administratif par Mme Blanc, veuve d'un pilote en retraite, contre le Protectorat du Tonkin.

———————————

RAPPORT SUR LA SITUATION DE HAÏPHONG

Le docteur Fesquet, 1er adjoint au maire de Haïphong ; M. Lavergne, 2e adjoint, membre de la chambre de commerce, membre du conseil du Port autonome de Haïphong, à Monsieur le gouverneur général de l'Indochine
(*L'Avenir du Tonkin*, 19 mars 1937)

Le docteur Fesquet, 1er adjoint au maire de Haïphong ; M. Lavergne, 2e adjoint, membre de la chambre de commerce, membre du conseil du Port autonome de Haïphong, à Monsieur le gouverneur général de l'Indochine

Monsieur le gouverneur général

Nous avons l'honneur d'attirer votre attention sur la ville de Haïphong qui a grand besoin de votre sollicitude. Dans les pages suivantes, nous vous exposerons, aussi succinctement que possible, l'état actuel de Haïphong et nous comparerons rapidement son activité actuelle avec celle d'antan.

Nous essayerons de déterminer les causes de la décadence apparente de notre ville, et enfin, de vous proposer les remèdes qu'un long séjour à Haïphong, la fréquentation quotidienne de différentes personnalités européennes, annamites et chinoises, l'attachement raisonné à notre Ville, nous permettent d'énumérer, du moins nous l'espérons, en tout connaissance de cause.

Ajoutons encore que si ce rapport avait été écrit il y a quelques mois, il aurait été beaucoup plus pessimiste. Heureusement, la dévaluation du franc, une campagne record de maïs, des exportations massives de charbon, ont notablement éclairci le tableau très sombre de notre situation,

ÉTAT ACTUEL DE HAÏPHONG ET COMPARAISON AVEC L'ACTIVITÉ D'ANTAN

En arrivant à Haïphong vers 1927-1928, on était surpris par son activité sans cesse accrue, par le nombre croissant de maisons de commerce et d'industries nouvelles.

Il existait alors comme banques, véritables baromètres de l'activité d'un pays :

La Banque de l'Indochine,
La Banque franco-chinoise,
La Banque de Saïgon,
La Société financière française et coloniale,
La Chartered Bank,
La Hong-Kong Bank,
La Futien Bank (Banque du Yunnan),
Bank of East Asia.

À l'heure actuelle, seules subsistent la Banque de l'Indochine et les deux banques anglaises.

Au point de vue industriel, on notait :

La Cimenterie,
2 verreries,
1 porcelainerie,
2 ateliers maritimes (maisons européennes).

Plusieurs ateliers importants de constructions mécaniques (chinois) :

1 cotonnière.
3 rizeries mécaniques,
1 usine de produits chimiques (SICEO),

1 usine de phosphate,
1 savonnerie,
La Société des Tuyaux et Agglomérés de l'Indochine,
Une usine d'oxygène et d'acétylène.

Et un nombre important de petites industries très prospères telles que : fabriques de boulons de nacre, tissages, savonneries. la plupart chinoises, sans compter les transports fluviaux comprenant de nombreuses chaloupes sous le pavillon de diverses compagnies françaises ou chinoises. et une centrale électrique importante.

À l'heure actuelle, s'il s'est créé une importante fabrique de tapis chinois à la direction française [19], une filterie, une usine à thé, une usine pour la distillation de l'abrasin, une fonderie d'étain et une fabrique de parapluies travaillant pour l'exportation [20], plusieurs des industries citées plus haut ont fermé leurs portes. Ce sont : les Verreries d'Indochine, un atelier maritime, presque tous les ateliers maritimes chinois, l'usine de produits chimiques, la savonnerie, la porcelainerie, une rizerie.

Plusieurs industries ont diminué leur activité : Verreries d'Extrême-Orient, Phosphate, Tuyaux et agglomérés d'Indochine, sans compter l'usine électrique qui ne fonctionne plus, puisque le courant vient de Hanoï.

Quant aux maisons de commerce européennes, il serait fastidieux d'en dresser la liste. On peut admettre que 30 % de ces maisons ont ferme leurs portes et que la totalité ont diminué d'une façon notable le nombre de leur personnel.

Il en est de même des maisons de commerce chinoises, mais d'une façon beaucoup plus importante. Le nombre des faillites a été considérable, notamment la faillite d'un gros exportateur de riz, Shun-Tai, qui a entraîné en cascade de nombreux dépôts de bilan et qui a intéressé l'économie de toutes les maisons chinoises de la place. Il en est résulté l'exode de Chinois. La population chinoise, qui comptait environ 30.000 habitants en 1929, n'est plus actuellement que de 10.000. Or, il est un fait bien certain, c'est que le Chinois, dans ce pays, constitue l'élément agissant, commercialement parlant. Mêlé de façon intime à la vie indigène, dont il connaît les goûts et les mœurs, économe hardi, ayant le sens inné des affaires, il représente l'animateur, dans toute l'acception du terme. Cela a été une grosse faute politique que l'Indochine paiera cher de lui avoir rendu le séjour difficile ici et d'avoir essayé de le remplacer par le commerçant annamite. De plus, l'exportation vers la Chine, si importante, ne peut s'effectuer et même se concevoir sans l'intervention du Chinois.

Au point de vue annamite, si l'on note quelques essais d'industrie, ils manquent d'ampleur et l'Annamite reste un boutiquier ou un petit artisan qui ne peut prospérer que dans une ville où se traitent de grosses affaires effectuées par les Européens et les Chinois. Rien ne montre mieux, d'ailleurs, la décadence de notre industrie et de notre commerce que le chiffre des patentes et des impôts directs :

En 1930, contributions directes 477.000 $ 00
En 1935, contributions directes 320.000 $ 00
10 premiers mois 1935 281.000 $ 00
10 premiers mois 1936 278.000 $ 00
Patentes européennes et asiatiques 1930 185.000 $ 00
Patentes européens et asiatiques 1935 118.000 $ 00
Patentes indigènes 1930 34.000 $ 00
Patentes indigènes 1935 30.000 $ 00

[19] Manufacture de Hàng-Khênh.
[20] Revel.

Nous annexons d'ailleurs un état et des graphiques qui montrent de façon claire la diminution constante des recettes de la Ville. La concordance se retrouve d'ailleurs dans les chiffres cités plus loin, représentant l'import et l'export des marchandises diverses.

Il est enfin un point capital à envisager, c'est que, pour des raisons diverses, que nous exposerons, un nombre important de maisons de commerce, surtout françaises, ont ou vont transporter leur maison principale à Hanoï, ne laissant à Haïphong qu'un bureau ou des magasins. La plus importante est la Shell (Compagnie franco-asiatique des pétroles) dont le départ se fera douloureusement sentir à Haïphong : seize ménages européens et un nombre élevé d'employés annamites.

La Texaco, Compagnie de pétrole, est déjà à Hanoï.

La Standard Oil n'a pas encore pris de décision.

De plus, l'U. C. I. A., Boy-Landry, Optorg, Denis-Frères, l'Asia Life Insurance Company n'ont plus ici que des bureaux secondaires, la direction étant à Hanoï.

Cet exode, que ne justifient pas d'ailleurs des raisons très sérieuses, pose pour Haïphong un problème angoissant.

Le port. — L'activité de la Ville est directement en rapport avec celle du port. C'est une lapalissade de dire qu'il en est la raison d'être. Il n'en est pas moins vrai que si le port est nécessaire au Tonkin, que si son activité justifie des sacrifices de la part de la Colonie, la Ville même ne doit pas être oubliée, car elle est nécessaire au port qui doit y trouver facilement ses approvisionnements et les diverses institutions nécessaires à son trafic. Ceci pris dans un sens très général et comprenant aussi bien les hôpitaux, les hôtels, que les ateliers de réparations maritimes et les entreprises de chalandage et de remorquage. Nous verrons que nous sommes loin du compte.

Voici le tableau des importes et des exports de 1980 à 1935 :

Si les importations n'ont pas suivi le même rythme que les exportations, il est facile de constater, et les chiffres de 1936 sont encore plus éloquents, que l'activité du port de Haïphong est loin d'être négligeable et, d'autre part, que l'avenir peut être envisagé avec confiance.

Haïphong est, en effet, situé à la croisée des voies fluviales, relié par chemin de fer au Yunnan et au reste de l'Indochine. Il est le débouché naturel des marchandises d'exportation du Tonkin et le seul débouché, à part Hongay qui exporte son charbon lui-même. Voici les principales : houille, ciment, céréales (riz, maïs), étain, zinc, wolfram, buffles, volailles, peaux, résine. huiles siccatives, ricin, gomme-laque, laques, badiane, cannelle, aromates, cu-nau, fibres, textiles, tissus de coton, dentelles, tapis, nattes, vanneries, allumettes. Les temps derniers, on a même exporté de la soie.

En somme, la presque totalité de la production du Tonkin. du Nord-Annam et du Yunnan destinée à l'exportation, sort par Haïphong. et cependant l'on dit que Haïphong se meurt !

Sans adopter ce point de vue, il faut convenir qu'il existe un grave problème : c'est celui de l'accès du port de Haïphong interdisant d'une part la venue de navires de gros tonnage, d'autre part la présence de la barre du Cua-Nam-trieu nécessitant des dragages annuels très coûteux (on a retiré 1.204.450 m^3 pendant la campagne 1935-1936). Le fait aussi que certains bateaux sont obligés d'attendre la marée pour pouvoir monter. L'envasement ne se fait pas, d'ailleurs, sur la barre, mais dans tout l'étendue du port, ce qui nécessite des dragages fréquents, par conséquent onéreux.

De cette situation, résultent des droits de port assez lourds qui. joints à ceux de pilotage nécessaires dans un port de rivière, imposent aux bateaux des charges élevées qui contrastent avec celles de notre voisin, le port de Hongkong, dont la situation est d'ailleurs unique en Extrême-Orient, et peut-être au monde.

Il existe des remèdes à cette situation. Ce sont des problèmes techniques dépassant notre compétence. Nous en dirons cependant quelques mots dans le chapitre consacré aux remèdes à apporter à notre situation.

La ville proprement dite — Budget municipal.

Outre le marasme des affaires, la difficulté d'accès de notre port, un troisième handicap nous écrase : la détresse de notre budget municipal. Mieux que des mots, les graphiques ci-joint montrent l'acuité de notre misère :

Le total général des recettes s'établit comme suit :

1930 1.427.000 $ 00
1931 1.823000 $ 00
1932 1.350.000 $ 00
1933 1.106.000 $ 00
1934 955.000 $ 00
1935 928.000 $ 00
1936 (comptes administratifs pas encore définitifs — nous prendrons le chiffre du budget) 815.000 $ 00
1937 (prévisions budgétaires) budget supplémentaire non compris 795.000 $ 00

En sept ans, notre budget a donc été réduit presque de moitié !

Nous avons comprimé les dépenses d'une façon farouche, et nous croyons qu'il est peu d'exemple, pour une collectivité, d'une pareille déflation des dépenses.

Mais ce n'est pas tout. La Ville a été obligée, pour fournir de l'eau à ses habitants et surtout à son port, de faire des travaux importants pour l'addiction de l'eau potable, notamment la construction d'une route nécessitant de nombreux travaux d'art (route des eaux de Haïphong à Uong-bi).

Par suite d'ordres impératifs du Département, on s'est servi des prestations en nature allemandes pour réaliser ce travail. La Ville a dû payer au bas mot 40 % plus cher que si elle s'était adressée à des maisons françaises.

En bref, la Ville a dû emprunter ces sommes à la Caisse des Pensions civiles indigènes :

a) Emprunt de 750.000 piastres (contrat du 9 avril 1930). Total à rembourser : 1.055.100 piastres se décomposant comme suit :

Versement forfaitaire en 1933 55.000 $ 00

Du 30 avril 1931 au 30 avril 1944 inclus, 11 annuités de 55.000 piastres chacune, soit 605 000 00

Du 30 avril 1945 au 30 avril 1950, six annuités de 165.800 piastres, soit 995.100 00

Total égal 1.655.160 $ 00

b) Emprunt de 150.000 piastres à la Caisse des Pensions civiles indigènes (contrat du 19 février 1932) — total à rembourser : 220.888 $10 se décomposant comme suit :

Versement forfaitaire en 1934 18.120 $ 25

Du 30 avril 1935 au 30 avril 1943, 9 annuités de 20.550 piastres, soit 187.650 00

Le 30 avril 1944, une dernière annuité de 21.061 91

Total égal 226.838 $16

c) Emprunt de 100.000 piastres à la Caisse des Pensions civiles indigènes (contrat du 9 février 1935) Total à rembourser : 147.335 $ 32 se décomposant comme suit :

Versement forfaitaire en 1934 8.230 $ 63

Du 30 avril 1935 au 30 avril 1944, 9 annuités de 13.910 piastres 47 chacune, soit 125.194 33

Le 30 avril 1914 une dernière annuité de 13.910 40

Total égal 147.335 $32

Chaque année, la Ville doit donc payer :

Remboursement des emprunts 94.008 piastres 97.

À cette somme s'ajoute le remboursement des prestations en nature et frais de transport 105.228 s 31.

En tout, pour le remboursement des dettes, le chiffre annuel arrondi de 200.000 piastres.

En 1935, le Budget local du Tonkin a payé l'annuité des prestations allemandes.

En 1936, personne n'a payé, et au budget de 1937, cette somme est prévue pour mémoire.

Le Département, répondant au Gouvernement général qui demandait la remise de cette somme, a émis un avis favorable. Malheureusement, cette question est toujours pendante au Ministère des Finances.

Nous avons demandé aussi une diminution de l'intérêt que nous versons à la Caisse des Pensions civiles indigènes. La question est à l'étude. Nous y reviendrons d'ailleurs.

Le résultat de cette situation catastrophique, 200.000 piastres de dette pour un budget de 700.000 piastres, ne s'est pas fait attendre :

À force de comprimer les dépenses, on est arrivé à Haïphong à ne plus pouvoir même entretenir le domaine municipal ; l'éclairage est défectueux ; l'asphaltage des rues lamentable ; l'hôpital indigène municipal*, faute de crédit, offre un aspect déplorable et les malades y sont traités, aussi bien au point de vue médicaments qu'au point de vue nourriture, avec une parcimonie coupable. Aucun plan d'urbanisme ne peut voir le jour. La moitié de la population, groupée dans l'ancienne zone suburbaine, croupit dans des paillotes, sans [lumiè]re. La surveillance y est impossible. La rentrée des impôts même s'y effectue avec des difficultés considérables. Au centre de la Ville, des mares aux eaux verdâtres déshonorent des quartiers très commerçants et très peuplés. Que dire de nos égouts, pieux et pas étanches, de nos jardins publics inexistants ? C'est vraiment pour l'étranger débarquant à Haïphong une impression déplorable que doit lui produire le port du Tonkin.

D'autre part, la Ville, ayant besoin de recettes pour arriver, tout de même, a maintenir ici une certaine sécurité et une relative propreté, doit pourchasser les contribuables. Nos taxes sur les marchés sont dans l'ensemble plus élevées qu'à Hanoï et frappent de pauvres gens. Nos patentes sont trop hautes pour une ville où l'on doit favoriser le commerce et l'industrie. Et que dire de notre impôt foncier qui est quelquefois supérieur, et de beaucoup, à la valeur vénale du terrain ?

LES CAUSES DE LA CRISE À HAÏPHONG

Quelles sont donc les raisons de cette continuelle diminution des recettes municipales que traduit la diminution de l'activité commerciale de notre Ville ?

Il en est de générales. Haïphong, ces dernières années, a subi la crise mondiale, comme toutes les autres villes, venue plus tard qu'à Saïgon, elle y dure encore, alors que celle dernière semble se relever.

Ville exclusivement commerciale et industrielle, elle devait subir le contrecoup de l'arrêt des exportations et des importations qui a marqué les années de crise.

D'autre part, plusieurs affaires ici, mieux montées au point de vue boursier qu'au point de vue technique, se sont effondrées ou ont dû ralentir notablement leur activité. Haïphong n'avait pas un nombre important de fonctionnaires pouvant faire vivre le commerce local comme à Hanoï. Aussi, avec rigueur, ses habitants ont subi cette crise, y opposant leur courage et leur ténacité. Il n'y aurait donc rien à dire de plus à ce sujet si, à ces causes communes au monde entier, ne s'en ajoutaient de particulières au Tonkin.

D'abord, l'arrêt à peu près total des exportations de riz sur la Chine, ruinant de nombreux Chinois. On a cherché quelles étaient les causes de la mévente du riz du Tonkin en Chine. Elles sont multiples et un remarquable travail de notre ancien résident-

maire, M. Lotzer, indique les remèdes. D'ailleurs, disons en passant, que, malgré tout, la situation n'était pas si grave, puisqu'il a suffi que le franc soit dévalué pour que ces exportations reprennent.

Ensuite, les tarifs douaniers, beaucoup trop élevés pour les produits chinois de consommation locale et n'ayant pas leur équivalent en France dans les produits importés. Dans ce cas, la taxe a un caractère purement fiscal et non protectionniste. Elles gênent le commerce, empêchent le Chinois de faire à la fois de l'import et de l'export et font monter le coût de la vie pour les indigènes.

À ces causes s'en ajoutent de locales : Nous n'insisterons pas sur les inconvénients de notre port. Nous y reviendrons. Ce qu'il faut dire, c'est que Haïphong a été complètement sacrifié à Hanoï au point de vue routier. Progressivement, en effet, chaque chef-lieu de province s'est rattaché au centre administratif, Hanoï est devenue ainsi le centre des réseaux routiers. Il faut bien dire que ce sont quelquefois des considérations purement administratives, et non économiques, qui ont fait créer ces routes. Haïphong, au contraire, n'était relié par route qu'avec Hanoï. La liaison avec Hongay (3 bacs) ne se fait facilement que depuis l'ouverture de la route des Eaux construite par la Ville de Haïphong. Ce n'est que l'année dernière, et avec un certain scepticisme de la part de l'Autorité supérieure, que la route Haïphong-Namdinh. permettant l'accès au Nord-Annam. et où existent encore trois bacs, dont un à péage et deux ponts à péage, a été à peu près mise en état, à la suite de protestations réitérées de la chambre de commerce [et] du conseil municipal. Elle traverse pourtant la région la plus peuplée du Tonkin et présente un intérêt économique considérable. La suite l'a d'ailleurs prouvé. Avec Moncay, pas une route. On en construit une actuellement, grâce à l'Autorité militaire. Avec Langson, Caobang, n'en parlons pas. Une route reliant Sept-Pagodes à Phu-lang-thuong et rejoignant la route de Langson, a été pratiquement abandonnée. Elle permettrait pourtant d'aller directement de Haïphong à Langson et Caobang sans passer par Hanoï.

Donc, au moment où les transports par route prenaient en Indochine une importance considérable, Haïphong a été pratiquement isolé. Mieux, la construction d'un pont sur la coupure de Haly, où passera la route de Hanoï, doit être à péage. Ainsi, la capitale industrielle, maritime et commerciale du Tonkin, Haïphong. sera dans la situation suivante : aucun habitant ne pourra entrer ou sortir de la Ville, se rendant à Hanoï, à Hongay, à Namdinh, sans payer. Il lui restera seulement la route de Doson, au bout de laquelle il trouvera la mer dont la brise fraîche le consolera peut-être de cette négligence administrative. Il n'est donc pas étonnant que les commerçants abandonnent notre Ville, et de cet exode, il faut bien dire que la politique égoïste suivie par l'Administration du Tonkin, avant tout hanoïenne, est entièrement responsable.

Transindochinois — Suppression du « Claude-Chappe ». — Une autre cause de nos déboires vient de la création du Transindochinois. Nous ne nous étendrons pas sur ce sujet, discutable à plus d'un titre, et à notre humble avis, les millions de piastres englouties dans cette œuvre d'intérêt très secondaire auraient été mieux employées ailleurs. Quoi qu'il en soit, beaucoup de touristes et de fonctionnaires empruntent cette voie pour se rendre à Saïgon sans passer par Haïphong.

La suppression de la ligne annexe Saïgon-Haïphong va encore diminuer le trafic passage à Haïphong.

Avions. — Une autre cause vient encore diminuer notre activité : la création de l'aérodrome de Gia-lam, le courrier avion et les passagers y arrivant, alors qu'auparavant, tout le courrier, uniquement maritime, passait par Haïphong, ainsi que les passagers. Il est bien évident que nous ne pouvons rien là-contre et qu'au contraire, nous ne pouvons qu'applaudir à cette création qui raccourcit les distances de façon presque miraculeuse.

Port. — Signalons enfin, pour mémoire, la difficulté d'accès de notre port et les tarifs élevés. Les inconvénients, sans empêcher l'essor de notre port, freinent tout de même beaucoup son développement.

État d'esprit de l'Administration à Hanoï. — Enfin, parmi les causes de l'amertume que ressent la population haïphonnaise, il en est une, faite d'impondérables, mais qui a une grosse importance : c'est l'état d'esprit de l'Administration à Hanoï. En effet, tout se passe comme si Haïphong était ignoré, méprisé ou bafoué. Nous n'avons jamais eu la chance qu'un de nos résidents-maires devienne résident supérieur et de voir ainsi à la tête de l'Administration locale un fonctionnaire au courant de nos besoins et connaissant à sa juste valeur l'importance de notre Ville. De plus, la majorité des fonctionnaires de Hanoï sont animés inconsciemment d'un esprit de clocher injustifié. La tendance centralisatrice bien connue de l'Administration fait le reste. Il serait facile de citer des exemples de ce particularisme regrettable et de vérifier bien souvent que l'Administration hanoïenne a pour devise : « Tout pour Hanoï, rien pour Haïphong ». Pourtant, la proximité de Hanoï n'empêche pas Haïphong d'avoir des besoins et d'avoir le droit de vivre. L'on n'a pas tout fait lorsqu'on a créé quelque chose à Hanoï, pensant ainsi que Haïphong en bénéficiera, ce qui est souvent une erreur. Le contraire serait plus vrai. Tout développement économique du pays compris entre Namdinh à Moncay en passant par Haïphong profitera indirectement à la capitale.

Voici donc brièvement résumées les causes générales et locales de notre décadence.

RAISONS POUR LESQUELLES ON NE DOIT PAS ABANDONNER HAÏPHONG À SON SORT

Est-ce une décadence irrémédiable ? Est-ce simplement une crise de croissance ?

Nous penchons pour la deuxième hypothèse. Haïphong est une ville commerciale qui suit comme un baromètre l'activité économique du Tonkin, de telle sorte qu'au Tonkin riche et prospère correspond Haïphong vivant et animé. N'oublions pas qu'il est, en outre, le débouché naturel de toute la province du Yunnan.

Cependant, même si sa situation était critique est-ce qu'une Administration soucieuse des intérêts de la colonie ne devrait pas tout faire pour la relever ?

Dans cet exposé déjà long, nous ne pouvons en détail citer les chiffres de production possible des différentes usines de la place qui font de Haïphong la ville peut-être la plus industrielle de l'Indochine. Or cette industrie, dans un pays surpeuplé, est une nécessité. Le Tonkin s'industrialisera ou mourra, car même une politique massive d'émigration, avec ce qu'elle a de pénible pour les populations si attachées à leurs villages, ne suffira pas à utiliser les excédents de population. Il faudra donc développer l'industrie et l'artisanat. Haïphong est tout prêt à devenir ce grand centre industriel. Il a les usines, les techniciens français et annamites. Il a le port maritime et fluvial, le charbon à proximité, la main-d'œuvre abondante et souvent spécialisée. Il ne dépend pas uniquement du Gouvernement de l'Indochine de créer ici des industries nouvelles. Il peut cependant et doit même favoriser leur création par des mesures adéquates. Il existe, en outre, à Haïphong un esprit commercial remarquable. Des individualités rompues de longue date aux difficultés du commerce international — et notre magnifique foire de 1935, conçue et réalisée en trois mois, a provoqué l'admiration des visiteurs [21] —, une colonie chinoise, véritable levain pour le commerce du Tonkin, dont les membres sont souvent de vieux Haïphonnais et dont le départ serait pour le Tonkin un véritable désastre ; enfin des intérêts considérables ont été investis à Haïphong en immeubles. par les Chinois surtout, en locaux commerciaux, etc. Le terrain ici s'est vendu très cher et tous ces propriétaires sont en droit d'attendre une revalorisation de leurs biens fonciers.

[21] Foire de Haïphong en 1935.

Beaucoup de ces biens servent de gages pour obtenir les crédits nécessaires aux affaires. Enfin, la dévaluation permettant les exportations a démontré que notre vitalité n'était qu'endormie.

Nous méritons donc que l'on s'occupe de nous. C'est l'intérêt du Tonkin qui ne peut se passer d'un port. Si ce pays veut se développer, il lui faut un port bien outillé dans une ville jouissant des commodités modernes, où les habitants ne soient pas taxés de façon excessive.

LES REMÈDES

Quels sont donc les remèdes à apporter à notre situation, puisqu'il est de l'intérêt de l'Indochine de sauver Haïphong et puisque le Tonkin ne peut prospérer sans que Haïphong soit relevé. Là encore, les remèdes peuvent se diviser en généraux et locaux.

Généraux. — Haïphong doit surtout porter son activité vers la Chine (Hongkong, Canton). Pour ce faire, il est évident qu'une révision du tarif douanier s'impose, comme nous l'avons dit, pour les produits chinois de consommation locale. Depuis le tarif de 1929 [22], les droits sont par exemple : porcelaines dévorées : 1.200 francs les 100 kg au lieu de 25 francs soit 48 fois plus élevé ; tissus de soie 12.000 francs les 100 kilogrammes au lieu de 200 francs, soit 60 fois plus élevé. La Chine riposte en augmentant les droits d'entrée du riz et du charbon Indochinois. Il nous sera possible, en échange, de placer notre riz, notre charbon et notre ciment. Il nous paraît aussi utile d'étudier certaines réformes propres à augmenter les exportations en cas de crise économique. L'abaissement des tarifs douaniers sera une des raisons du retour des Chinois, retour indispensable. nous le répétons, à l'essor économique du Tonkin.

*Retour des Chinois**. — Comment faire revenir les Chinois ? Comment en augmenter le nombre ? Problème évidemment complexe, mais avant tout, il faut faciliter leur arrivée et leur séjour ici. Or, il est un fait bien établi dans tout l'Extrême-Orient : c'est que les Chinois prétendent être mal reçus par la Douane et la Sûreté de Haïphong. Ils se plaignent d'ailleurs aussi de Saïgon. Nous avons vainement cherché les raisons de ces plaintes. C'est en tout cas une assertion sans doute calomnieuse, que n'importe quel Français voyageant en Chine et parlant de Haïphong peut vérifier. Il y aura là à entreprendre une propagande dans le but de redresser ces jugements néfastes.

Il faut bien dire aussi qu'il y a à peine un an, depuis l'arrivée ici des consuls chinois, qu'il n'est plus nécessaire à un Chinois habitant par exemple le Tonkin depuis 30 ans, y ayant des immeubles représentant des millions de piastres, une ou des patentes importantes, qu'il n'est plus nécessaire pour lui, disons-nous, de prendre un laissez-passer pour aller de Haïphong à Hanoï et de faire signer ce laissez-passer à son arrivée, l'obligeant ainsi à ne pas pouvoir revenir dans la même journée. Ces vexations ridicules nous ont fait un tort énorme dans l'esprit des Chinois.

Il y aurait lieu aussi de réduire les taxes de capitation beaucoup trop élevées.

Reconnaissons d'ailleurs que depuis le nouvel accord franco-chinois, les Célestes jouissent ici d'un statut plus libéral.

Exportation. — L'exportation sur France, en riz et surtout en maïs, est à encourager. L'effort fourni par les exportateurs haïphonnais a été remarquable et s'est même traduit par une organisation phyto-sanitaire créée par les exportateurs eux-mêmes digne d'éloge. Là encore, l'Administration se doit d'aider par tous les moyens en son pouvoir ces exportations.

Il est d'ailleurs remarquable qu'aucun fonctionnaire, à part ceux des Douanes, n'assiste de temps en temps à tout ce trafic, pourtant vital pour le pays. Il est anormal

---

[22] Dit tarif Kircher.

que l'Administration suive ces mouvements commerciaux de loin, à laide de froides statistiques. Il serait beaucoup plus logique, Haïphong étant le centre du marché du riz, du maïs, du charbon, etc., qu'un fonctionnaire délégué par le Directeur du Service économique au Gouvernement général soit en résidence à Haïphong. Grâce à ses constatations visuelles et grâce aux conversations suivies avec les commerçants et les exportateurs de la place, il pourrait fournir à ses chefs des renseignements de première main, qui éviteraient, nous le pensons, des erreurs multiples de I'Administration en matière économique. Ce fonctionnaire pourrait être sous les ordres du résident-maire qui remplit actuellement en partie ces fonctions et s'occuper en outre de l'Inscription maritime.

Inspecteur des Mines. — D'autre part, Haïphong, centre minier de premier ordre, devrait être la résidence de l'Inspecteur des Mines chargé de cette circonscription. Il pourrait, en même temps, être inspecteur du Travail. La distance, pour ses inspections, serait considérablement raccourcie s'il habitait Haïphong. En tout cas, la présence d'un inspecteur du travail est absolument nécessaire. Il pourrait, en outre, s'occuper des questions économiques.

Amélioration du port. — Il ne faut se dissimuler qu'un des principaux remèdes à notre situation est l'amélioration de notre port. On a voulu le déplacer. Une personnalité tonkinoise [23], dont l'intelligence et la puissance de dialectique n'est pas douteuse, s'est fait l'apôtre de Hongay, port du Tonkin.

Montrons rapidement l'impossibilité absolue de cette création et les multiples inconvénients qu'elle entraînerait.

Tout d'abord, il y a tout intérêt pour un port à être établi le plus loin possible à l'intérieur des terres. Les bateaux sont chargés beaucoup plus facilement grâce à la batellerie fluviale et I'on économise ainsi un transport onéreux du lieu d'embarquement ou de débarquement à l'endroit de consommation ou de production des matières importées ou exportées.

L'installation à Hongay demanderait des travaux considérables et ruinerait, sans intérêt pour la colonie, tous les habitants de Haïphong. Seul un port à Campha est séduisant au point de vue technique. Mais d'abord, c'est un pont privé ; ensuite, tout y à faire. De plus, Port-Redon, qui exporte des quantités considérables de charbon, ne peut vivre que si Haïphong n'est pas supprimé. Hongay est absolument impraticable en cas de brume.

Toute la batellerie fluviale qui vient à Haïphong apporter des marchandises n'est pas équipée pour aller à Hongay où il y a de la mer. Il fallait donc créer une ligne de chemin de fer, modifier toute la batellerie du Tonkin, besogne impossible, ou décharger les jonques à Haïphong. Ce ne serait alors pas la peine de changer de port. D'autre part, les fonds de Hongay sont également faibles.

On pourrait développer davantage ces arguments. La cause est entendue pour tous les techniciens de bonne foi. *Le port du Tonkin doit rester à Haïphong*.

Mais il faut l'améliorer. Un projet dû à M. Gauthier, directeur du Port, est à l'étude. que nous résumerons rapidement :

Le système hydrographique du Tonkin comprend : un bassin d'eaux claires, celui du Song Thaibinh, et un bassin d'eaux limoneuses, celui du fleuve Rouge, réunis par le canal des Rapides. Le Song Kinhtay (ou Cuacam dans sa portion inférieure) qui est le prolongement du canal des Rapides, reçoit donc des eaux chargées d'alluvions. Cette situation oblige à des dragages incessants pour maintenir les profondeurs de la rade et du chenal aux cotes convenables, dragages coûteux, sans être excessifs d'ailleurs, par rapport à ceux qu'exigent les ports en rivière du monde entier.

Il s'agirait non seulement de réduire les dépenses de dragages, mais encore de prévoir et de prévenir les enlisements anormaux qui les aggravent. La solution que

---

[23] Lapicque.

préconise l'inspection générale des Travaux publics est la suivante, solution qui présente le double avantage d'être simple et d'être d'un coût modeste comparé à celui d'autres projets susceptibles d'être envisagés :

1° Arrêter les eaux du Song Thaibinh par un barrage établi à 1 km environ au Nord de son confluent avec le canal des Rapides ;

2° Raccorder le Song Thaibinh. en amont du barrage, au Song Kinhtay (Cuacam) par un canal de 2 km environ ;

3° Établir un barrage sur le Song Kinhtay à son origine ;

4° Enfin, réunir le canal de 2 km précité au continent du Sonh Thaibinh et du canal des Rapides par une dérivation éclusée permettant d'envoyer dans le Cuacam des eaux du fleuve Rouge, alors claires, si, en saison sèche, un appoint était nécessaire pour assurer l'irrigation des rizières riveraines du Song Kinhtay.

Dans ces conditions, les eaux boueuses du fleuve Rouge, amenées par le canal des Rapides, s'écouleraient vers la mer par la portion du Song Thaibinh. en aval du barrage, et le Song Kinhtay ou Cuacam ne recevrait plus que les seules eaux claires du Thaibinh.

Si ce projet est réalisé, les apports d'alluvions provenant du fleuve Rouge, donc le colmatage des embouchures et tous les inconvénients qu'il entraîne, cesseront de se produire. Le travail des dragues sera limité à l'enlèvement des apports marins et une économie importante sera acquise. En outre, la plage limoneuse sous-marine qui recouvre les fonds et les berges cessant d'être nourrie périodiquement par des limons nouveaux, se stabilisera. Le gabarit du chenal et celui le la rade pourront être maintenus à peu de frais et leur profondeur augmentée afin de permettre aux cargos et aux paquebots modernes, à tirant d'eau élevé, de pénétrer avec aisance dans le port.

En attendant la réalisation de ce projet, il conviendrait de doter le Port autonome d'un outillage plus moderne. En dehors de l'achat d'un remorqueur moderne et puissant, la dépense urgente qui s'impose est l'acquisition d'une pompe refoulant pour rejeter sur les rives le produit des dragages, ce qui permettrait de combler rapidement l'îlot de Haly.

Il faut ajouter enfin l'importance du reboisement intensif de tout le Tonkin, destiné à régulariser les eaux.

Relations avec Hongkong — Ligne annexe rapide par mer Hongkong-Haïphong, Haïphong-Saïgon. — L'amélioration du port, la reprise économique doivent intensifier les relations avec Hongkong. Encore est-il nécessaire d'améliorer le service existant actuellement.

Vers Saïgon, la suppression du *Claude-Chappe* est une erreur, car il faut une annexe pour le fret important Haïphong-Saïgon. Il faut prévoir des accidents sur le Transindochinois, des typhons. Il est de règle, d'ailleurs, que vers la période des typhons, la ligne et la route sont impraticables. À notre sens, sans accorder une subvention aussi substantielle que celle qui est accordée actuellement, il convient de prévoir une nouvelle convention, ceci dans l'intérêt général de la Colonie. La question, mise à l'étude paraît-il, d'une ligne Saïgon-Tourane, Haïphong-Packhoi, Fort-Bayard, Hongkong subventionnée présente de nombreux inconvénients.

Amélioration du réseau routier. — Nous avons vu qu'une des principales causes de la décadence de Haïphong tenait à son isolement. Il convient donc, le plus rapidement possible :

1° D'améliorer la route Namdinh-Haïphong en supprimant les bacs partout où cela peut se faire sans exiger dus travaux par trop importants ; d'indemniser le concessionnaire du pont du Lamhà (Kiênan) de façon à écourter la période pendant laquelle il doit être perçu un péage. Ou plus, supprimer le péage au pont du Song Traly à Thaibinh. Il faut aussi perfectionner les appontements des bacs, de façon que, quelle que soit la marée, la manœuvre soit facile ;

2° D'activer la construction de la route de Mongdzuong à Tiênyên, car l'Autorité militaire n'envisage de faire travailler ses équipes, que l'hiver, et cet arrêt dans le travail ne permettra pas de livrer la route à la circulation avant deux ans et demi ou trois ans ;

3° Il est indispensable enfin de régler la question du bac du Cuacam qui constitue un véritable danger pour les usagers et dont la réalisation se fait attendre.

Il faut construire le pont de Yênlap sur la route de Hongay. Il s'agit là d'un pont de petites dimensions sur une route très passagère et très importante au point de vue économique. Il existe, paraît-il, un matériel Pageot qui se rouille à Haïphong et qui pourrait plus utilement servir à la construction d'un pont à Yenlap. En six mois, le pont peut être construit à peu de frais ;

4° Il faut enfin remettre en état la route de Sept-Pagodes à Kep, de façon à pouvoir aller directement à Langson et Cao bang sans faire un long détour par Hanoï.

Toutes ces routes doivent être considérées comme des voies importantes et, par conséquent, entretenues comme telles.

Aérodrome. — Haïphong. ville commerciale au premier chef, n'a pas d'aérodrome. La ville a offert un terrain remarquable. gratuitement. Le Port autonome a proposé de gérer cet aérodrome. Il manquait 30.000 piastres environ qui ont été demandées au Gouvernement général. On nous a refusé cette subvention, sous prétexte que Haïphong n'était pas sur la route des airs. Alors que, dans l'avenir, l'aviation se développera encore plus qu'actuellement, il est certain qu'un aérodrome à Haïphong permettrait rapidement la création d'escales de la ligne Hongkong-Hanoï, étant donne l'importance de la colonie chinoise, et peut-être même, en cas de nécessité, de celle de l'Imperial Airways ; qu'en tout cas l'Autorité militaire a besoin ici d'une base aérienne ; qu'un terrain vaguement préparé à Thuongly n'a pu être acheté par elle, le prix demandé étant trop élevé et qu'un avion s'y est écrasé dernièrement, très certainement parce que c'était un terrain du fortune. Nous espérons fermement que, pour une somme aussi peu importante, alors que la Ville et le Port font de leur côté un effort considérable, le Gouvernement général aura à cœur de nous doter de cet aérodrome dont I'utilité n'est pas contestable. La population fera l'effort nécessaire pour l'achat d'appareils dès qu'un terrain aura été aménagé, mais on ne peut lui demander de fournir ces fonds nécessaires à l'aménagement du terrain et le matériel. C'est au-dessus de ses forces.

Réformes destinées à améliorer le sort des habitants de Haïphong. — Ces reformes tant attendues sont à l'état de projets après de multiples discussions. Il serait temps tout de même de les voir se réaliser.

Hôpitaux*. — Il existe à Haïphong deux hôpitaux : un hôpital militaire recevant les Européens et assimilés, qui est à la charge du Budget local, et un hôpital indigène, à la charge de la Ville. Ces deux hôpitaux sont lamentables. Ils sont, depuis de nombreuses années, la honte de notre ville. Si à l'hôpital indigène, par suite du peu d'exigence de la clientèle, coolies et paysans des environs, il est possible de soigner à peu près les malades (il existe un service de chirurgie, sans rayons X d'ailleurs), l'hôpital colonial ne peut hospitaliser que des malades médicaux n'ayant besoin ni d'un examen radioscopique, ni d'une analyse un peu difficile. La chirurgie n'y est pas pratiquée. L'habitant de Haïphong est donc obligé de s'adresser aux hôpitaux et cliniques de Hanoï, de s'y faire transporter tant bien que mal en cas d'urgence, et quelquefois de mourir avant d'y arriver. Un port où passent des bateaux et des marins étrangers n'a même pas un appareil radiographique pour examiner une fracture simple survenue à bord, comme cela est pourtant fréquent.

Pour remédier enfin à cette situation, un projet a été voté au conseil municipal le 17 décembre 1935 autorisant la passation de l'hôpital indigène au Protectorat moyennant un versement annuel fait par la Ville de 10.000 piastres, celle-ci recevant en échange une maison de santé construite sur fonds d'emprunt et gérée par la ville, où 30 lits seraient réservés aux militaires et leurs familles, ce bâtiment étant aménagé pour 56 lits. La gestion en serait confiée à un adjudant français du cadre des infirmiers coloniaux et

contrôlée directement par l'Administration municipale. Le bâtiment serait construit par le Gouvernement général sur fonds d'emprunt et serait remis à la Ville équipé de ses installations d'eau, d'électricité, d'une salle d'opération avec son arsenal chirurgical et d'une salle de radiographie avec ses appareils. La municipalité aurait à supporter les frais résultant de l'achat du mobilier, de la literie, du linge et du matériel d'exploitation. Les officiers et leurs familles, les fonctionnaires seraient soignés par un médecin militaire qui serait en même temps chef de l'hôpital indigène. Ce dernier hôpital recevrait une subvention de 60.000 piastres pour constructions nouvelles.

Quant à l'Hôpital colonial, il deviendrait infirmerie de garnison avec 20.000 piastres de subvention pour se moderniser.

Ce projet, accepté par le conseil municipal, par le Grand Conseil, par l'Autorité civile (résident supérieur, gouvernement général), par l'Autorité militaire (général commandant supérieur, médecin général) est en attente au Ministère. Il s'agit de rapporter un décret du 27 juillet 1928 prévoyant le retour de l'hôpital colonial au budget de la Métropole. Depuis le 17 décembre 1935, date de son approbation par le conseil municipal, rien n'a été réalisé de ce projet. On en est encore à la période des papiers. Pendant ce temps, l'état lamentable des hôpitaux de Haïphong n'a fait qu'empirer et la population continue d'en souffrir considérablement.

Tribunal. — Le plupart de la [Banque] Franco-Chinoise laisse libre un superbe immeuble dont la transformation en Tribunal serait particulièrement heureuse. Le tribunal actuel, vétuste et insuffisant, ferait, après les transformations nécessaires, une superbe bibliothèque municipale.

Classes secondaires d'enseignement. — Alors que Saïgon, Hanoï. Pnom-Penh, Hué, possèdent un enseignement secondaire complet ou partiel, Haïphong est la seule ville importante d'Indochine à ne posséder que l'enseignement primaire supérieur. Nous avons demandé la création d'une classe pour l'année scolaire 1936-1937. Après des hésitations, la Résidence supérieure n'a pas donné suite à notre demande, invoquant le petit nombre d'élèves susceptibles de suivre ces classes. En réalité, l'enquête avait été mal faite et l'on pouvait compter sur une trentaine d'enfants. D'ailleurs, il a été prévu au budget local de cette année la solde d'un professeur de sixième et nous avons bon espoir de voir effectuer cette création pour l'année scolaire 1937-1938.

Amélioration du centre urbain de Haïphong. — Il existe tout un programme, très bien étudié, d'amélioration du centre urbain de Haïphong, nécessitée d'abord par les exigences de l'hygiène, et par un urbanisme bien compris. Ce programme se chiffre en gros à 2.500.000 piastres et peut, d'ailleurs, naturellement être réalisé par tranches. quoi qu'il soit de première urgence.

1° Comblement des mares sur terrains municipaux 150.000 $ 00

2° Achèvement du réseau d'égouts 145.000 $ 00

3° Extension du réseau de distribution d'eau potable 165.000 $ 00

4° Aménagement des quartiers de l'ancienne zone suburbaine rattachée à la Ville : frais relatifs à l'acquisition de terrains, l'aménagement des égouts, des routes et trottoirs et de l'adduction d'eau, terrain de sport, jardin d'enfants 1.600.000 $ 00)

5° Aménagement de l'îlot de Haly : frais relatifs à l'achat des terrains, l'aménagement des égouts, des routes et trottoirs et de l'adduction d'eau 440.000 $ 00

Total 2.500.000 $ 00

6° Extension du réseau d'éclairage public qui est à la charge du concessionnaire et entraînerait pour la ville un accroissement annuel de dépenses de l'ordre de 7.500 piastres.

Ce programme, dont le chiffre total est élevé, ne ferait pourtant que donner, sans aucun luxe, aux Haïphonnais, de l'eau, des rues empierrées ou asphaltées, de l'éclairage, et il faut la patience bien connue de nos protégés pour qu'ils ne se soient pas encore plaints de cet état de choses et continuent à payer les impôts alors que la

ville ne leur donne rien ou presque rien en échange. Les villages de la zone suburbaine de Haïphong sont certainement plus déshéritées au point du vue travaux édilitaires, que les villages des provinces pauvres, comme Thai-hinh. Par temps de pluie — et il pleut souvent — ce sont de véritables cloaques.

Continuant l'étude des remèdes à apporter à la situation alarmante de la ville, il convient maintenant de s'occuper du déficit constant et s'accroissant d'année en année de notre budget municipal. En 1935 et 1936, il a été égal à peu près à l'annuité de remboursement des prestations en nature et des frais de transport, 105.000 piastres. Ce déficit ne peut être comblé que si on nous supprime définitivement cette annuité, moyennant quoi nous pourrons de justesse boucler notre budget, mais en vivant au jour le jour et en ne réalisant que des travaux indispensables. Si l'on veut que la ville puisse se développer, il faut que nous disposions d'au moins 150.000 piastres par an pour les travaux neufs, et ceci est un minimum dans une ville coloniale où tout est à faire.

En obtenant la réduction des intérêts de notre dette, nous pouvons espérer combler un peu ce déficit. De lourdes dépenses, comme celles de l'enseignement, qui nous coûtent 87.000 piastres par an, pourraient être, comme auparavant, à la charge du budget local. En effet, d'une façon générale, à Hanoï comme à Haïphong, les recettes municipales ne sont pas en rapport avec les charges qui sont laissées aux municipalités. C'est ainsi que Hanoï réussit à équilibrer son budget en vendant après lotissement des terrains municipaux. Mais cette solution aura un terme, et le gouffre du déficit ne tardera pas à s'ouvrir. À Haïphong, ces ventes ne sont même pas possibles. Il n'est de recours, en définitive, que dans une subvention, soit du budget local, soit du budget général, soit des fonds d'emprunt. Il y aurait intérêt à ce que cette subvention soit massive et rapide, de façon à recréer à Haïphong une activité économique intense qui aidera au démarrage de tout le commerce, et de l'industrie, et on peut, sans être trop optimiste, espérer trouver dans des recettes accrues un amortissement aux dépenses engagées. *Il est urgent que le gouvernement vienne à notre aide*.

D'ailleurs, ayant plus d'élasticité dans notre budget, il sera possible de diminuer les taxes et les patentes, et grâce à cette politique, la population, et par conséquent, nos recettes, augmenteront. tandis qu'à l'heure actuelle, nous taxons les habitants de façon excessive et les faisons fuir, ce qui est un cercle vicieux.

Arrivé au terme de ce chapitre, consacré aux remèdes à apporter à notre situation. nous nous permettrons de le résumer :

1° Révision des tarifs douaniers pour les produits chinois de consommation locale n'ayant pas d'équivalent dans la production métropolitaine ou indochinoise ;

2° Mesures à prendre, pour faire revenir les Chinois au Tonkin ;

3° Création d un poste d'inspecteur des Affaires économiques à Haïphong, chargé en même temps de l'Inscription maritime ou d'un inspecteur du travail chargé de ces fonctions ;

4° Faire résider à Haïphong un inspecteur des Mines chargé de I'inspection du travail ;

5° Amélioration du port par la réalisation du programme de séparation des eaux claires et lumineuses par la construction d'un barrage sur le Song Thai-hinh ;

6° Amélioration des relations maritimes avec Hong-kong et non suppression de la ligne Saïgon-Haïphong ;

7° Amélioration du réseau routier ;

8° Création d'un aérodrome ;

9° Obtention rapide de la signature du décret permettant de commencer les travaux pour la construction de la maison de santé municipale et la modernisation de l'hôpital indigène ;

10° Création des classes de sixième et de cinquième à Haïphong ;

11° Amélioration du centre urbain de Haïphong que permettra :

a) la remise des dettes pour les prestations allemandes ;

b) abaissement du taux de l'intérêt servi à la Caisse locale des Pensions ;

c) l'octroi d une subvention importante à la ville de Haïphong pour que ce budget puisse sortir de la situation inextricable où il se trouve.

CONCLUSION

Ce long exposé ne tend qu'à une chose : faire comprendre à l'Autorité supérieure de quelle urgence et de quelle importance pour Haïphong, le Tonkin et l'Indochine, sont les réformes que nous réclamons.

Nous avons tenus a vous exposer, eu un tout peut-être confus, mais en tout cas sincère et, nous le pensons, objectif, toutes les reformes à accomplir à Haïphong.

Sans doute la chambre de commerce, le conseil du Port autonome et les différents services administratifs placés sous votre autorité vous soumettront à leur tour et avec tous détails, chacun en ce qui les concerne, tout ou partie de ces projets.

Nous avons pensé qu'il n'était pas mauvais que deux citoyens de bonne foi mettent sous les yeux du chef de la Colonie une étude d'ensemble de la question.

Si nous avons été trop présomptueux, nous trouverons notre excuse dans le vif souci du bien public qui nous anime, dans l'amour que nous portons à notre ville, ainsi qu'à notre belle colonie d'Indochine qui est pour nous une seconde patrie

---

LE TONKIN ET SON PORT
(*L'Avenir du Tonkin*, 26 juin 1937)

Les questions les plus graves qui se posent pour le Tonkin résultent de ce qu'il est constamment sous la menace de l'eau. Ce péril est de toutes les saisons. Tantôt ce sont les inondations qui sont à redouter, les fleuves étant suspendus sur la tête des habitants ; tantôt ce sont les raz de marée où les typhons ; tantôt, au contraire, les sécheresses anéantissent toute une récolte. Et, pour plus, la nature mème de nos cours d'eau rend la navigation intérieure souvent difficile et gêne énormément la navigation maritime, car le port de Haïphong s'envase de plus en plus vite.

Il résulte de tout cela des problèmes d'une importance absolument capitale et immédiate car la vie du pays dépend des solutions qu'on leur donnera, et, du reste, les dépenses qu'imposent ces solutions sont de toutes façons énormes. Les missions qui nous arrivent périodiquement s'occupent d'une foule de bien belles choses. On peut penser que l'essentiel cependant est encore la sécurité matérielle. « Primum vivere, deinde philosophore ».

Ne parlons aujourd'hui que de la nécessité de maintenir libre le port de Haïphong qui s'envase constamment, et devient de plus en plus difficile à préserver, car cet envasement augmente chaque année. L'ingénieur chef du Service maritime, M. J. Gauthier, vient de rédiger à ce sujet un mémoire qui est d'une lecture vraiment impressionnante. Il n'est pas fait pour le grand public ; et cependant, l'opinion publique toute entière, française et indigène, doit être avertie du péril que court le pays, et de l'urgence de certains sacrifices pour y parer.

La situation du delta du Tonkin au point de vue hydrologique est des plus fâcheuses : c'est, à proprement parler, l'égout d'un vaste territoire, montagneux, grand comme le quart de la France, ou les pluies sont extrêmement violentes et où les torrents arrachent du sol des quantités effrayantes de terres ou sables. Tout cela roule ensemble vers notre delta tonkinois, et on a pu évaluer à 80 millions de mètres cubes la quantité de limon qui passe chaque année devant Viétri : il y aurait là de quoi enterrer Hanoï entier, de Bach-mai au Grand Bouddha, sous dix mètres de vase !

Cette vase descend vers la mer, sauf ce qu'il en reste au fond de nos fleuves. Ce qui constitue malheureusement un autre danger. Une partie se dirige vers Haïphong par le canal des Rapides et le Song-kinh-Thay. Il se déverse ainsi dans la rade de Haïphong et jusqu'aux fonds marins situés entre la Cac-Ba et Doson, environ cinq millions de mètres cubes de vase et de sable chaque année. Depuis le début du siècle, l'entretien des chenaux du port ne se fait qu'à force de dragages. Tous les ans, c'est à recommencer ; tous les ans, il faut enlever à nouveau un million et demi de mètres cubes, au prix d'environ 270.000 piastres ; et chaque année, à l'automne, quand la campagne de dragages recommence, on retrouve les chenaux comblés à nouveau par les apports fluviaux de la saison des pluies, celle ou les fleuves charrient le plus. On a enlevé ainsi depuis moins de dix ans plus de 10 millions de mètres cubes de matériaux, avec un coût, en piastres actuelles, de 8 à 10 millions. Et M. Gauthier remarque que ce cube est à peu près le même que celui qui a été remué, dans le même laps de temps, pour la construction des digues : soit 5 mètres de hauteur de terre sur toute la surface de Hanoï !

Mais ce n'est pas tout. L'observateur montre, l'expérience confirme, et l'étude des vieilles cartes prouve que cet ensablement ou envasement est de plus en plus rapide : alors qu'autrefois, les accès seuls du port étaient menacés, c'est aujourd'hui le port lui même qui commence à se combler en face mème des docks. Si on n'y prend garde, le fleuve disparaîtra de Haïphong. Ce mot n'est pas trop fort : le Cua-Cam est déjà

presque totalement envasé à son embouchure, et cet envasement se propage vers l'amont.

Le combattre avec les seuls dragages, incessamment renouvelés à un coût de plus en plus élevé apparaît comme une impossibilité matérielle, et, du reste, une absurdité. Les autres solutions, déplacement du port de Haïphong, création de voies fluviales entièrement nouvelles, seraient extrêmement dispendieuses, peut-être impraticables ou inopérantes dans l'avenir. Alors que faire ?

C'est ici que M. Gauthier propose un plan. Il propose qu'au lien de combattre les envasements après les avoir laissé s'effectuer, ou les empêcher de s'effectuer ; ce qui est certainement la bonne méthode, celle de toute la médecine moderne.

Pour cela, il reprend une idée émise il y a déjà près de trente ans par notre ami R. Ducamp, ancien chef du Service forestier de l'Indochine, idée malheureusement laissée en sommeil depuis que M. Ducamp est rentré en France, il y a vingt ans.

R. Ducamp avait parfaitement remarqué que si les eaux du fleuve Rouge sont extrêmement sales et chargées de limon, celles des trois grandes rivières du Nord du Tonkin, qui se réunissent à Sept Pagodes (Song-cau, Song-thuong et Song-luc-nam) sont au contraire très claires. Mais le fleuve clair qui en résulte est presque immédiatement sali par la rencontre du Canal des Rapides, émanant du fleuve Rouge. Ce sont les eaux de ce canal qui rendent boueuses nos rivières de Haïphong, surtout le Cua-cam, et qui envasent le port du Tonkin et toute la baie entre Doson et la Cac-ba.

M. Gauthier a retrouvé cette même idée.

Il l'a soumise au contrôle d'une expérimentation serrée, autrefois impossible, qui l'a entièrement confirmée. Et, comme Ducamp, il a conclu que le seul moyen d'arrêter l'envasement de Haïphong était de n'y envoyer que des eaux claires, en empêchant celles du Canal des Rapides d'y parvenir et d'y apporter leur vase sans cesse renouvelée. Mais, pouvant pousser les études plus loin que m'avait pu le faire l'ancien chef du Service forestier, il adressé un plan complet permettant d'atteindre ce but.

La nature s'y prête fort heureusement.

En effet, le fleuve encore clair à Sept Pagodes, troublé quelques kilomètres plus bas par les eaux boueuses du canal des Rapides, se divise presque aussitôt en deux branches : l'une vient vers Haïphong, l'autre descend vers Haiduong et se jette à la mer. bien loin vers le Sud. Chacune de ces branches reçoit actuellement sa part de vases. Mais si on pouvait envoyer dans la branche Nord l'eau claire seule, et dans la branche Sud l'eau terreuse également seule, le problème serait résolu.

Haïphong ne recevrait plus de vases, son port ne se colmaterait plus ; les vases, au contraire, iraient bien loin au sud, créer en bordure de la mer des dépôts qui émergeraient peu à peu et deviendraient des rizières.

Or la disposition des lieux permet de faire aisément les travaux nécessaires pour cela, à un prix de revient fort modeste !

D'autres travaux annexes complèteraient le projet ; nous n'entreprendrons pas de les décrire ici.

Toujours est-il que le devis complet d'amélioration de la rivière de Haïphong, depuis Sept Pagodes jusqu'au large de Hondau, ne se monte qu'à six millions de piastres, les travaux pouvant s'échelonner sur sept années. Et M. Gauthier conclut son étude — pleine de chiffres et de faits — par un appel à l'autorité supérieure, car la question est d'une urgence pressante. le danger pouvant, d'une saison à l'autre, devenir impossible à conjurer. On sait, en effet, que les rivières ont, dans le dépôt de leurs bancs et de leurs alluvions, des caprices absolument imprévisibles et soudains. On en a la preuve à Hanoï même par l'incroyable extension du banc de sable. Si le port de Haïphong venait à subir le mème sort, le Tonkin entier serait dans une situation extrêmement grave.

La question en est là. L'urgence d'une solution est d'autant plus certaine que le problème date de plus de trente ans et avait déjà été clairement posé à cette époque et que la première solution a été fournie par M. Ducamp il y a plus de 30 ans. Il reste à

M. Gauthier le mérite et l'honneur de l'avoir repris et de lui avoir donné une réponse précise et étudiée. C'est maintenant au tour du Gouvernement d'agir, et à l'opinion publique de se saisir des données essentielles. Les nécessités économiques de la vie des nations modernes ne sont pas une question de sentiment, elles sont une question d'existence, ni plus ni moins, et méritent beaucoup plus l'attention que les gestes et les discours d'une poignée d'agités qui ne savent pas eux mêmes ce qu'ils veulent et pourquoi ils le veulent.

M.

Haïphong
(*Les Annales coloniales*, 6 août 1937)

Pendant le premier semestre 1937, l'activité a légèrement repris, avec 187 navires sortis pour un tonnage de marchandises transportées de 342.860 tonnes. Le trafic avec le Yunnan demeure toujours faible.

Conseil de protectorat du Tonkin

Séance du mercredi 29 septembre 1937
ORDRE DU JOUR
(*La Volonté indochinoise*, 30 septembre 1937)

Finances

Demande de remise d'une somme de 1.896 p. 20. montant d'un trop-perçu sur solde formulée par M. Gauthler, Directeur du Port Autonome de Haïphong

---

1937 (déc.) : INAUGURATION DU PONT DE HALY

Haïphong
L'inauguration de la foire
(*L'Avenir du Tonkin*, 17 décembre 1937)

Réponse du Gouverneur général, M. Brévié

.....

Je suis heureux que les membres du Grand Conseil aient eu l'occasion de venir nombreux assister à cette inauguration. Ils savent, parce qu'ils étudient très attentivement le budget général, que celui-ci ne ménage pas son aide au conseil d'administration du Port de commerce, à qui incombe la tâche difficile d'entretenir les accès de la rade. Plus tard, ils auront à délibérer sur un très vaste et dispendieux projet ayant pour but de détourner vers d'autres embouchures le courant des eaux limoneuses du fleuve Rouge et d'alimenter le Cua-Cam avec les eaux claires du Song-Thuong et du Song-Câu.

Au Port autonome de Haïphong
(*L'Avenir du Tonkin*, 30 décembre 1937)

Au cours de la séance du 28 décembre, M. Chenu [24], président du conseil d'administration depuis l'année 1932, a demandé à ses collègues de bien vouloir le remplacer dans ses fonctions de président, ses occupations ne lui permettant pas de consacrer actuellement un temps suffisant aux affaires du Port.

Le conseil, après avoir insisté auprès de M. Chenu pour qu'il revienne sur sa décision, a élu, à l'unanimité, M. Javouray [SACRIC] président et M. Guillon [25], vice-président du conseil d'administration du port.

L'ÉQUIPEMENT DES PORTS COLONIAUX
par Michel Geistdœrffer
(*Les Annales coloniales*, 4 avril 1938)

En Indochine aussi, les installations actuelles se révèlent insuffisantes pour les besoins du trafic. Il y eut bien un programme de travaux établi en 1930, mais il n'est pratiquement pas encore commencé et l'accès des ports d'Haïphong et de Saïgon demeure difficile. L'amélioration du port-refuge de Tourane, la création d'un port d'escale et de moyens de radoub à Cam Ranh, dans le Sud-Annam, s'imposent aussi.

À la Chambre de commerce de Haïphong
(*Les Annales coloniales*, 2 mai 1938)

Le résident supérieur fut heureux de constater la reprise économique très nette d'Haïphong et du Tonkin, mise en évidence par l'accroissement très sensible du trafic du port.

Passage de retour en France
(*L'Avenir du Tonkin*, 27 mai 1938)

Un passage de retour pour se rendre à Asnières (Seine) est accordé à madame Hulin, femme d'un capitaine de port de 1re classe des Travaux publics, détaché au port autonome de Haïphong.

Mme Hulin, classée à la 2e catégorie à l'arrêté du 4 sept. 1926, prendra passage sur l'un des paquebots quittant Haïphong dans le courant du mois de juin 1938.

Mme Hulin voyage accompagnée de sa fille âgée de 16 ans.

Dans le cas où l'embarquement de Mme Hulin et de sa fille serait assuré sur un bateau de la ligne de Chine, Mme Hulin demeurera libre, sur sa demande, de se rendre de Hanoï à Saïgon soit par chemin de fer, soit par le *Claude-Chappe*, sous la réserve que le décompte des frais de transport de bout en bout par le service maritime ne dépasse pas le montant résultant de l'addition du prix du service maritime entre Saïgon et

---

[24] Chenu : directeur des Ciments Portland artificiels de l'Indochine.
[25] René Guillon : agent général des Messageries maritimes à Haïphong, vice-président de la chambre de commerce.

Marseille et du prix officiel du tarif applicable aux voyageurs de commerce par chemin de fer pour le trajet effectué en Indochine.

———————————

Remerciements américains au gouvernement général de l'Indochine
(*Les Annales coloniales*, 12 septembre 1938)

À la suite des récentes relâches à Saïgon, Tourane et Haïphong des bâtiments de l'escadre américaine d'Extrême-Orient *U. S. S. Peary, John-D.-Ford, Pillsbury, Stewart, Parrot et Pope*, le vice-consul des États-Unis d'Amérique à Saïgon et l'amiral commandant ces destroyers se sont déclarés profondément sensibles à l'accueil courtois et cordial réservé aux officiers et aux équipages.

———————————

LE PORT DE HAÏPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 23 janvier 1939)

Les agents de la Compagnie des Chargeurs réunis et de la Compagnie des Messageries maritimes ont envoyé au résident supérieur la lettre suivante :

Monsieur le résident supérieur,

Nous apprenons que plusieurs lignes étrangères faisant partie de la Japan China et Straits conférence envisagent la touchée à Haïphong lors de leurs voyages d'Europe en Extrême-Orient, sous prétexte que la situation actuelle de Hongkong rend impossible l'acheminement des marchandises pour la Chine du Sud.

Il est exact que par suite de la prise de Canton par les troupes japonaises, la voie ferrée de Kowloon à Canton et la voie fluviale du Sikiang sont devenues, tout au moins momentanément, inutilisables.

La situation actuelle du port de Haïphong ne permet pas, à notre avis, à ces navires de venir débarquer à Haïphong des tonnages importants, et ce pour les raisons suivantes :

Les docks de la chambre de commerce de Haïphong sont encombrés actuellement par des marchandises en transit pour le Yunnan. C'est ainsi que non seulement les magasins d'import sont bondés, mais encore que les magasins d'exportation sont pleins de marchandises destinées au Yunnan ; de plus, celles ci continuent à affluer dans de telles proportions que les wagons mis à la disposition du commerce pour Yunnanfou ne suffisent pas à évacuer les marchandises en stock et celles qui continuent à arriver.

Cette situation au point de vue des docks de la chambre de commerce, doit trouver une solution rapide, car si les magasins d'export continuent à être bondés de marchandise pour le Yunnan, comment les docks de la chambre de commerce emmagasineront-ils les maïs de la prochaine campagne ? Cela ne manquerait pas d'apporter de graves perturbations dans l'exportation de cette céréale.

Nous vous serions donc très obligés de bien vouloir user de votre haute influence pour que le Compagnie des Chemins de fer du Yunnan augmente dans de fortes proportions le nombre de wagons mis à la disposition du commerce pour l'acheminement des marchandises pour le Yunnan.

Les lignes étrangères de la Japan en China et Straits Conférence ne sont certainement pas au courant de cette situation pour envisager la touchée de leurs navires à Haïphong. De plus, par quelles voies terrestres le port pourra-t il évacuer rapidement les marchandises destinées à la Chine du Sud ? À notre vis, il n'existe qu'une seule voie, c'est la voie Lang son-Nanning. Or, le chemin de fer est simplement

en construction et, d'après les prévisions les plus optimistes, ne sera livre a l'exploitation qu'en 1941. C'est donc dire que les marchandises débarquées éventuellement à Haïphong pour la Chine du Sud séjourneront de longs mois dans notre port. Or, il n'y a plus de place dans les docks de la chambre de commerce.

Une autre question très importante pour nos Compagnies est la question d'accostage des navires aux appontements. Du fait du développement du trafic de la Chine sur Yunnanfou, les appontements de Haïphong sont presque continuellement occupés en totalité par les navires de la Compagnie Asiatique de Navigation, la Compagnie côtière d'Annam, Butterfield et Swire, Jardine et C°, par les navires anglais et japonais. À ces navires viennent s'ajouter ceux des lignes régulières des Messageries maritimes et Chargeurs réunis, soit, en ce qui concerne les Chargeurs réunis, deux navires par mois, en ce qui concerne les Messageries maritimes six navires par mois.

Nous craignons que les navires des Messageries maritimes et des Chargeurs réunis ne trouvent pas de place aux appontements, si, dans le port de Haïphong, sont présents les navires de la Japan China et Straits conference, d'autant plus que contrairement à ce qui se passe dans des nombreux ports, nos navires n'ont pas un droit officiel de priorité d'accostage aux appontements. Cependant il serait, à notre avis, désirable que ce droit nous fut accordé pour les raisons suivantes.

Le ravitaillement du Tonkin se fait exclusivement par les navires de nos Compagnies et qui desservent régulièrement le port de Haïphong alors que les touchées à Haïphong des navires de la Japan China and Straits conference auront un caractère tout à fait provisoire, car il est probable que les Japonais autoriseront sous peu aux marchandises destinées à la Chine du Sud de réemprunter le chemin de fer de Kowloon à Canton et la voie fluviale du Sikiang.

D'autre part, il nous semble évident que si ces navires étrangers débarquent à Haïphong des marchandises pour la Chine du Sud, ce sera au détriment du transit Yunnan qu'il faudra sans doute arrêter faute de place dans les docks de la chambre de commerce.

Nous vous serions donc très obligés, Monsieur le résident supérieur, de bien vouloir, par un texte officiel, donner des instructions à la Direction du port autonome et à la capitainerie du Port pour que nos navires trouvent régulièrement des places aux appointements.

———————————

À propos des ports d'Indochine
(*L'Avenir du Tonkin*, 8 février 1939)

Les ports d'Indochine font actuellement parler d'eux, et ce n'est ni pour leur plus grande gloire, ni pour le bon renom de la Colonie. Certes non. Ceux qui s'occupent des questions de navigation savent combien les défectuosités de ces ports, à tant de points de vue, compliquent leur tâche, font éprouver des pertes aux intérêts qui leur sont confiés et qu'ils doivent défendre. Et encore, s'il n'y avait que cela.

Pour le moment, nous croyons devoir rappeler l'attention sur une question : celle touchant les réparations des navires nécessitant cale sèche ou docks flottants.

Comme organisation, dans toute l'Indochine, il existe, en tout et pour tout, une cale sèche à l'arsenal de Saïgon*, appartenant à la Marine nationale, et un dock flottant appartenant à la Société des Constructions Mécaniques à Haïphong.

.....

À ce propos, il est bon de rappeler, en le reproduisant, une partie du compte rendu sténographique de la séance du Grand Conseil du 12 décembre 1931 à Saïgon, durant la discussion du deuxième emprunt :

«... Haïphong, qui possède un dock flottant pour unités jusqu'à 3.500 tonneaux, a besoin, à proximité tout au moins, d'une cale sèche pour grands navires. Toutes les possibilités semblant se trouver réunies à Port-Courbet pour établir pareille installation dans les meilleures conditions à tous points de vue ».

.....

Le « Lamotte-Picquet » et le « Primauguet », les principales unités de notre flotte d'Extrême-Orient, doivent se rendre, soit à Singapore, soit à Hongkong pour pouvoir caréner, car il n'y a pas possibilité de le faire en Indochine. Dans ces conditions, pourrait-on demander à ceux qui les commandent d'entrer en action dans les eaux indochinoises ?

.....

P.A. LAPICQUE,
capitaine au long cours,
armateur en Extrême-Orient

Congé administratif
(*L'Avenir du Tonkin*, 4 avril 1939)

Un congé administratif de six mois à solde entière de présence est accordé à M. Hulin Marcel, capitaine de port de 1re classe après six ans des Travaux publics pour en jouir à Asnières-sur- Seine.

Ce fonctionnaire est autorisé à rentrer France à ses risques et périls par voie aérienne.

M. Hulin, classé à la 2e catégorie, voyage seul en 1re classe au compte du budget du Port autonome de Haïphong et partira dans le courant du mois d'avril 1939.

À son arrivée en France, M. Hulin aura droit au remboursement de ses frais de transport.

Une zone franche à Haïphong
(*L'Avenir du Tonkin*, 5 mai 1939)

Commercialement, elle existe actuellement puisque la Direction du Port autonome, le capitaine de Port, la Chambre de Commerce, la Douane ont admis que les armateurs anglais de Hongkong ou leurs cosignataires ont le droit de déposer les colis, apportés par les navires de leur compagnie et ne pouvant être débarqués dans les docks, dans des navires-pontons, sous leur responsabilité. La zone franche existe donc en fait ; mais dans tous ces milieux officiels, on en discute encore le bien-fondé. Nos amis les Anglais ont le droit de nous rappeler que le Tonkin est un pays de protectorat, tout comme le Maroc français ou espagnol.

La zone franche dans le port de Casablanca semble près d'aboutir. L'ère des discussions de principe est close ; on envisage sérieusement les moyens de conduire le projet dans les voies de la réalisation.

.....

Le port de Haïphong
(*L'Avenir du Tonkin*, 13 mai 1939)

Le « Journal officiel de la République » du 9 mai publie un décret du 28 avril chargeant de mission en Indochine, M. Notté, inspecteur général des ponts et chaussées, chargé d'étudier les conditions d'exploitation et d'accès du port de Haïphong.

Nous ne mentirons pas en affirmant que les études, les projets que nous avons conservés traitant du port de Haïphong, prennent dans notre bibliothèque la hauteur d'un mètre linéaire.

Que de papiers, que de cartes, que de plans, que de rapports d'ingénieurs, de commissions, de chefs de la colonie. Il y a là de quoi embourber le port de Haïphong un peu plus !

Et pourquoi faire ? Pour arriver, encore une fois, à une nouvelle mission d'un ingénieur des Ponts et chaussées qui passera quelques mois parmi nous, rédigera un ou des rapports, dressera des plans, des cartes qui seront édités, distribués et, dans un an, on ne parlera plus des conditions d'exploitation et d'accès du port de Haïphong, jusqu'au jour où un publiciste, en mal de copie, reprendra la ritournelle.

Commençons, voulez-vous, à la première étude : « Les ports du Tonkin », par J. Renaud, ingénieur hydrographe, parue dans la « Revue maritime et coloniale. » Nous n'entreprendrons pas la publication de cette étude qui a été éditée X fois.

En 1894, L'Union coloniale française fait éditer une brochure avec cartes : « Le port d'Haïphong accessible aux grands navires (Deux projets d'études). Auteur : M. Vezin, des Travaux publics, président de la chambre de commerce de Haïphong.

Un an après, une « Note sur la création à Hondau d'un appontement annexe du port d'Haïphong et sur la construction d'une voie ferrée reliant Hondau à Haïphong par Doson, (projet présenté à M. le gouverneur de l'Indochine le 1er septembre 1894 avec demande de concession moyennant garantie par le protectorat de 5 % d'intérêts) ;

Si vous consultez les collections du « Courrier d'Haïphong », et de « l'Avenir du Tonkin » depuis leur première parution, vous y trouvez des études, des suggestions, discussions, des polémiques.

Plus près de nous, en décembre 1931, nous avons le « Rapport de la commission des finances du Grand Conseil des intérêts économiques et financiers de l'Indochine : deuxième emprunt, aménagement du port de Haïphong.

En 1930, dans la « Revue du Pacifique », M. le capitaine P.A. Lapicque publie une étude : Le port du Golfe du Tonkin.

À peu près à la même époque, le pilote des ports du Tonkin, M. Lataste, publie une autre étude dans la « Revue du Colon français ».

M. P. A. Lapicque fait, le 22 décembre 1932, une conférence à la Société de Géographie de Hanoï sur le même sujet.

Un décret du 19 octobre 1929 institue une commission chargée de l'étude des questions relatives à l'aménagement des ports de l'Indochine et à l'amélioration de l'éclairage et du balisage des côtes.

Nous avons la, sous les yeux, le rapport de M. de Rouville, ingénieur des Ponts et chaussées,» directeur du Service central des phares et balises, vice-président de la commission sur l'éclairage et le balisage des côtes de l'Indochine.

Les ingénieurs hydrographes, MM. Plissier et Marty, venus en Indochine après la guerre, ont, eux aussi, rédigé des rapports, avec plans et cartes qui se trouvent dans les archives du Gouvernement général, des ministères de la Marine et des colonies.

Un autre avant eux feu, M. A. Pouyanne, inspecteur général des Travaux publics de l'Indochine, dans son remarquable volume *Les Travaux publics de l'Indochine* (page 168) a dit son mot sur le port de Haïphong et les travaux qu'il conviendrait d'entreprendre.

Nous oublions M. Lefebvre [26], ingénieur des T.P.de France, qui fut directeur du Service maritime du Tonkin. C'était très certainement une valeur professionnelle car, lorsqu'il quitta le Tonkin, il fut affecté au canal du Rhône qui débouche à Marseille, non pas comme un petit fifrelin, mais comme directeur des services techniques.

Nous avons eu également M. Hébrard, architecte urbaniste, qui dressa le plan de Haïphong, ville et port, pour le futur.

Enfin, plus près de nous encore, nous avons la dernière étude de M. Gauthier, ingénieur des T.P., directeur du Port autonome.

Nous avons donné un aperçu succinct des études réalisées, non par des ignorants ; mais par des professionnels dont les titres sont égaux sinon supérieurs à ceux du nouveau missionnaire, qui n'en fera pas plus que ses prédécesseurs, parce que la question du port de Haïphong a été examinée par toutes compétences voulues, même par le gouverneur général Albert Sarraut qui, à propos des dragages du port, déclara : « Mais c'est le travail de Pénélope ! »

Il faudrait de l'action, de la décision, nous repartons dans l'étude.

[Menace japonaise]

Eh bien, il faudrait que le gouvernement général, le ministre des Colonies, le gouvernement de la République, apprennent que les Japonais ont déjà réalisé leurs études et mis au point leur projet d'aménagement du port de Haïphong pour le cas où ils auraient besoin de sen servir : comme ils ont envisagé l'emploi d'autres ports tonkinois, de la côte d'Annam et du Siam.

Il faut dire la vérité devant le péril qui menace et l'inconscience de certains qui s'entêtent à voir le pays comme au temps de la conquête, de l'expédition Henri Rivière.

M. Notté est arrivé au Tonkin par le dernier avion venu de France. Nous savons qu'il a eu une longue conférence avec M. Baudouin, président de la Cie des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan.

C'est un polytechnicien, jeune, qui a été directeur du port de Nantes. Nul doute qu'il sache prendre les mesures qui sortiront le port de Haïphong du bourbier dans lequel il se trouve.

———————————

Le port de Haïphong encombré
(*L'Avenir du Tonkin*, 26 mai 1939)

Le « Bulletin quotidien de la chambre de commerce »nous apprend qu'il y avait, le 25 mai, dans ce port, 21 navires de commerce, et que, dans le courant de la journée du 23 mai, il en était attendu 3.

Le même bulletin publie l'avis suivant :

« La Maison Diethelm et Cie a l'honneur d'informer les destinataires des marchandises provenant du navire « Friesland » que, faute de place aux appontements, ce navire doit débarquer sa cargaison à la coupure de Dinh-Vu. Les destinataires auront à prendre livraison des marchandises le long du bord au plus tard jusqu'à 18 h. le 24 mai.

« Passé ce délai, les marchandises non débarquées seraient envoyées à Hongkong d'où elles seront dirigées sur Haïphong aux frais des destinataires. »

Voila qui confirme ce que nous écrivions hier à propos du port de Haïphong. Tout commentaire est inutile. Le port de Haïphong, lorsqu'il y a de plus de 20 navires dedans, est insuffisant au trafic actuel.

---

[26] Paul Lefebvre (1877-1934) : École polytechnique, École des Mines. Ancien ingénieur principal des Charbonnages de Kébao (1892-1894). Voir encadré.

Il faudra savoir rompre avec le passé. Devant un fait d'ordre nouveau, il faut des « Hommes nouveaux », qui aient l'habitude de travailler dans les ports d'Europe, du Nord principalement.

———————————

HAÏPHONG
(*La Volonté indochinoise*, 1er juin 1939)

Grève des dockers

Plus de mille dockers se sont mis en grève dernièrement.

Ils ont réclamé : une augmentation de 25 % de leur salaire, l'installation d'une infirmerie aux docks, et 8 heures de travail par jour.

Leurs revendications ont été approuvées par M. Delsol, inspecteur des docks de la chambre de commerce.

La grève a pris fin, tous les dockers ont déjà repris leur travail dès le soir du 30 courant.

———————————

L'encombrement du port de Haïphong
(*L'Avenir du Tonkin*, 6 juin 1939)

Nous lisons dans le « Courrier d'Haïphong » du vendredi 2 juin 1939 ce qui suit :

APRÈS LA DÉMISSION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DU PORT AUTONOME

Par arrête du 25 mai du Gouverneur général de l'Indochine :

La démission offerte par le président et les membres du conseil d'administration du port autonome de Haïphong est acceptée,

Une commission composée de : MM. Bigorgne, ingénieur en chef des Travaux publics, inspecteur p.i. des Travaux publics de l'Indochine, président ; Uhry, directeur des Chemins de fer non concèdes, vice-président ; Massimi, résident maire de Haïphong ; Guillou, vice-président de la chambre de commerce de Haïphong ; Bodin, directeur général de la Cie des chemins de fer de l'Indochine du Yunnan ; Marcheix, ingénieur en chef des ponts et chaussées en congé hors cadres, ancien directeur du port de Nantes ; Castanet, sous-directeur des Douanes et Régies au Tonkin, membres, est chargée d'expédier provisoirement les affaires courantes. Elle est investie, à cet effet, des pouvoirs conférés au conseil d'administration du port par le décret du 26 juin établissant l'autonomie du port et par l'arrêté du 6 mai 1927 déterminant les conditions d'application de ce décret.

Or, l'agence Domei, communiquait à Hong-Kong, le 25 mai 1939, ce qui suit :

« Hanoï, 25 mai 1939

Avec la route de Burma au Yunnan qui est sérieusement endommagée par la saison des pluies, Haïphong est littéralement submergé avec des caisses, ballots, colis, ce jour. Il n'y a plus d'espaces praticables sur les appontements et les quais, encombrés par les colis destinés [à] la Chine.

Les autorités gouvernementales ont nommé un comité spécial qui devra prendre toutes mesures afin de désencombrer le port. Le gouvernement de la France a envoyé

un ingénieur spécial pour coopérer avec les autorités locales et prendre toutes dispositions en vue de décongestionner le port de Haïphong. »

Ceci tend à prouver que le correspondant de l'agence Domei a Hanoï est bien renseigné et que le gouvernement renseigne mal la Presse i indochinoise.

Nous avions l'information de l'agence Domei bien avant de lire la note du « Courrier ».

Souhaitons que le Gouvernement de l'Indochine renseigne la Presse d'Indochine aussi rapidement que l'agence Domei. »

———

Dépôts de pétrole

C'est en fin d'année 1903, que MM. Speidel et Cie ont été autorisés à établir sur la rive droite du Cua-Cam, à 1.800 mètres en amont de la coupure de Haly et près des établissements de la Société des chemins de fer de l'Indochine, un dépôt de pétrole, tant pour le débarquement du pétrole arrivant en vrac que pour la réexpédition en boîtes, encaissages compris.

Une condition était imposée à cette firme allemande, qui, plus tard, céda ses droits à la Cie franco-asiatique des pétroles. Après achèvement des travaux de construction, la firme Speidel et Cie était mise dans l'obligation de contracter des assurances auprès de Compagnies françaises notoirement solvables pour une somme de 70.000 francs « destinée à payer les indemnités dues, en cas d'accident, soit aux propriétaires des immeubles voisins, soit aux navires et bateaux de toute espèce qui seraient atteints par un incendie des dépôts de pétrole », à réparer tous dommages que pourrait causer un sinistre.

L'Administration se réservait le droit d'élever le chiffre de cette assurance jusqu'à concurrence d'une somme de 250.000 francs si, par suite de l'augmentation du port de Haïphong ou tout autre cause, les risques courus par les tiers devenaient plus considérables.

Depuis, d'autres réservoirs à pétrole et à essence ont été construits, ceux de la Socony, de la Texaco.

Nous avons vu aussi brûler les réservoirs deux ou trois fois.

Enfin, l'on vient d'englober dans les concessions accordées au dépôt de pétrole, l'ancienne route qui conduisait à la Cimenterie et boulevard Candlot.

Dans la réorganisation du port de Haïphong, M. Bigorgne fera bien de se préoccuper de cette question car les risques a courir dans le port en 1939 sont beaucoup plus importants qu'en 1903.

———

Chronique de Haïphong
Le nouveau directeur du port de commerce
(*L'Avenir du Tonkin*, 16 juin 1939)

L'arrêté n° 559-S du 5 juillet 1935, nommant M. Gauthier, Julien, directeur et chef d'exploitation du port autonome de Haïphong, est abrogé.

M. Meunier [27], ingénieur principal de 1re classe du cadre général des Travaux publics des colonies, en service à la circonscription des Travaux publics de Cochinchine, est

---

[27] Stéphane Meunier (Aulnat, 1905-Paris XVIe, 1988) : polytechnicien, chevalier de la Légion d'honneur (*JORF*, 12 novembre 1959).

nommé directeur du port de commerce de Haïphong et chef de la division d'exploitation de ce même port.

.....

M. Gauthier, Julien, ingénieur principal de 3e classe des Travaux publics, est remis, sur sa demande, à la disposition du résident supérieur au Tonkin pour être désigné comme chef de l'arrondissement du Service maritime de la circonscription du Tonkin chargé de la division des travaux du port autonome de Haïphong.

———————

Chronique de Haïphong
Le débloquement du port de Haïphong
(*L'Avenir du Tonkin*, 27 juin 1939)

Depuis quelques temps, des navires de commerce sont amarrés à l'appontement de l'hôpital, qui n'est plus exclusivement réserve aux chaloupes et dragues des T P., aux navires de guerre. À cet appontement, qui, jadis, servit à l'accostage des vapeurs de la Compagnie Nationale — c'est vieux cela —, on fait amarrer les vapeurs qui viennent de Hongkong avec des camions pour le transit chinois. Les dits camions sont débarqués sur l'appontement et conduits sur le terre-plein Bonnal, situé en face la caserne, le bâtiment de la Sûreté, terrain devenu un immense parc autos de toutes catégories, de tous genres, de tous modèles étrangers.

Sans doute, parce que l'on marque de place, de terrains, à Haïphong, certaines voitures sont déchargées dans des jonques et conduites à Kiên-An–Phu-liên, où l'on a créé des parcs d'automobiles venant de l'étranger, et placées là en entrepôt fictif ; ce qui tend à prouver, une fois de plus, que la zone franche est indispensable à Haïphong.

———————

Le port de Haïphong
(*L'Avenir du Tonkin*, 12 juillet 1939)

Dans l'*Opinion* du 6 juillet dernier, notre confrère Francis Gattegno publie la suite de « l'aventure de Haïphong ». Le conte de ce qu'il nous avait promis en suite de l'interview de monsieur de Tastes, résident supérieur au Tonkin p.i., n'est pas un conte de fée ; mais la confirmation pure et simple de ce que l'*Avenir du Tonkin* a écrit depuis quatre mois sur l'embouteillage du port de Haïphong.

Nous remercions monsieur de Tastes des déclarations qu'il a faites à notre confrère saïgonnais, tout en regrettant qu'il ne les ait pas faites publiquement à ses administrés tonkinois, qui ont bien le droit de connaître ce qui se passe chez eux.

Monsieur de Tastes confirme que le port a été embouteillée, mais il affirme aujourd'hui, que, si les quais sont encore encombrés de marchandises, la situation s'est sérieusement améliorée.

Nous pensons que monsieur de Tastes doit être renseigné par les services compétents du port, du nouveau conseil d'administration. Il ne doit pas ignorer qu'il y a quelques jours, pour faire de la place à des navires entrants, l'ordre fut donné à des navires en instance de départ de devancer de plusieurs heures la fin de leurs chargements et de s'en aller. C'est là une situation regrettable qui ne devrait pas exister.

Nous ne méconnaissons pas les mesures prises par le nouveau comité de direction du port, mais ces mesures ne sont que du provisoire. Nous ne sommes pas en face d'un plan d'avenir s'exécutant sur les réalités qui ont surgi par suite du conflit sino-japonais,

et cela par manque d'incertitude, par manque de clairvoyance dans ce conflit et dans l'issue de ce conflit.

On hésite, on ne veut pas aller de l'avant parce que l'on a encore cette croyance que le conflit venant à cesser, le trafic s'arrêterait net pour reprendre par les ports du Nord. C'est là une erreur psychologique.

Les Japonais eux-mêmes emprunteraient cette route désormais … le conflit terminé, [elle] leur permett[rai]t de vendre leurs machines, leurs marchandises sur le marché chinois.

Déjà, nous voyons défiler le coton filé et d'autres marchandises en provenance de Shanghai, passer en transit au Tonkin parce que la route est plus sûre, plus économique en temps et en argent.

Certes, monsieur de Tastes, qui est résident supérieur intérimaire depuis quelques mois, ne saurait être rendu responsable d'une situation qui existait depuis plus d'un an sous le règne de son prédécesseur, monsieur Châtel, qui lui a laissé là une succession bien lourde car monsieur Châtel n'avait pas voulu s'attaquer aux puissances qui, depuis plus d'un quart de siècle, vivent très grassement du port de Haïphong.

Et quand M. de Tastes dit à notre confrère : « Conséquences : déficit où l'on aurait dû trouver bénéfice », nous le prions de se reporter aux comptes de l'exploitation des docks de Haïphong par la chambre de commerce de Haïphong pour ses exercices 37-38 et 39 qui attestent des augmentations de recettes formidables pour la chambre de commerce et son entrepreneur, à ce point que la chambre de commerce, ne sachant comment employer utilement ses bénéfices, se mit en voie d'acquérir un immeuble rue Paul Bert à Haïphong, un immeuble et un terrain sur le quai, etc., etc, etc... Malgré l'embouteillage, il y eut bénéfice pour tout le port et si l'on se décida en haut lieu à intervenir, si le ministre envoya l'inspecteur général des ponts et chaussées Notté, ce fut lorsque le ministre des affaires étrangères remit au ministre des colonies les protestations de la Suisse, de la Grèce, de l'Allemagne, des États-Unis, de l'Angleterre qui réclamaient l'exécution intégrale du Traité de 1884 avec l'Annam et de la convention commerciale de 1885 avec la Chine.

Ceci dit, nous publions ci-dessous l'interview de notre confrère intitulée : « Les bienfaits de l'énergie », en souhaitant que M. de Tastes veuille bien faire connaitre à ses administrés les projets d'avenir du conseil d'administration du port de Haïphong, car, par ailleurs, nous publierons les raisons qui ont dicté l'ordre du Gouvernement de l'Indochine de supprimer le port autonome de Haïphong après là suppression des ports autonomes du Havre et de Bordeaux.

Voici l'interview de notre confrère :

— Parlez-moi d'Haïphong, M. le résident supérieur.

— Vous l'avez vu et sans doute y avez-vous identifié ce qu'on en dit depuis plusieurs mois : un port bloqué.

Ce n'est plus tout à fait exact. En effet, si les quais paraissent toujours aussi encombrés, du moins les marchandises n'y restent pas immobilisées comme c'était le cas il y a peu de temps encore. Au point qu'on avait dû arrêter le déchargement des navires, ce qui était vraiment catastrophique.

« Actuellement, cela va mieux ; on arrive à dégager plus rapidement. Le mouvement n'a pas encore toute l'ampleur convenable, certes, mais il y à un mouvement, il va aller s'accentuant et l'on peut, tout en limitant, reprendre les opérations de déchargement.

— Comment est on arrivé à ce premier résultat ?

Ici, M. de Tastes me donna l'explication dont je vous disais l'autre jour qu'elle ressemble fort à la conclusion d'un moderne conte de fées.

— Quand l'aubaine d'un tonnage extraordinaire de marchandises en transit échoit à un port, nous dit-il, c'est une magnifique occasion de prospérité dont, immédiatement, sa situation financière est le reflet.

Cette aubaine, la guerre de Chine l'a apportée à Haïphong, port autonome.

Or, pour assurer un trafic brusquement multiplié, il faut non seulement des aménagements bien entretenus, mais aussi un matériel dont la capacité de rendement soit supérieure aux besoins ordinaires, présentant ainsi une marge d'efficacité qui entre en action dans les circonstances exceptionnelles.

Le port autonome de Haïphong s'est soudain trouve devant ces circonstances exceptionnelles, une véritable marée de marchandises pour la Chine que la guerre avait privée de ports. Et Haïphong, malheureusement, n'était pas préparé pour un effort anormal, ses installations, son matériel se révélèrent gravement insuffisants.

Et, au lieu de la prospérité escomptés, ce fut l'embouteillage, la paralysie devant une tâche nettement supérieure aux possibilités du port. Conséquence : déficit où on aurait dû trouver bénéfice ; conséquence plus grave : l'engorgement du port arrêtait presque sa vie présente et menaçait sérieusement son avenir. Car ce trafic serait fatalement détourné sur d'autres ports, même lointains, mieux outillés. Déjà, quantités de marchandises étaient dirigées vers Rangoon, d'où on les évacuait — malgré les difficultés — par la route birmano-chinoise.

Il fallait aviser. Un jour, sans crier gare, un technicien éminent des Travaux publics, arriva de Paris à Hanoï, charge par le ministre des Colonies d'une importante mission : résoudre le grave problème posé par le bloquage de port de Haïphong.

M. Notté, inspecteur général des Ponts et chaussées, jouissait de l'absolue confiance du ministre et du gouverneur général. Le chef du Département avait prié celui de l'Union de faciliter l'enquête du missionnaire et de réaliser le plus rapidement possible les suggestions que présenterait M. Notté après examen de la situation.

Quelques jours d'étude suffirent à l'éminent visiteur pour se rendre compte de l'étendue du problème et envisager les mesures à prendre d'urgence pour le résoudre.

Ici intervient ce sens des décision rapides, de l'appréciation nette, de l'active fermeté qui est la marque des grands techniciens français placés devant des conjonctures difficiles.

M. Notté suggéra des mesures énergiques qui furent adoptées. La direction et l'administration du port autonome de Haïphong subiraient des réformes radicales. M. Bigorgne, inspecteur général intérimaire des Travaux publics, devenait le chef de l'équipe d'hommes d'action compétents chargés de tirer le port de sa mauvaise posture. M. Meunier était nommé directeur du port ; ce dernier, jeune ingénieur de grande valeur, s'était déjà distingué en des circonstances analogues lorsque la guerre d'Éthiopie ayant, par un afflux extraordinaire de matériel débarqué par les Italiens, provoqué l'embouteillage du port de Djibouti, M. Meunier, par une action rapide et rationnelle, avait réussi à désencombrer notre port de l'océan Indien.

— C'est donc, comme disent les Anglais, « the right man… »

— Exactement. En outre, un Comité provisoire, composé presque uniquement de techniciens spécialistes, s'occupe de l'organisation nouvelle du port.

— Somme toute, M. le résident supérieur, le port d'Haïphong a perdu son autonomie.

— L'important, voyez-vous, est d'arriver à lui permettre de faire face à la situation présente. Il faut le débloquer ; on s'y emploie avec énergie et compétence. Déjà, le rythme des sorties vers le transit terrestre s'est accéléré, les bateaux ont repris — avec prudence — leur déchargements qui avaient été suspendus, Je ne doute pas que le port puisse bientôt surmonter les grosses difficultés qui l'ont assailli. »

———————

Chronique de Haïphong

———

Les inondations et le débloquement du port de Haïphong

(*L'Avenir du Tonkin,* 21 juillet 1939)

La pluie et les inondations paralysent le trafic entre Haïphong et la porte de Nam-Quang. On était parvenu à faire partir de 40 à 50 camions par jour, et voila qu'il faut stopper les départs parce que les autos camions ne peuvent plus passer. Où va-t-on les mettre, car la place manque de plus en plus, et cependant, dans tous les coins et recoins de la ville, on trouve des chantiers de montage. Il y a, le long des trottoirs du boulevard Bonnal, une cinquantaine de camions de la Croix-Rouge offerts à la Chine nationaliste par les Chinois de Los Angeles. et c'est ces camions que Chung king réclame et voudrait voir le plus tôt possible sur les hauts plateaux où les avions japonais continuent leur jeu de massacre des innocents.

À l'*Officiel*
(*L'Écho annamite*, 27 décembre 1939)

Un décret du 23 décembre, concernant la suppression de l'autonomie du port de Haïphong.

À PROPOS DU PORT DU TONKIN
(*L'Avenir du Tonkin*, 14 janvier 1940)

Je viens seulement de prendre connaissance d'un long et fort intéressant article d'un supplément de l'« Avenir du Tonkin » daté du 12 octobre 1939 où le sympathique pilote CI. Brun-Buisson parle du chenal d'accès et de l'extension du port de Haïphong. Je lui suis obligé de me citer si souvent, ce qui me permet, en invoquant le droit de réponse dans votre journal, d'exposer, une fois de plus, la question du port en eau profonde qui fait si gravement défaut au Tonkin, à tant de points de vue, que Haïphong ne peut-être et ne pourra jamais être.

Voici le début de l'article :

« M. Lapicque, dans un article du « Courrier d'Haïphong» du 2 février 1939, « À propos des port d'Indochine, » en profite pour attaquer encore notre port, et plaider la cause de son port à lui en baie d'Along. Ce port serait aménagé plus spécialement à Va-Chay et Port-Courbet, et devant l'île aux Buissons où il est installé. C'est aussi l'endroit qu'il préconise pour la construction d'une grande forme de radoub. »

« Les nombreux articles de M. Lapicque sur la question du port de Haïphong font sourire ceux qui savent ; cependant comme ils pourraient influencer l'opinion publique, il serait temps, je crois, de faire entendre un autre son de cloche. »

1° Port en baie d'Along

« Tant qu'à y installer un port, je ne suis pas partisan de Hongay et Port-Courbet. Bien que la rade soit assez vaste, ce n'est pas suffisant, car les possibilités sont très limitées, alors qu'ailleurs on trouve beaucoup mieux.

« De plus, l'étude faite pour le dragage du chenal d'accès est assez incomplète et date de 1904. Il y a lieu de préciser que ce chenal passerait par des fonds de 1 m. 80 à 3 mètres sur une longueur de 2 milles, et des fonds de 3 à 5 mètres sur une longueur de 0 mille 75 et enfin sur une longueur de 1 mille pour des fonds de 5 à 10 mètres. Soit une longueur totale de 3 mille 75. »

« Et rien ne peut faire affirmer qu'on ne trouvera pas de la roche, même si quelques sondages ont été faits. »

« L'endroit idéal pour le port en baie d'Along est au large de Campha-Port, entre la passe d'entrée à Campha-Port et l'île Rousse… »

L'emplacement détermine comme port idéal par Brun-Buisson aurait déjà, de toute évidence, comme inconvénient de se trouver plus éloigné de 40 kilomètres du Delta, que ne l'est Hongay-Port-Courbet, et, de plus, son opinion ne se rencontre pas avec celles exprimées par tant d'autres. En voici quelques-unes données dès le début de notre installation.

En effet : voilà comment s'exprimait en 1883 monsieur l'ingénieur hydrographe J. Renaud à qui nous sommes redevables des excellentes cartes servant encore en Indochine et qui fut un des meilleurs ouvriers de la première heure de notre installation au Tonkin :

« Prendre un port dans les bras du fleuve Rouge, où les alluvions mettent aux embouchures des barres infranchissables aux grands navires, c'est donner à notre belle colonie un organe qui n'est pas en rapport avec sa vitalité, avec son avenir, c'est la rendre commercialement tributaire de Saïgon et de Hongkong ; militairement, c'est la rendre incapable de donner un abri, en temps de guerre, à un bâtiment de fort tonnage croiseur, cuirassé ou paquebot. Ce serait assumer pour lavenir la plus lourde responsabilité, ce serait encourir les plus graves reproches de la part de la génération qui viendra après nous et qui ne comprendra jamais comment nous avons pu nous établir en un point aussi défectueux. Ce serait, certes, rendre vraisemblable l'opinion de ceux qui prétendent que nous ne sommes pas colonisateurs et que nous avons le talent de nous installer toujours aux plus mauvais endroits ».

« Seul Hongay ou Port-Courbet peut devenir, à très peu de frais, port profond ; il lest en communication intérieure par eau avec les centres du Delta, il peut être relié à Hanoï par voie ferrée établie économiquement. Il est le seul remplissant ces trois conditions. Il sera dans l'avenir le port définitif du Tonkin ».

En 1885, l'amiral de Beaumont, chef de la Division navale, dans son rapport du 1er avril au général commandant le corps expéditionnaire disait :

« …Haïphong est dans les plus mauvaises conditions possibles pour constituer un port de guerre : son emplacement n'est d'ailleurs pas plus heureusement choisi pour l'édification d'une ville : c'est, en effet, un marais vaseux où l'on n'a obtenu des remblais qu'en faisant des trous à côté ; les terrains propres à la construction n'y sont réalisés qu'avec beaucoup de frais. En résumé, j'estime que tout établissement définitif de la Marine de Guerre doit être évité à Haïphong ».

« La solution qui obtient ma préférence est celle de la baie de Hongay. Très bien fermée, rapprochée des gisements de charbon, facile à approvisionner d'eau douce, entourée de terrains salubres et élevés dont les pentes sont douces, on ne peut lui reprocher que son manque de superficie, mais il serait facile de faire disparaitre deux roches qui ont engendré autour d'elles la formation des bancs et l'on accroîtrait sensiblement ainsi l'étendue du mouillage ».

En 1893, l'opinion du commandant Lyautey donnée dans ses « Lettres du Tonkin » (édit. A. Colin):

« À Haïphong, les millions continuent à s'engloutir pour disputer un port problématique aux apports constants du fleuve, faire sortir une ville factice du marais, foyer permanent de pestilence et des maisons branlant sur leurs pilotis.

« À trois heures de Haïphong, on est à Hongay au fond de la baie d'Along. Un des plus grands ports naturels du monde en eau profonde : les plus grands cargo-boats chargent le charbon à quai, presque un quai naturel, à peine aménagé, par la Société des Charbonnages.

« Sur des mamelons constamment battus par la brise, l'emplacement d'une ville en amphithéâtre: tout pour l'hygiène et l'activité, en arrière le pied des montagnes de

Dông-Triêu, qui eussent permis de filer en chemin de fer sur terrain solide jusqu'à Phu-Lang-Thuong avec un seul pont et de là à Hanoï. Sans chimère, on concevrait ici une rivale de Hongkong et de Singapour. »

M. Brun-Buisson, contrairement à ces grands aînés, n'est donc pas partisan de l'établissement du port en eau profonde du Tonkin à Hongay-Port Courbet, sans d'ailleurs indiquer nettement le pourquoi. Il jette bien un doute sur le sérieux des études faites pour le dragage du chenal d'accès de la Noix à la Fosse devant Hongay.

Sur quels documents s'appuie M. Brun-Buisson pour croire que l'étude faite ne l'a pas été sérieusement par les Travaux Publics, il ne le dit pas.

Quant à cette amélioration de l'accès de Hongay-Port Courbet, M. l'ingénieur Lefebvre, chef du Service maritime au Tonkin en 1912 dans le « Bulletin économique » nº 96, a rappelé l'étude faite en 1904 grâce à laquelle il avait été déterminé que le coût du chenal devait se monter à cette époque à moins de 1.200.000 francs, voila comment il s'exprimait :

« Le projet de 1904, soit la création d'un chenal direct entre Hongay et la Nox, soit l'approfondissement du chenal de l'Hamelin. Il donnait la préférence au chenal direct. Les dépenses devaient être les suivantes :

	Chenal de l'Hamelin	Chenal direct
Cote (- 6.00)	250.000 fr.	410.000 fr
Cote (-7.00)	520.000 fr.	615.000 fr.
Cote (-8.00)	830.000 fr.	850 000
Cote (-9.00)	1.230.000 fr.	1.120 000

Si, en 1904, on avait donne la préférence au chenal direct, c'est qu'on avait alors en vue les bâtiments de guerre et qu'il convenait de leur permettre de passer à n'importe quelle heure de la marée. Les chiffres ci-dessus montrent qu'aux profondeurs, le chenal direct est moins coûteux que le chenal de l'Hamelin, pour les seuls besoins des mines de Hongay, une profondeur de 6 à 7 mètres serait largement suffisante. »

« Si nous avons dit ici un mot de cette question, c'est qu'elle sera à reprendre tôt ou tard. »

Notons que M. Lefebvre, ingénieur chef du Service Maritime au Tonkin en 1912, était persuadé que cette question d'amélioration des accès de Hongay-Port Courbet serait à reprendre tôt ou tard.

Son successeur, M. Gauthier, ingénieur, chef du Service Maritime au Tonkin, actuellement, dans un rapport paru en juin 1937 et publie par le Port autonome de Haïphong, dit a son tour :

« Il est hors de doute, d'ailleurs, qu'à ce seul titre de port charbonnier des Mines de Port-Courbet et de la baie d'Along, et en dehors de son intérêt stratégique dont il ne nous appartient pas d'apprécier la valeur, l'importance prise par le port de Hongay justifierait des améliorations de nature à faciliter son exploitation et qui pourraient se limiter au creusement du chenal direct déjà étudié (de la rade de la Noix à la fosse devant Hongay) et à l'installation de quelques postes d'amarrage pour grands cargos. La question n'étant point à traiter pour l'instant, nous nous bornons à en signaler l'intérêt, quitte à la reprendre dans ses détails, si le développement de la région et les besoins de la défense devaient le remettre à l'ordre du jour. »

Donc, en 1901, il en aurait coûté pour faire ce chenal du mouillage de la Noix à la fosse devant Hongav, 1.200.000 francs, actuellement au maximum p 1.200.000. C'est ce que coûte Haïphong pour l'entretien de ses chenaux pendant 18 mois. Une fois terminé, ce chenal permettrait à tous les vapeurs calant 9 mètres de passer à toute heure de marée, c'est à dire 21 h. par jour, et durant la haute mer à ceux calant 12 à 13

mètres, c'est-à-dire aux plus grandes unités : navires de guerre ou paquebots pouvant passer par Suez ou Panama.

Comparons avec les possibilités de Haïphong ou les unités dépassant 7 m. 50 de tirant d'eau ne peuvent ni entrer ni sortir durant les petites marées, c'est-à-dire 12 à 14 jours par mois : et dans les périodes de grandes marées, il leur faut attendre l'heure de la haute mer, parfois 15 à 20 h. car dans le golfe du Tonkin, [il n'y a qu'] une seule marée par jour, et encore pour les vapeurs calant plus de 7 m. 50, même dans les circonstances actuelles.

Voici ce que dit le rapport de juin 1937 du Port autonome :

« Fréquemment, les navires à destination de Haïphong naviguent dans l'estuaire sans aucune marge d'eau sous la quille. On peut citer des exemples où la hauteur d'eau sur la barre s'est trouvée franchement inférieure aux tirants d'eau des bateaux la traversant. »

« Avec les coques modernes à fond plat qui glissent sur les boues où elles gouvernent mal, on risque, pour le moins, dans ce cas un échouage sur les bancs latéraux. Un freinage considérable est d'ailleurs toujours la conséquence de ces passages anormaux, et des navires lancés à pleine vitesse sur l'alignement de sortie n'en quittent les seuils que très péniblement avec la menace de s'y enliser jusqu'à la venue d'un flot suffisant. »

« Bien que les dangers à courir ne soient point graves du fait de la fluidité des bancs rencontrés, il s'agit là d'acrobaties qui ne sont point à conseiller, les navires étant conçus pour naviguer et non pour ramper dans la vase. Si l'on peut y recourir dans des cas exceptionnels, en cas de nécessité marquée, elles ne sauraient constituer une règle à un moment où les mouvements des grosses unités deviennent de plus en plus fréquents. »

Jamais jusqu'à présent pour les ports de la baie d'Along, la moindre dépense n'a été effectuée pour améliorer les conditions de navigation, malgré les millions de piastres qu'ont payé et doivent payer toujours les vapeurs ou les chargements qu'ils emportent, en taxes diverses : toutes les ressources étant absorbées par cet indéfendable Haïphong impossible à améliorer, malgré tous les sacrifices consentis.

Pareil état de choses est une profonde injustice envers les usagers des ports de la baie d'Along et des exploitants de mines, mais voir persister cet état de choses est plus qu'étonnant dans les circonstances actuelles quand on constate que pour recevoir les navires de guerre qui ne peuvent venir à Haïphong, et les ravitailler, rien n'a été fait. Ils viennent mouiller en baie d'Along en rade de la Noix, comme au temps de la Conquête, avec 6 ou 7 milles à faire en chaloupe pour venir jusqu'à Hongay.

Et je demande en toute franchise à mon collègue Brun-Buisson si les gens, en lisant cel article, auront le « sourire » comme il le prétend, même et surtout ceux qui savent.

Capitaine P. A. LAPICQUE

———————————

LA VIE ADMINISTRATIVE
Désignation — Mutation
(*L'Avenir du Tonkin*, 19 février 1940)

Par arrêté du Gouverneur général p.i. de l'Indochine du 5 février 1940 :

M. Meunier, ingénieur principal de 1re classe du cadre général des travaux publics des colonies, est désigné pour remplir, à titre temporaire et pour compter du 1er janvier 1940, les fonctions d'ingénieur en chef, directeur du port de Haïphong et dépendances.

———————————

LA VIE ADMINISTRATIVE
Travaux publics
(*L'Avenir du Tonkin*, 29 février 1940)

Par arrêté du gouverneur général p. i. de l'Indochine du 19 février 1940 :

M. Hulin, capitaine de port hors classe, rentrant de congé, est mis à la disposition de l'inspecteur général des travaux publics pour servir au port de Haïphong.

———————————

Les audiences du Gouverneur général
(*L'Avenir du Tonkin*, 10 août 1940)

Hanoï, 9 août (Arip). — L'Amiral Decoux a reçu le 8 Août MM. … Meunier, Directeur du Port de Haïphong

———————————

Hanoï
Réception du Gouverneur général
(*L'Avenir du Tonkin*, 20 septembre 1940)

M. Meunier, directeur du Port de Haïphong

———————————

CHRONIQUE DE HAÏPHONG
La commission du « Canton »
(*L'Avenir du Tonkin*, 17 décembre 1940)

Par arrête du Gouverneur général de l'Indochine du 9 décembre 1940 :

La commission chargée du contrôle du navire « Canton » en vue de la délivrance des pièces réglementaires imposées par les conventions internationales de 1929 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, et de 1930 sur les lignes de charge, et les décrets des 22 août et 18 septembre 1937 est composée comme suit :

MM. Morganti [28], chef du Service de l'inscription maritime à Haïphong, président ; Wursthorn, lieutenant de port, remplaçant l'inspecteur de la navigation ; Carlon, ingénieur, directeur de la Société anonyme des constructions mécaniques ; Hémery, capitaine au long cours ; Docteur Le Cousse, médecin-colonel des Troupes coloniales : Servanin, représentant des compagnies françaises d'assurances ; Brodbecker, agent des Messageries maritimes, représentant des armateurs ; Combel, ingénieur expert du bureau Véritas ; Mahoux, officier mécanicien des Flottilles ; King, ingénieur des Travaux publics expert pour l'électricité ; Jelovis, expert pour le service d'incendie, membres.

———————————

Le port de Haïphong
(*L'Avenir du Tonkin*, 22 janvier 1941)

---

[28] *Pierre* Baptiste : né à Ogliastro (Corse), le 26 septembre 1886. Marié à une Dlle Ricci. Dont : Jean Pierre (Haïphong, 20 décembre 1922-Toulon, 25 mars 2015). Successivement capitaine de l'*Annam*, des Messageries fluviales de Cochinchine, chez l'armateur Pannier à Haïphong, puis commandant du *G.-G. Paul-Doumer*, des Messageries maritimes. Médaillé de la Résistance (30 décembre 1947).

Par arrêté du Gouverneur général de l'Indochine du 13 janvier 1941 :

Il est pris acte de la désignation comme membres de l'organisme chargé de la gestion des péages perçus au port de Haïphong de :

MM. Chenu, président de la chambre de commerce de Haïphong ;

Baffeleuf, président de la chambre de commerce de Hanoï, en qualité de représentants respectifs de ces assemblées consulaires.

Par arrêté du Gouverneur général de l'Indochine du 15 janvier 1941 :

Sont désignés comme membres de la commission consultative du port de Haïphong pour l'année 1941 :

MM. Baylin (Oudin [Jean])[Banque de l'Indochine], représentant les intérêts du Commerce avec les nations limitrophes ;

Lécorché, représentant les chemins de fer concédés ;

Mériaux [29], représentant les chemins de fer non-concédés ;

Patrou, représentant le Service des Douanes ;

Brodbecker, Sauvage, Guioneaud, représentant les transports maritimes, fluviaux et routiers.

Il est pris acte des désignations ci-après comme membre de la commission consultative du port de Haïphong pour l'année 1941 :

MM. Javouray et Girard, membres désignés par la chambre de commerce de Haïphong ; Baffeleuf et Joseph, membres désignés par la chambre de commerce de Hanoï ; Édouard, agent désigné par la chambre mixte de commerce et d'agriculture du Nord Annam ; Massimi, délégué du résident supérieur du Tonkin ; Benoist, délégué du résident supérieur en Annam.

———————————

GOUVERNEMENT GÉNÉRAL
(*L'Avenir du Tonkin*, 15 mars 1941)

Les audiences

Hanoï, 14 mars. (Arip). — L'Amiral Decoux a reçu le 14 mars M. Meunier, Directeur du Port de Haïphong.

———————————

Après le bombardement du port de Haïphong
(*L'Écho annamite*, 12 août 1942)

Hanoï, 11 août. — Le secrétaire général G. Gautier et M. le résident supérieur du Tonkin F. Delsalle se sont rendus dans l'après midi du 10 août à Haïphong pour assister aux obsèques des victimes du bombardement aérien du 9 août et apporter à la population haïphonnaise le témoignage de la part que le gouvernement général de l'Indochine et le protectorat du Tonkin prenaient au deuil qui venait de la frapper.

M. le secrétaire général était accompagné de M Chauvet, directeur des Affaires politiques, et du colonel Sequin, chef de la section militaire au Commissariat des affaires japonaises. M. le résident supérieur au Tonkin était accompagné de S. E. Hoang trong Phu et de MM. Erard et Édouard Delsalle, inspecteurs des Affaires administratives.

---

[29] André Mériaux (Saint-Aignan, 1908-Saint-Aignan, 1991) : polytechnicien, affecté à l'exploitation des chemins de fer.

À leur arrivée à Haïphong, les hautes autorités furent accueillies à la mairie par l'administrateur-maire M. [Guy] Merlo et le général Bernard, commandant la place de Haïphong, entourés des autorités civiles et militaires de la ville, M. [Pierre] Barth, président, et M. Paoletti, délégué de la Légion, et Mgr Gomez, vicaire apostolique d'Haïphong, ainsi que les membres du conseil municipal, étaient également présents. De son côté, une délégation de la mission japonaise et de l'état major japonais avait tenu à assister aux obsèques. Le colonel Watanabé, entouré de ses officiers, représentait le général Yamagata. Le consul du Japon, M. Nomi, représentait S. S. l'ambassadeur Yoshizawa.

MM. le secrétaire général et le résident supérieur se rendirent à l'hôtel de ville, dont la grande salle avait été transformée en chapelle ardente. Un grand nombre de cercueils y avaient été déposés qui contenaient les restes des victimes du bombardement.

Il y avait là, alignés côte à côte, toutes les victimes du bombardement du 9 août. Un drapeau recouvrait chaque cercueil, indiquant la nationalité à laquelle la victime appartenait.

Dès 16 heures, ce fut dans la chapelle un défilé ininterrompu de Français et d'Indochinois venus s'incliner devant les dépouilles innocentes. L'émotion qui étreignait les cœurs se lisait sur tous les visages.

Dans la cour de l'hôtel-de-ville, devant la chapelle, avaient été déposées les couronnes offertes par le gouverneur général, le résident supérieur au Tonkin, le général Tamaka, commandant supérieur de l'armée nippone en Indochine, le général Yamagata, commandant supérieur des troupes nippones en Indochine du Nord, le général Tyo, chef de l'état-major de liaison de l'armée nippone, S.E l'ambassadeur Yoshizawa et la municipalité de Haïphong.

Des deux côtés de la cour, des détachements de gardes indochinois et du 19e R. M. I. C. montaient une garde d'honneur.

Au fond, face à la chapelle, se tenait la section haïphonnaise de la Légion des combattants, avec son drapeau.

L'arrivée de M. le secrétaire général et de M. le résident supérieur fut annoncée par la sonnerie. Les détachements du 19e R. M. I. C. et de la garde indochinoise présentèrent les armes ; ensuite, les hautes autorités, suivies des personnalités officielles, se rendirent à la chapelle où elles s'inclinèrent devant les cercueils. L'émotion était à son comble et ce fut dans un impressionnant silence que M. le résident supérieur prononça l'allocution suivante : […]

———————

Les audiences du Gouverneur Général
(*La Volonté indochinoise*, 28 septembre 1942)

L'Amiral Decoux a reçu le 1er Octobre M. Meunier, Directeur du Port de Haïphong…

———————

Les audiences du Gouverneur Général
(*La Volonté indochinoise*, 19 février 1943)

L'Amiral Decoux a reçu le 18 février … M. Meunier, Directeur du Port de Haïphong…

———————

Les audiences du Gouverneur Général

(*La Volonté indochinoise*, 27 novembre 1943)

Hanoï, 26 nov. — L'Amiral Decoux …s'est également entretenu avec … M. Meunier, directeur du Port de Haïphong…

———————————

Appontement du parc de balisage de Haïphong
(*Annales des travaux publics de l'Indochine française*, 1943, p. 68)

———————

Note de M. Alfred François,
de la Banque franco-chinoise,
au Comité française de libération nationale

Alger, le 6 décembre 1943.

……

Résistance aussi obstinée que possible aux demandes japonaises souvent exagérées. Pratiquement, ils ne tirent presque plus rien du Tonkin (charbons, phosphates, minerais de fer, etc.) en raison des nombreux navires japonais coulés en baie d'Along, et du bloquage récent du port de Haïphong : au début du mois d'octobre, un navire japonais d'environ 3.000 tonnes chargé de phosphates, a heurté une mine mouillée par des navires américains dans le chenal donnant accès au port et a coulé, obstruant complètement le chenal [30].

———————————

EN ÉCOUTANT M. BIGORGNE, INSPECTEUR GÉNÉRAL DES TRAVAUX PUBLICS
Quatre ans de grands travaux en Indochine
(*Indochine, hebdomadaire illustré*, 20 juillet 1944)

[30] Le déminage sera effectué après guerre par les U.S.A.

PORTS

Mais à côté de moi, M. Bigorgne est déjà passé à un autre chapitre : « ... Je vous signale le commencement de la réalisation d'un important projet dit « Haïphong en eaux claires », qui doit permettre de réduire considérablement l'envasement du port de Haïphong lui-même et, dans une certaine mesure, de ses accès maritimes. Pour vous faire une idée de l'importance des travaux, dites-vous qu'on a commencé en 1941 la construction d'un canal de dérivation qui nécessitera l'exécution de 3 millions de mètres cubes de déblais, dont à peu près les deux tiers à la drague. Toute la partie supérieure exécutée à la main est achevée et 600.000 mètres cubes à la drague sont déjà exécutés, malgré de sérieuses difficultés d'ordre mécanique rencontrées au début et dues au manque de pièces de rechange. Le rythme actuel des travaux atteint 90.000 à 100.000 mètres cubes par mois ! Mais ces travaux ne seront certainement pas suffisants pour permettre au port de Haïphong de recevoir des navires à grand tirant d'eau, ce qui risquerait, après la guerre, de détourner de Haïphong une partie importante du trafic à destination ou en provenance de Chine. C'est pourquoi l'amiral Decoux a prescrit, dès sa prise de fonctions, l'étude d'un port en eau profonde en baie d'Along. Les études ont montré que la région de Port-Courbet se prêtait particulièrement bien à l'établissement d'un tel port... »

———————————

15 août 1945 : capitulation du Japon. Le commando Blanchard débarque à Haïphong : il est capturé par les Japonais lors de sa remontée vers Hanoï.

———————————

8 mars 1946 : Débarquement français à Haïphong.

23 novembre 1946 : bombardement français sur Haïphong.

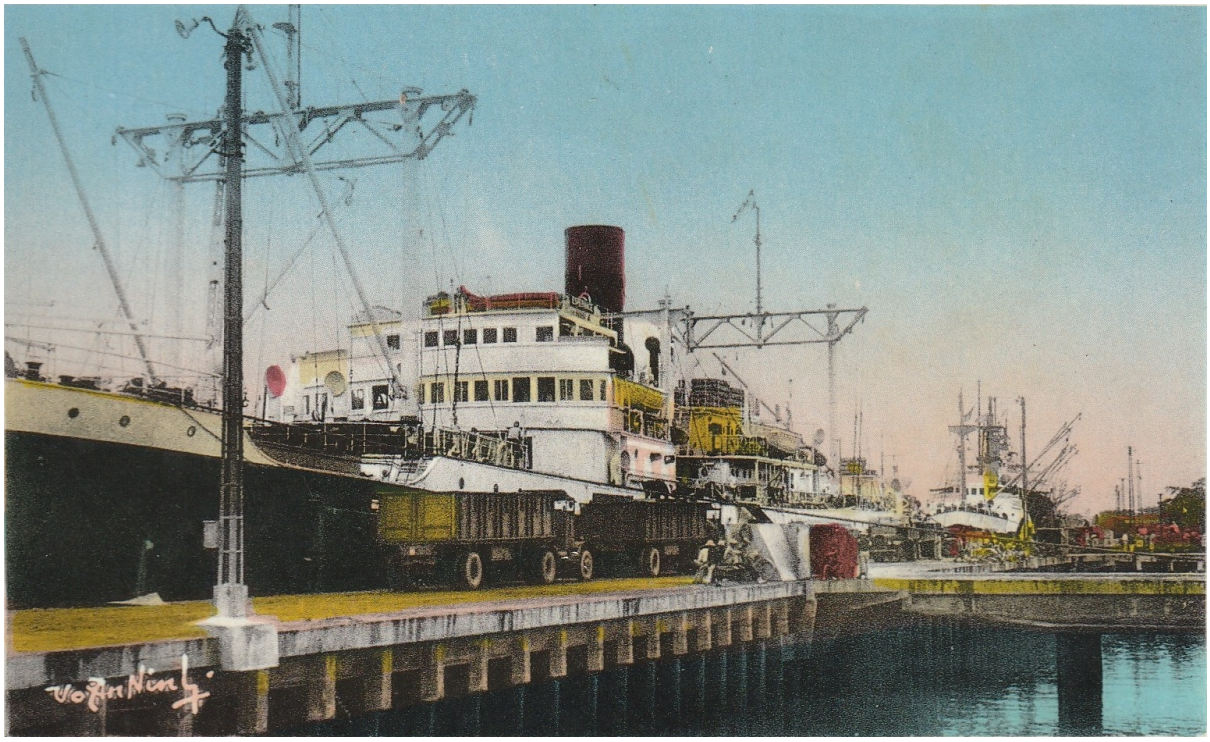
———————————

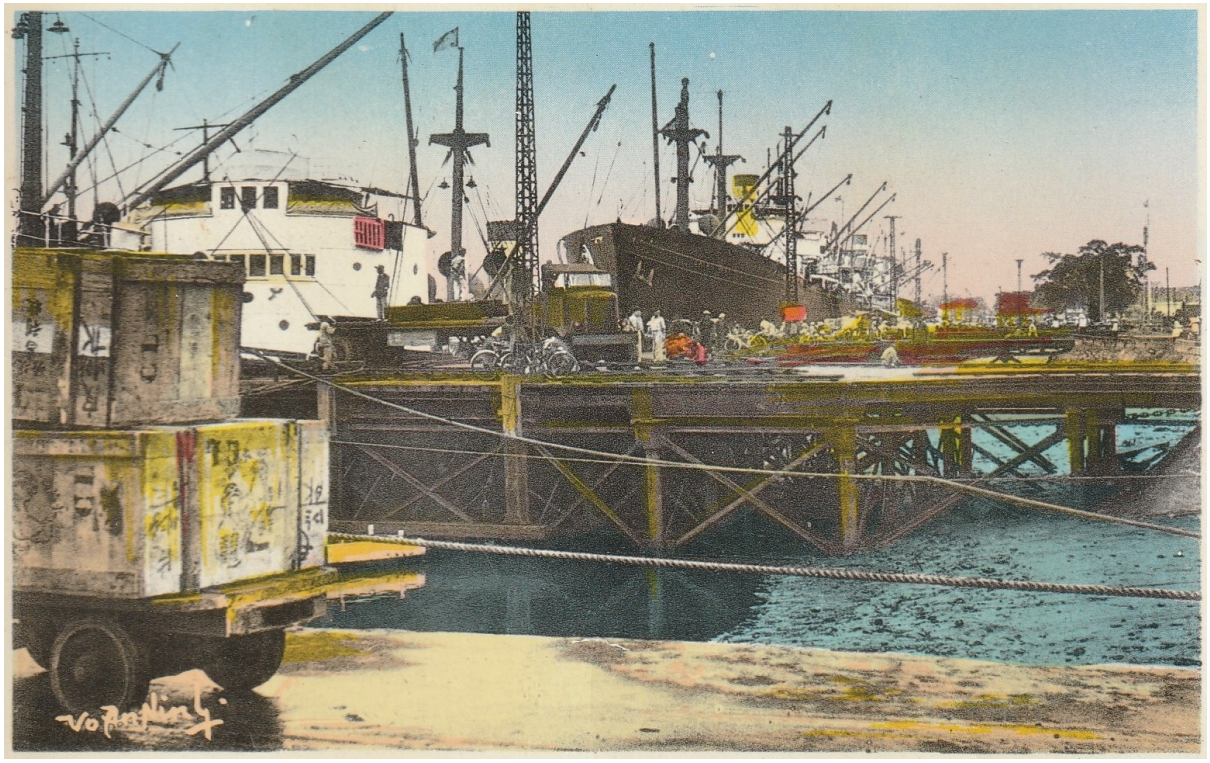
NORD VIET-NAM
(*Climats*, 8 décembre 1948)

Arrivée de matériel. — Deux cargos, le « Grenoble » et le « Bilma », venant directement de France, ont été déchargés dans la deuxième semaine de novembre à Haïphong.

Parmi le matériel débarqué se trouvent deux locomotives pour la Compagnie des chemins de fer du Yunnan, ainsi que neuf wagons, des camions à plateau basculant destinés aux mines et charbonnages du Tonkin, de l'outillage et notamment des tubes de chaudière pour la Société Cotonnière de Namdinh, deux remorqueurs de 30 tonnes chacun, destinés aux Travaux publics, deux autobus pour la compagnie Cottarel et Gauthier, de nombreuses voitures automobiles Citroën et Simca 8, ainsi que des pneus et du verre à vitre.

———————————





Coll. Olivier Galand

Nord-Vietnam. — Haïphong. — Appontement (Vo-An-Ninh), Exclusivité EMCET

France-Illustration, spécial Indochine réalisé par Lucien Bodard,
nº 190, 4 juin 1949

HAÏPHONG
renaît
par
son PORT
son AÉROPORT
ses INDUSTRIES

Reproduction Anne-Sarah David

Coll. Olivier Galand
Haïphong (Nord Vietnam). — Les quais
Cliché des Éditions P.C., Paris. Made in France

———————

AVIS DE DÉCÈS
(*L'Entente*, 31 décembre 1949)

La Direction des Travaux publics du Port d'Haiphong,
L'Amicale des Corses d'Haïphong remercient vivement toutes les personnes qui ont bien voulu assister aux obsèques de

M. Francois PELLONI,
maître de port à Haïphong,

décédé le 25 décembre 1949, à l'âge de 49 ans,
qui ont eu lieu le lundi 26 décembre 1949.

———————————

Émile Henri MASLIN, directeur

Né à Marseille, le 27 février 1893.
Fils d'*Émile* François Xavier Maslin, ingénieur ECP, fondateur des Procédés Maslin Théryc (1905-1914), chaudières à vapeur inexplosibles, brevets afférents, et de Nathalie Marie Rey.
Marié, à Clamart, en octobre 1925, avec Christiane, Émilie, Isabelle Forbin (1903-1987), fille d'un journaliste d'*Excelsior*. Dont :
— Xavier François (Pnom-penh, 28 juillet 1926-Neuilly, 11 mai 2010) : préparation militaire supérieure (*JORF*, 30/9/1951) ;
— Henri Jean Marie (Pnom-Penh, 16 nov. 1927-Ollioulles, 20 déc. 2022) : pilote dans l'armée de l'air ;
— Philippe François (Pnom-penh, 12 juin 1929-Champceuil, Essonne, 29 nov. 2002)

———————

Mobilisé en 1914-1918 : Croix de guerre, médaille interalliée de la victoire, médaille commémorative de la Grande Guerre.
Admis à l'École centrale des Arts et Manufactures (3 mars 1919).
Ingénieur des Travaux publics au Cambodge (juin 1922),
à la circonscription territoriale de Cochinchine (vers 1931),
à la circonscription d'Hydraulique agricole et de navigation du Sud-Indochine (HANSI)(mai 1935),
au port de Saïgon-Cholon (mars 1938),
puis à celui d'Haïphong.

———————

Chevalier de la Légion d'honneur ((*JORF*, 5 mars 1952)
Décédé à Saint Chaffrey (Hautes-Alpes), le 12 août 1965 (il y résidait déjà en 1913).

DANS LA LÉGION D'HONNEUR
Ministère des États associés
(*Journal officiel de la République française*, 5 mars 1952)

Au grade de chevalier.
Maslin (Émile), ingénieur en chef de 1re classe des T. P. O. M., directeur du port de Haïphong ; 49 ans 5 mois et 29 jours de services dont une majoration de 8 ans 9 mois et 1 jour pour services civils hors d'Europe et 5 ans de majoration pour mobilisation.

———————

La visite faite à la chambre de commerce de Haïphong par les cinquante officiers vietnamiens de l'Ecole de formation tactique [31]
(*L'Entente*, 18 septembre 1952)

Conférence de M. de Gasperis, directeur de la SACRIC, secrétaire de la chambre :
……
La ville de Haïphong, construite dans un but utilitaire, ne présente pas de face. Elle n'a pas la physionomie souriante et accueillante de la cité-jardins qu'est Saïgon, par

[31] Dirigée par le colonel Vanuxem.

exemple. C'est une ville-usine qui se parvient pas à prendre un aspect engageant malgré les efforts constants de la municipalité.

.....

L'industrie française a fait des efforts considérables pour l'équipement du Viet-nam. Ces efforts, elle les poursuit, elle les accentue en dépit d'une situation encore incertaine. Pour les Français du Nord-Vietnam, il n'y a que deux alternatives : tenir ou disparaître. Nous tiendrons.

Centre d'une région minière et industrielle dont les installations existantes et les richesses explorées ne sont encore qu'un échantillon des possibilités réelles, Haïphong est la voie respiratoire d'un arrière-pays immense. Le général de Linarès l'a baptisé « le poumon d'acier du Tonkin ». C'est par lui, en effet, qu'arrive actuellement le nécessaire pour 80 bataillons, pour les milices, les partisans, les auxiliaires de tous ordres. Les événements qui se déroulent actuellement au Nord-Vietnam et en Chine communiste, avec laquelle il n'est pas superflu de rappeler que le Vietnam possède plus de 1.600 km. de frontière commune, ont attiré l'attention du monde sur le port de Haïphong.

Je vous ai dit tout à l'heure quels espoirs nous portions en lui. Porte ouverte sur les océans de l'immense territoire de Chine, Haïphong exportera un jour les richesses minières du sous-sol tonkinois et plus spécialement des phosphates de Lao-kay, dont on dit que les gisements sont les plus riches du monde. Il assurera le transit des provinces méridionales de Chine. Le Port actuel n'y suffira pas.

Ce port en rivière présente en effet de lourdes servitudes. Il est intéressant de rappeler que si l'on se reporte à 1.000 ans en arrière, on apprendra avec surprise que la province de Haiduong était baignée par la mer. Elle se trouve aujourd'hui à plus de 40 km des eaux du Tonkin. L'explication est simple : le fleuve Rouge, au cours de sa descente vers la mer, charrie d'immenses masses de limon arrachées aux berges et aux montagnes. Grâce à l'apport incessant de ces alluvions, la limite marine du Nord-Viet-nam s'est exhaussée chaque jour et a gagné sur la mer.

L'avenir géographique même de Haiphong est commandé par ce phénomène. Si des moyens efficaces n'étaient pas mis en œuvre, Haïphong risquerait de devenir un jour une ville intérieure. et non plus un port maritime animé et prospère.

En 1939, grâce à d'incessants et onéreux travaux de dragages, le port était accessible aux navires calant 8 m., plus de 900 m. d'appontements s'offraient aux grands bâtiments et près de 150 m. à la batellerie fluviale. Trois postes d'amarrage sur bouée permettaient un important mouvement de chargement et de déchargement atteignant une moyenne de plus de 400 navires par an. Tandis que des entrepôts et des installations annexes, d'une superficie de 40.000 m^2, abritant très commodément les marchandises importées, dont le tonnage annuel atteignait 240.000 tonnes et les marchandises exportées qui s'élevaient à 709.000 tonnes, soit au total : 940.000 tonnes.

La guerre mondiale, le coup de force japonais de mars 1945 et les événements qui ont suivi ont eu, entre autres conséquences, l'abandon des dragages. Les fonds se sont relevés à la côte 3,70. Le port, envasé, ne pouvait plus accueillir que des bateaux incomplètement chargés, ne calant plus que 6 m. 50. Les magasins et l'outillage ont été détruits, les appontements ramenés à une centaine de mètres seulement.

Mais depuis 1947, cette chambre de commerce s'est efforcée de remettre en état les magasins et l'outillage du port. Les dragages ont été repris, et, en 1949, on enregistrait l'entrée de 420 navires, ce qui constituait presque le chiffre d'avant guerre. En 1951, 569 navires ont touché Haïphong pour un tonnage total de 500.000 t., uniquement en fret civil, auquel s'ajoutent les tonnages militaires presque égaux.

L'opinion publique a souvent été partagée à Haïphong en deux courants.

L'emplacement du port était-il bien choisi et devait-on consacrer à son entretien toutes les ressources disponibles ou bien devait-il être transporté à Port-Courbet qui offre des avantages incontestables ?

Haïphong a la vertu d'exister et son port devra subsister, si onéreux d'entretien qu'il soit. Mais il ne suffira pas au grand programme économique des années de paix.

On se propose de manipuler plusieurs centaines de milliers de tonnes par mois et non par an.

L'avant-port idéal existe à 60 km, à Port-Courbet. Là sera construit l'avant-Port de Haïphong avec une rade immense qui, par un goulet de quelques centaines de mètres, débouche dans la baie d'Along. Les marées entretiennent des fonds de 10 m. permettant l'accostage des plus gros navires. Ainsi Haïphong et son avant-port co-existeront, mais ne connaîtront la prospérité que s'ils sont dotés d'un statut juridique libéral. Il faut d'abord que le port jouisse d'une autonomie financière lui permettant d'établir son propre budget, et de prévoir les travaux d'aménagement et de dragage indispensables à son bon fonctionnement.

J'ai parlé tout à l'heure d'immenses entrepôts où, sans douane écrasante, des marchandises et les monnaies pourraient entrer et sortir.

Au port franc de Hong-kong, il faut répondre par le port franc de Haïphong. Le problème n'est pas nouveau. La magnifique réalisation du port franc de Djibouti, de création pourtant récente, est la preuve qu'un régime libéral pourrait être donné à notre région et lui procurer une impulsion considérable.

J'ai souvent insisté, au cours de cette causerie, sur la situation de Haïphong par rapport à Hong-kong. J'ai tenté de faire un parallèle, bien orgueilleux sans doute, lorsque l'on voit la modicité de notre cité et la splendeur des grattes-ciel de Hong-kong. Notre ville a pourtant sur sa rivale un autre avantage : ses aérodromes et plus spécialement son aérodrome de Cat-Bi, situé à 8 km de Haïphong.

La mission de son aéroport est la suivante :

1) Desservir les lignes locales drainant les côtes du Vietnam, le Laos, et lorsque les circonstances le permettront nouveau les provinces chinoises du Yunnan, Kwei Chow. Kouang Si, Kouang Toum et une partie de Hainan.

2) Assurer le raccordement de ces régions avec les grandes lignes transcontinentales, car il est situé sur la ligne la plus directe entre l'Europe d'une part, c'est à dire Londres et Paris, et l'Extrême Orient, d'autre part, c'est à dire Hong-kong, Manille, Shanghai. Tokio.

Il est intéressant de souligner que Cat-Bi est l'un des rares aérodromes qui soit situé aussi près de la ville et du port qu'il a à desservir. Cette proximité lui permet d'assurer aux meilleures conditions le ravitaillement en carburant des avions qui y font escale. L'aéroport de Haïphong jouit d'avantages locaux incontestables. Il est situé en plein delta, donc en terrain sans relief et, par conséquent, l'établissement des pistes ne nécessite pas de travaux importants. La nature du sous-sol a rendu indispensable des drainages, système de canaux à clapets qui viennent d'être terminés, et qui semblent avoir résolu le problème. Les pistes actuellement existantes sont parfaitement adaptées à la nécessité du trafic. Le personnel naviguant des Compagnies de navigation apprécie ces avantages. Du point de vue météorologique, le site de Haïphong comporte un certain nombre de jour sans visibilité, mais très inférieur à celui de Hanoï, grâce à la proximité de la mer. Toutes ces conditions laissent présager un développement important de cet aérodrome des que les circonstances prévaudront en Extrême Orient, et que les liaisons aériennes commerciales pourront être rétablies avec la Chine, les Philippines et le Japon.

———————————

LA GUERRE D'INDOCHINE AURA DURÉ 7 ANS ET DEMI

Les cités perdues

(*Paris-Presse-L'Intransigeant*, 22 juillet 1954)

HAÏPHONG EST LE DEUXIÈME PORT D'INDOCHINE

Haïphong. que les troupes françaises devront évacuer dans un délai de 300 jours, était, en 1873 quand les premiers Français s'y installèrent, un misérable village de pécheurs. C'est aujourd'hui une ville de 190.000 habitants et le second port d'Indochine, après celui de Cholon-Saïgon. Cinq cents navires y faisaient escale avant la guerre et son trafic, non compris celui des ports de la baie d'Along, dépassait le million de tonnes.

Au confluent du Cua-Cam et du Song-Tam-Bac, Haïphong, qui n'était alors que Ninh-Hai, servit d'abord de base navale aux forces françaises qui opéraient au Tonkin contre les pirates Pavillons noirs et autres. Le port est né de ces circonstances. Il comptait, en 1900, 280 mètres d'appontements ; en 1939, 900 mètres.

Envasé, ses installations détruites par les Japonais, il était reconstruit dès 1949 et prêt à faire face à l'important trafic d'importation qui était le sien naguère et à l'exportation des ciments, des minerais de fer et des phosphates qui se développe depuis plusieurs années. Les aménagements actuels sont prévus pour un trafic total de 1.800.00 tonnes, soit près du double de ce qu'il était avant 1939.

Terminus du chemin de fer du Yunnan, Haïphong est, en outre, desservi par l'aérodrome de Cat-Bi, au développement duquel deux milliards de crédite ont été affectés.

La ville est habitée actuellement par plus de 3.000 Français.

———————————