

BÊNTHUY PORT DE VINH (NORD-ANNAM)

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)

.....
Le Tonkin est resté digne de sa vieille réputation d'activité, mais je tiens à ajouter quelque chose en la faveur de notre Annam. Je viens de visiter Vinh, c'était un tout petit point de l'Annam, il a pris en six ans une importance inouïe qui m'a laissé absolument en admiration.

Vinh compte près de 100 Européens aujourd'hui et de grosses industries de bois concurrentes. « La Forestière* », de MM. Mange et C^{ie}, qui était une scierie de peu d'importance, fait maintenant des parquets magnifiques exportés en France et débite des billes énormes de bois précieux.

La Société « Laotienne* » fait de même à côté, stimulant la première de sa concurrence, et travaille avec une activité qui prouve beaucoup de succès.

Plusieurs maisons de commerce se sont établies : M. Degrais, qui tient un hôtel fort propre, ce qui est rare dans nos pays coloniaux, et, de plus, une épicerie. MM. Lejeune, très sympathiques, aimant les sports, se sont rapprochés des Chinois, avec lesquels ils commercent avec habileté. Je leur ai confié la consignation de notre navire.

La maison Debeaux possède à Vinh un représentant.

De nombreux ingénieurs étudient les lignes de chemins de fer de pénétration au Laos « Vinh à Luang Prabang » et « Vinh à Nam-Dinh et le Tonquin ». Cette dernière est en voie de construction, et j'espère transporter une partie de son matériel.

On est frappé, lorsqu'on entre à Vinh, de la régularité des rues, de leur largeur et des charmants enclos qui entourent les maisons avec des haies d'hibiscus rouges qui donnent un air de fête à la ville.

Tout cela, c'est l'œuvre en cinq années, de M. le résident Sestier, auquel on doit réellement un mot d'admiration pour le goût avec lequel il a tracé et transformé la ville.

Vinh ne souffre plus que d'une chose. Je le dote bien d'un service maritime avec Singapour, car ce point le mérite, mais la nature a créé une barre naturelle au fleuve, qui s'oppose à toute autre pénétration que celle des grosses chaloupes, l'*Agnès* de M. Rocque et le *Vinh* des Fluviales (100 tonneaux chacun). Cette barre serait draguée que Vinh deviendrait un port fluvial digne de rivaliser avec Rouen, mais il n'est, de ce côté, ni pilote convenable, ni moyen d'attirer la navigation de mer et les chaloupes passent, grâce à la pratique de leurs patrons chinois et annamites.

On ne pourra m'objecter que Vinh n'ait pas de valeur au point de vue commercial : le mois dernier, le mouvement d'entrée et de sortie était de 3.000.000 par le mauvais port de Ben-Tuy et le port inexistant de l'île de Houe-Nieu. Un petit effort pourrait être fait par l'Administration. Le sera-t-il ? C'est ce que l'avenir apprendra. Cependant, en ce moment, la crise de la piastre sévit durement sur le commerce.

Dire que certains. Français qui ne voient point de près les travaux de la colonie et ses progrès osent dire qu'on pourrait abandonner l'Indo-Chine aux Allemands le jour où le budget serait trop obéré. Quelle folie !

Ne désespérons pas du génie colonial français : il avait besoin de stimulants. Je crois maintenant qu'il fait ses preuves incontestables en Indo-Chine !

(L'Éveil économique de l'Indochine, 26 février 1922)

[...] L'Administration, elle aussi, après ces précurseurs, s'est rendu compte que la « clef du Laos », comme *L'Éveil* a jadis baptisé Vinh-Bênthuy, est appelée à devenir une grande ville et probablement le troisième port en importance de l'Indochine. M. Mélaireau partage cette opinion. Tandis que nous prenons place sur le bac, il nous montre l'emplacement des premiers quais projetés qui transformeront en un vaste terre-plein destiné à la manutention des marchandises, cette étendue boueuse où les sampans restent à sec à marée basse, entre la jetée du bac et l'entrepôt Bach Thai Buoï. — On s'est aperçu que l'absolue liberté laissée au public de construire le long du fleuve compromettrait l'extension future du port. Maintenant que l'on croit à cette extension, on estime qu'il y a lieu de prévoir un plan général pour un port dont le mouvement, avant peu d'années, atteindra 200.000 tonnes. [...]

En Annam, Vinh et Bênthuy deviennent
une seule ville formant municipalité
par CLODION [Henri Cucherousset]

(L'Éveil économique de l'Indochine, 9 octobre 1927)

Les centres urbains de Vinh, Bênthuy et Truong-Thi, sans cesser pour cela de faire partie intégrante du Royaume d'Annam, viennent d'être réunis pour former la commune de Vinh-Bênthuy, dont l'organisation administrative et financière sera réglée par le gouverneur général de l'Indochine, après consultation du gouvernement annamite.

C'est là une heureuse nouvelle, depuis longtemps attendue par tous ceux qui s'intéressent à l'avenir de la principale ville du Nord-Annam et d'un port appelé à prendre une importance considérable.

C'est la possibilité pour la triple agglomération d'entreprendre des travaux urbains de grande envergure et de s'organiser pour procurer à la population la salubrité et le confort qui sont nécessaires dans une grande ville.

Il serait à souhaiter maintenant que le développement de la ville fût soustrait au caprice de fonctionnaires en perpétuel changement et qu'un plan d'ensemble fût adopté. On peut regretter que M. Hébrard n'ait pas été appelé à préparer un plan d'extension pour la future ville.

En tout cas, il serait utile de s'inspirer des méthodes de cet urbaniste pour établir un projet d'ensemble et un plan de travaux pour plusieurs années.

Dans le plan devrait entrer un projet, que nous a exposé M. le résident Marty et qui nous a paru excellent, d'un remaniement du canal pour en faire un port fluvial, avec quartier industriel et commercial entre les deux villes. Le canal actuel forme de formidables zigzags, qui avaient autrefois un but stratégique : obliger une flottille ennemie à mettre de longues heures pour parvenir du Sông Ca aux remparts de Vinh et donner de la sorte à la garnison le temps d'en préparer la défense. Une telle précaution n'a plus aujourd'hui de raison d'être et M. Marty suggère entre la colline de Bênthuy et

le marché de Vinh un canal tout droit avec bassin en face de Truong-Thi, le long duquel, en deçà d'un large quai et de terre-pleins, toute une bande de terrain serait réservée aux magasins et ateliers, donnant sur le quai dans le sens de leur longueur, et occupant l'espace entre ce nouveau canal et l'actuelle route basse de Vinh à Bênthuy,

Il serait à souhaiter que la nouvelle municipalité pût dès le début entreprendre toute une série de grands travaux de ce genre, qui, plus tard, seraient trop dispendieux. En outre, il faudrait que la question de la distribution d'eau fût reprise un peu moins à l'étourdie que par la tête sans cervelle qui dota récemment la ville d'une eau saumâtre inutilisable.

Il n'y avait qu'à creuser le puits un peu plus profondément ; mais pour cela, il ne faut pas être un ignorant en géologie. Le puits de l'usine du chemin de fer et, à Bênthuy, celui de l'usine Lopicque, donnent une eau excellente. Il n'y avait qu'à pousser à Vinh jusqu'à la même couche ; mais c'eût été pour les T. P. perdre une occasion de se ridiculiser ; il n'y avait pas de danger qu'ils s'en privassent.

Pour de grands travaux, il faut de l'argent ; comment le trouver ? Tout simplement en émettant un emprunt de 500 000 piastres, qui sera vite couvert, car le gage est excellent.

Bênthuy est appelé à devenir un port considérable et une partie de l'emprunt pourrait être consacré à une première dotation, mettons de 200.000 \$, pour le port qui, le plus tôt possible, devrait être doté d'une organisation autonome.

Sur ces 200.000 \$, on pourrait :

1° Acheter une drague construite pour entretenir le chenal d'entrée du port, le port et le canal de Vinh ainsi que le canal de Hatinh.

2° Construire un phare ou un bateau phare à l'entrée de la barre et faire un balisage sérieux.

3° Organiser un service de pilotes indigènes.

4° Construire quelques appontements et établir un projet de bassins.

5° Doter les quais de grues électriques et eu particulier d'un portique pour charger les bois sur wagons.

Ce premier fond de 200.000 \$ devrait être rapidement dépensé et suivi d'un emprunt, spécial au port, de 800.000 \$, car Bênthuy est appelé à devenir un port charbonnier très important. On sait en effet que le bassin houiller du Huong-Khê, sur le Ngan-Sau et le chemin de fer, est d'une grande richesse et peut, pour l'antracite, être comparé au bassin du Đông-Triêu.

On le voit, notre suggestion d'un premier emprunt municipal de 500.000 \$ pour mettre en ménage la nouvelle municipalité est en somme bien modeste et nous sommes persuadé que tel sera le sentiment des deux banques qui viennent de témoigner de leur confiance dans l'avenir de Vinh en y installant chacune une succursale.

CHEZ NOS CONFRÈRES

Les Ports chers

(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 10 juin 1928, p. 16)

De l'avis de M. Pouyanne, les navires qui fréquentent le port de Saïgon sont trop lourdement frappés.

.....

N.D.L.R. — Le comble c'est le port de Bênthuy, que la néophyte municipalité de Vinh-Bênthuy a entrepris d'étouffer dans l'œuf, en prétendant imposer des taxes, alors

qu'il n'est même plus question d'y faire le moindre travail et que les études mêmes sont interrompues et remises aux calendes annamites. C'est par son port, offert par la nature et utilisé par l'initiative privée, avec le minimum d'aide administrative, que Bênthuy existe. S'il n'y avait pas de Bênthuy, avec son petit port actif, ses usines et ses commerçants, il n'y aurait jamais eu lieu de créer une municipalité de Vinh-Bênthuy, qui, jusqu'à présent, joue le rôle d'un gui sûr une branche de chêne ou d'un pou dans la chevelure d'un coolie. Le chêne pourrait vivre sans le gui et le coolie sans le pou, qui le martyrise, mais pas le contraire. Rendez-vous utile d'abord et ne faites payer vos services qu'après les avoir rendus.

La spéculation sur les terrains compromet l'essor de certaines villes
par Barbisier [Cucherousset]
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 5 mai 1929)

.....
[À Vinh-Bênthuy], les terrains propres à la construction semblaient occuper un espace bien déterminé entre Vinh et Bênthuy, en passant par le Camp des lettrés, à gauche de la grand'route et entre la route et le canal. Ajoutez à cela que Vinh est déjà une ville commerçante importante et Bênthuy un assez gros centre industriel et que les perspectives d'avenir sont des plus encourageantes, surtout avec la construction du Tân-Ap-Thakhek.

Cet avenir de Vinh-Bênthuy a été prévu depuis plusieurs années par des personnes douées d'une certaine dose d'imagination; mais on sait que les inventeurs sont rarement les profiteurs ; une certaine dose d'idéal empêchant chez eux le développement du sens pratique; heureusement les gens pratiques sont généralement là pour tirer parti des bonnes idées d'autrui et ceux-là ne sont gênés par aucun idéalisme, par aucun souci d'intérêt général. Ce sont ceux-là qui, à Vinh-Bênthuy, lorsqu'ils s'aperçurent que les rêveries des inventeurs étaient en train de se réaliser, se mirent à accaparer tous les terrains où on leur avait montré le développement possible de la future ville et à en exiger des prix insensés. Le minimum auquel d'un commun accord ces spéculateurs consentent à lâcher des terres acquises à trente sous le mètre carré, c'est dix piastres.

Pas plus difficile que cela ; le premier venu peut ainsi s'enrichir : vous achetez pour 3.000 \$ un terrain que vous revendez 100.000 \$ et voilà. Seulement ces bons spéculateurs n'ont pas prévu une chose : c'est qu'en dehors de la superficie où ils espéraient bien que l'Administration, pour les enrichir, circonscrirait la ville, il y avait d'immenses espaces par lesquels il serait possible d'esquisser un mouvement tournant.

C'est ainsi que tout dernièrement, à un industriel qui cherchait un terrain de 8.000 m², on en offrit un magnifique à 10 \$ le mètre. L'industriel était prêt à payer 5 \$, prix déjà excessif, mais nos accapareurs, d'accord, avec leurs voisins, ne lâchaient pas un cent. Et ce fut pain bénit pour notre industriel, qui s'avisait alors qu'en dehors du rayon visuel des accapareurs, il y avait des terrains convenant parfaitement et qu'il acheta trente sous, réalisant encore 37.600 \$ d'économie sur ce qu'il était prêt à payer.

.....
Comment empêcher non la spéculation, qui est une excellente chose, mais l'excès de la spéculation ? Et comment faire profiter la commune, la future ville, des plus-values dont les travaux d'urbanisme vont faire profiter des particuliers ?

Voici le moyen extrêmement simple, employé dans un état d'Australie.

C'est une mesure fiscale, qui est en apparence, et peut-être aussi en réalité, aussi efficace que simple.

La ville ou commune établit pour tout son territoire, ou tout au moins sur la partie de son territoire fixée par le plan d'extension, une taxe *ad valorem* sur les terrains à bâtir, mettons 1 1/2 % et laisse le propriétaire fixer lui-même dans sa déclaration la valeur du terrain. Seulement le règlement donne à la ville la faculté d'acquérir tout terrain à bâtir au prix ainsi déclaré.

Supposons ce règlement appliqué à Vinh-Bênthuy où des spéculateurs veulent dès maintenant escompter l'avenir et empocher aujourd'hui le gain de vingt années à venir.

Vous estimez votre terrain 10 \$ le mètre carré, cher M. X., qui en avez un hectare, soit 97.000 \$ de plus que vous ne l'avez payé ? Vous êtes parfaitement libre ; seulement vous paierez une taxe annuelle de 1 1/2 %, soit 1.500 \$ par an pour cet hectare, que vous évaluez modestement 100 000 \$.

Vous dites que c'est excessif ! Que cette taxe représente cinq fois ce que ce terrain vous rapporte ? Et bien ! Combien voulez-vous payer ? Fixez vous-même votre taxe.

Soixante quinze piastres par an ? C'est entendu : vous paierez 75 \$ par an. Seulement, cela met votre terrain à 5.000 \$; c'est vraiment raisonnable. Et comme nous allons construire une rue par là, nous vous achetons à ce prix. Vous y gagnez encore 2.000 \$. Nous y construisons une rue, nous ferons un lotissement. Bonne affaire pour la ville. Vous ne voulez pas vendre ? Qu'à cela ne tienne, on vous expropriera pour cause d'utilité publique, ainsi que le prévoit la Charte qui crée notre ville et fixe son plan d'extension. Vous comptez sur la complicité du jury d'expropriation ? Vain espoir. Le jury ne peut pas estimer votre terrain plus cher que vous et vous l'avez estimé 5.000 \$.

Ne pourrait-on pas introduire en Indochine, pour les centres urbains, une réglementation de ce genre ?

Un port qui n'est plus ou pas encore ouvert : Bênthuy
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 3 novembre 1929)

On sait que, depuis plusieurs semaines, le port de Bênthuy est devenu inaccessible. La barre ne laisse plus passer la plus petite chaloupe, du moins si l'on s'en tient au balisage des T. P. C'est un désastre pour les armateurs, assez nombreux, dont les vapeurs fréquentent ce port. Ils s'y attendaient, il est vrai. Depuis des mois, en bons sujets dociles d'un État socialiste, attendant donc tout de l'Administration, ils avaient prévenu l'ingénieur des T.P. chargé du port ; mais personne ne bougeait. Obligés de payer, depuis quelque temps déjà, d'assez lourdes taxes de port, ces messieurs, dans leur candeur, estimaient que cela leur donnait le droit de compter sur les fonctionnaires à ce préposés pour faire les travaux d'entretien nécessaires.

C'était ignorer deux points : primo qu'il n'y a pas de fonctionnaires responsables, sauf quelques originaux vieux jeu, qui se font un point d'honneur de bien faire tout ce qu'ils font ; secundo que, d'après les principes exposés il n'y a pas encore bien longtemps par le bureau de législation du Gouvernement général, le public ne saurait avoir de droits, pas plus que l'État ne saurait se reconnaître d'obligations.

Nos armateurs se sont donc trouvés nez à nez avec un port obstrué. Naturellement, ils ont commencé à faire de la musique, lorsqu'il a fallu remplacer chaque chaloupe, par un train de marchandises, chaque vapeur par une demi-douzaine de trains, et payer au moins le quadruple, c'est-à-dire des frets très supérieurs à leurs bénéfices.

Ils sont venus en chœur faire de la musique au Gouvernement général. Et savez-vous ce que M. l'Inspecteur Général des T. P., c'est-à-dire M. le gouverneur général à des questions techniques, leur a répondu ? Je vous le donne en cent. C'est du pur Courteline : « C'est votre faute ; Bênthuy n'est pas un port ouvert officiellement. Il n'y a pas, administrativement, de port à Bênthuy ; vous n'aviez qu'à n'y pas venir ! » — Ça vous rappelle ces chefs de province qui, lorsqu'une route est en mauvais état, se tirent

tout simplement de difficulté par un écriteau : Route fermée au trafic. Cela nous rappelle aussi ce commissaire de police, auquel des parents anxieux demandaient ce qu'il avait fait pour retrouver leur enfant volée : « Ne vous faites pas de mauvais sang, répondit-il, si l'enfant n'est pas retrouvée dans trois jours, je vous délivrerai un certificat de disparition. »

Car telle est l'Ad-mi-nis-tra-tion.

En ce qui concerne Bênthuy, il y a une compétence, et de premier ordre.

Il y a, pour qui n'est pas totalement ignorant des choses de ce pays, d'inévitables associations d'idées : Bênthuy = Frédéric Mange = P.A. Lapicque. Frédéric Mange pour l'industrie, d'ailleurs il est à Paris ; mais P. A. Lapicque pour la navigation et nous l'avons là sous la main. Ce loup de mer est au port de Bênthuy à peu près ce que de Lesseps est à Suez.

Nous sommes donc allé questionner le révélateur du port de Bênthuy et voici ce qu'il nous a écrit :

Vous me demandez mon opinion sur les extravagances auxquelles se livre actuellement le sông Ca, la rivière de Bênthuy ?

Depuis quelque temps, elle se refuse à laisser entrer ou sortir les bateaux ; la barre qui est à son embouchure ayant obstrué le chenal existant, il n'y a plus qu'aux hautes marées, au-dessus de 32, que la barre est praticable.

Grosse perturbation dans ce centre si actif qu'est le port de Bênthuy, qui doit exporter quelque 70.000 tonnes, bon an mal an, quoiqu'en disent les statistiques faites avec un soin relatif.

Pour les industriels ou commerçants, ce sont les contrats impossibles à tenir, ou la nécessité d'expédier sur Haïphong par voie ferrée, d'où des frais de transit et des prix de transports formidables, surtout pour une cargaison pauvre comme les bois. Les radeaux de bois venant du Phu-Quy, du Huong-Khê, de Do-Luong, etc., s'accumulent dans le port, ce qui oblige les destinataires à régler à l'arrivée aux bûcherons sans pouvoir expédier aux acheteurs, d'où de trop forts décaissements sans contrepartie ; ce sont les vapeurs réguliers tels que le *Phi-Hô*, le *Verdun*, le *Kaiping*, la *Rose-Blanche*, le *Sông-Giang*, le *Jean-Dupuis*, le *Balguerie* [ces trois derniers à la Cie côtière d'Annam (Denis frères+SIFA)], etc., qui doivent chercher un autre emploi ou brûler cette escale intéressante. Ce sont encore la Cimenterie de Haïphong qui va manquer de douelles pour ses barils, les différentes mines de charbon de la région du Đông-Triêu qui ne recevront plus les bois de mine indispensables à leurs galeries ; ce sont les envois de caisses d'allumettes fournies à toute l'Indochine retardés, etc.

Depuis août dernier, les agents des compagnies de navigation qui fréquentent Bênthuy ont fait part aux services des T. P. des observations faites par les capitaines des vapeurs ou les patrons des chaloupes. Le chenal balisé s'ensablait de plus en plus, et voici la navigation arrêtée depuis le dernier typhon qui a provoqué de forts vents du Nord. Il a fallu en arriver là pour que l'on commence à s'émouvoir. L'*Octant*, l'annexe du *Lapérouse*, le bateau hydrographe, vient d'être dépêché sur les lieux ; dans peu de jours, on sera fixé.

J'ai une expérience personnelle qui me permet d'espérer qu'il sera possible de retrouver un chenal à peu de chose près aussi profond que l'ancien, mais dans une direction différente et peut-être même en zigzag.

Après une étude sérieuse de la rivière de Bênthuy, j'ai pu, à partir de 1912, faire entrer de nombreux navires de mer, d'un tonnage variant de 800 à 1.600 tonnes, entrant sensiblement sur lest et sortant avec un plein chargement de bois. J'ai pu établir un service régulier entre Hongkong et Bênthuy, fort intéressant, et durant la dizaine d'années pendant lesquelles nos navires ont fréquenté Bênthuy, il fallut constamment surveiller la barre, après chaque typhon, inondation ou coup de vent du Nord.

À ma connaissance, ce chenal a varié du N.-E. au S.-E. ; mais après chaque variation, en peu de temps, il revenait à la même profondeur.

Sauf exhaussement général des fonds, que le savant Dr Krempf, directeur du Service océanographique, a cru pouvoir signaler sur certains points de la côte indochinoise, le chenal doit se faire, se creuser à nouveau, dans une direction ou dans une autre, pour permettre l'évacuation des eaux du sông Ca. Il est vrai que la saison des hautes eaux étant terminée, le travail effectué par les courants sera peut-être plus lent qu'à d'autres saisons...

Mais, à mon sens, les intéressés ont peut-être trop compté sur les Services Publics et pas assez sur eux-mêmes. Je sais qu'ils estiment que les droits de quai et les taxes de navigation qu'ils payent pour le port de Bênthuy sont assez élevés pour justifier leur prétention de voir les représentants de l'Administration faire tout leur devoir avec compétence et rapidité. Cependant, ils auraient évité de gros ennuis, si, tout en tentant d'ébranler la lente machine administrative, ils avaient agi eux-mêmes de suite.

Pour retrouver un chenal qui change de direction, ou en suivre au fur et à mesure les changements, il suffit de quelques heures de sondage. S'ils ne sont pas marins eux-mêmes, ils doivent en avoir à bord de leurs unités un certain nombre capables de faire cette étude.

Je la faisais moi-même, chaque fois que je l'estimais nécessaire, et, pour éviter une perte de temps à faire de multiples sondages, je me servais du dispositif suivant. J'amarrais par le travers d'un canot à moteur un bambou, retenu par des haubans à l'avant et à l'arrière dudit canot. Ce bambou s'enfonçait dans l'eau d'une quantité égale à celle du tirant d'eau de mes navires. Me plaçant dans les alignements voulus, je mettais en marche et tant que mon bambou ne heurtait pas le fond, je continuais. Contrôle rapide et efficace.

Si j'avais continué l'effort sur Bênthuy, il était dans mes intentions de tenter d'améliorer la barre en draguant durant le jusant avec un fort grappin amarré à l'arrière d'une chaloupe ou d'un petit remorqueur. Le sable vasard, qui forme l'obstacle sur quelques centaines de mètres seulement, remué à l'aller et au retour de la chaloupe comme par une charrue, serait plus facilement enlevé par le courant, une petite amélioration peu coûteuse aurait des chances d'être acquise. Chances aussi, dans ces conditions, de voir la direction du chenal plus fixe.

Les résultats possibles dépendent de la nature du fond, certes, mais en 1905, sur la barre de Takou (Tientsin, Chine) dont les fonds, il est vrai, sont plus vaseux que ceux du Cua-Hoï, ce procédé a été employé par un commissaire des douanes chinoises du Petchili.

Cette initiative a obtenu des résultats qui ont été des plus appréciés par les navigateurs en attendant que le Hoï-Hao Conservancy — les T.P. du lieu — entreprenne les travaux à l'étude pour améliorer les entrées du Peï-Ho. L'amélioration serait acquise actuellement grâce à une « barboteuse », qui n'est qu'un perfectionnement du procédé indiqué.

À mon avis, il vaudrait mieux que ce soient les particuliers qui fassent cet essai, en choisissant bien leur homme. Ce ne serait pas une grosse dépense, et ce serait plus rapide et plus sûr. Demander à l'Administration de le faire ? Pareil petit projet ne peut la séduire ; ses décisions sont toujours à retardement ; elle désignera peut-être un fonctionnaire parfaitement capable, il y en a, mais peut-être aussi un fonctionnaire quelconque, apte ou non, de bonne volonté, peut-être, qui ira, plus ou moins consciencieusement, gagner sur place les frais de déplacements alloués, la seule chose de quelque intérêt pour lui dans l'affaire... et l'expérience risque bien d'être ratée.

Si je termine par cette réflexion plutôt amère, c'est l'expérience qui me la suggère. Avant mes tentatives de 1911, personne ne s'était occupé sérieusement de travailler à Bênthuy avec d'autres outils que de petites chaloupes de 80 à 200 tonnes au maximum. Les unités choisies et employées par nous pour notre service Bênthuy-Hongkong, ont

porté jusqu'à 1.600 tonnes ; mais j'avais dû, au préalable, par mes soins et à mes frais, établir la carte de la rivière et de l'entrée, installer un balisage sommaire, qui me suffisait, et dresser un pilote qui pût me suppléer, une fois les trois premiers vapeurs pilotés par moi entrés sans incidents.

La première intervention du Service Maritime fut la signification d'avoir à détruire le balisage établi par moi, un particulier n'ayant pas le droit d'empiéter sur les prérogatives des Services Publics. Il me fut facile de répondre que, devant la carence des Services, tout au moins à Bênthuy, je me voyais bien obligé de me substituer à eux tant qu'ils ne feraient pas le nécessaire.

La deuxième intervention fut un rappel pour le paiement des droits de Phares et Ancrages, que le receveur des Douanes n'avait pas cru devoir m'appliquer, étant donné, avouait-il naïvement, qu'il m'avait vu travailler durement pour déterminer ces ancrages, et faire allumer la nuit, quand besoin était, des torches remplaçant les phares inexistantes.

Il y eut encore plusieurs interventions du même genre, que je passe..., mais la dernière vaut la peine d'être rapportée. Le Service Maritime avait mis quelque quatre ans à faire un balisage ; il ne tint aucun compte des changements survenus dans les chenaux.

Les bouées posées donnèrent rapidement des indications fausses ; mais cependant, servant d'amers, elles rendaient service, pour le passage de la barre, aux navigateurs qui se tenaient au courant des variations.

Les services compétents, informés avec quelques quatorze mois de retard, voulurent rectifier les indications erronées données par les bouées de l'entrée. Sans aucun avis à personne, la bouée du large fut déplacée de plusieurs centaines de mètres, et la deuxième bouée fut simplement supprimée. L'agent qui exécuta le travail passa plusieurs heures à Bênthuy, à faire sa partie de manille, dans la journée qui suivit l'opération, dont il ne souffla mot à personne, secret d'État, ne devant, dit-il plus tard, de comptes qu'à ses chefs !

La chaloupe des T. P. qui exécuta le travail, commandée par un Français, resta au mouillage de Hon-Niêu, l'île qui se trouve au large de la barre, et où notre vapeur « Sông-Ma », venant de Hongkong, attendit l'heure favorable pour passer la barre. Bien que mouillés côte à côte, la chaloupe des T. P. n'avisa pas le « Sông-Ma » des changements effectués. Le « Sông-Ma » s'engagea comme d'habitude, dans les passes, en se repérant sur la première bouée, ne put trouver la deuxième, puisque elle avait été enlevée, et, le mauvais temps aidant, se colla au plein, d'où perte pour nous de quelque \$ 80.000...

Ceci comme contribution à l'histoire des relations entre l'Administration et les colons au temps des députés-gouverneurs, et comme consolation pour les jeunes qui agissent maintenant à Bênthuy. Que pour parer aux facéties du sông Ca, qui est coutumier du fait, ils aient quelques efforts à faire, aucun doute ; mais ces efforts sont moindres que ceux que leurs aînés ont dû faire.

De plus, on doit reconnaître que l'Administration, si elle est lente et dure à mettre en marche, ne manifeste plus, à l'égard de ceux qui veulent agir dans la colonie, aucune hostilité et c'est pour ceux-ci un rude avantage, dont hélas, dans des temps peu lointains, nous n'avons point l'heur de bénéficier.

P. A. LAPICQUE

Capitaine au long cours.

Annexe. — Voici une note extraite du *Courrier d'Haïphong*, citant lui-même *l'Avenir du Tonkin*, et qu'il est fort intéressant de relire dix-sept ans plus tard.

Le port de Bênthuy. — Notre confrère *l'Avenir du Tonkin* du 30 août 1912, fait part, dans sa chronique régionale, d'un événement maritime qui vient de se produire à Bênthuy, en ces termes :

« Jusqu'à ce jour, on n'avait jamais vu à Bênthuy, mouillées dans le sông Ca, que des chaloupes de modeste importance et jamais un navire réellement digne de ce nom ne s'était hasardé à franchir les passes. Depuis la semaine dernière, la preuve est faite, et avec éloquence, que des bateaux d'un tonnage assez important peuvent se hasarder à remonter la rivière.

C'est le *Tao-Sui*, un navire de 981 tonneaux, affrété par M. Lapicque qui, venant de Manille pour prendre un chargement de bois à la Société forestière, a accompli cet exploit de venir mouiller juste en face des bâtiments de cette compagnie. La manœuvre, dirigée par un pilote formé par M. Lapicque, s'est effectuée avec une aisance parfaite et sans le moindre accroc. Toutes nos félicitations à l'audacieux armateur. »

Complétons les renseignements de notre confrère : C'est le quatrième bateau que, depuis quatre mois, la maison P. A. Lapicque et C^{ie}, de Hongkong, fait entrer sur lest à peu de choses près et ressortir avec plein chargement, composé presque exclusivement de bois du port de Bênthuy. En mai, juin et juillet, ce fut le vapeur *Profit*, de 715 tonnes net, qui fut affecté à ce service. En août, le *Tao-Sui* l'a continué.

Pour les personnes peu familiarisées avec ces questions de jauge, ajoutons que les 715 tx du *Profit* permettent d'emporter 1.200 tx en lourd et d'avoir un espace utilisable de 2.100 m³ et pour le *Tao-Sui* ses 981 tx lui font 1.400 tonnes en lourd, soutes non comprises, et 2.600 m³ de volume.

Ces résultats ont une importance énorme, au point de vue économique pour toute la région du Nord-Annam dépendant du port de Bênthuy.

Cependant, d'après un ami du capitaine Lapicque, ce dernier réserverait son opinion sur la suite que ses essais pourront avoir. Les observations des eaux et les études des fonds de la rivière et de la barre n'ayant été commencées qu'il y a cinq mois environ, M. Lapicque estime qu'il lui faut au moins un an pour être fixé sur les changements pouvant survenir, qui peuvent restreindre les possibilités actuelles.

Quoi qu'il en soit, nous ne pouvons que joindre à celles de notre confrère nos félicitations pour cette initiative hardie, mais non téméraire, car tous sondages et cartes avaient été faits avant d'entreprendre la chose, et cette initiative privée, dont on voit trop peu d'exemples, n'en est que plus intéressante puisque sérieuse et productive.

Le Courrier d'Haiphong, sept. 1912.

Le port de Bênthuy.
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 5 novembre 1929)

Notre confrère *l'Avenir du Tonkin* du 30 août 1912, fait part dans sa chronique régionale d'un événement maritime qui vient de se produire à Bênthuy, en ces termes :

« Jusqu'à ce jour, on n'avait jamais vu à Bênthuy, mouillées dans le Sông-Ca, que des chaloupes de modeste importance et jamais un navire réellement digne de ce nom ne s'était hasardé à franchir les passes. Depuis la semaine dernière, la preuve est faite, et avec éloquence, que des bateaux d'un tonnage assez important peuvent se hasarder à remonter la rivière.

C'est le *Tao-sui*, un navire de 981 tonneaux, affrété par M. Lapicque qui, venant de Manille pour prendre un chargement de bois à la Société forestière, a accompli cet exploit de venir mouiller juste en face des bâtiments de cette compagnie. La manœuvre, dirigée par un pilote formé par M. Lapicque, s'est effectuée avec une aisance parfaite et sans le moindre accroc. Toutes nos félicitations à l'audacieux armateur. »

Complétons les renseignements de notre confrère : C'est le quatrième bateau que, depuis quatre mois, la maison P. A. Lopicque et C^{ie}, de Hongkong, fait entrer sur lest à peu de choses près et ressortir avec plein chargement, composé presque exclusivement de bois du port de Bênthuy. En mai, juin et juillet, ce fut le vapeur *Profit*, de 715 tonnes net, qui fut affecté à ce service. En août, le *Tao Sui* l'a continué.

Pour les personnes peu familiarisées avec ces questions de jauge, ajoutons que les 715 tonneaux du *Profit* lui permettent d'emporter 1.200 tonneaux en lourd et d'avoir un espace utilisable de 2.100 m³ et pour le *Tao Sui* ses 981 lui font 1.400 tonnes en lourd, soutes non comprises, et 2.600 m³ de volume.

Ces résultats ont une importance énorme, au point de vue économique pour toute la région du Nord-Annam dépendant du port de Bênthuy. Cependant, d'après un ami du capitaine Lopicque, ce dernier réserverait son opinion sur la suite que ses essais pourront avoir. Les observations des eaux et les études des fonds de la rivière et de la barre n'ayant été commencées qu'il y a cinq mois environ, M. Lopicque estime qu'il lui faut au moins un an pour être fixé sur les changements pouvant survenir, qui peuvent restreindre les possibilités actuelles.

Quoi qu'il en soit, nous ne pouvons que joindre à celles de notre confrère nos félicitations pour cette initiative hardie, mais non téméraire, car tous sondages et cartes avaient été faits avant d'entreprendre la chose, et cette initiative privée, dont on voit trop peu d'exemple, n'en est que plus intéressante puisque sérieuse et productive.

Courrier d'Haiphong, septembre 1912.

Le plan d'extension Vinh-Benthuy (*L'Éveil économique de l'Indochine*, 5 janvier 1930)

Le bel avenir réservé à la ville de Vinh et à son port, Bênthuy, ne fait de doute pour personne et l'arrêt momentané de la navigation, par suite d'une négligence des Travaux publics, n'a pu faire qu'attirer l'attention sur l'importance de ce port, son insuffisance actuelle et la nécessité de faire quelque chose.

Reste à s'entendre sur ce quelque chose. Les Travaux publics ne voient que le bel ouvrage, les travaux importants, difficiles et coûteux, qui accroîtront la réputation de quelques techniciens et les bénéfices de quelques financiers.

Les marins et les armateurs, eux, se placent au point de vue de l'utilité. Si un bon résultat peut être obtenu à peu de frais par des moyens simples, ça leur suffit. Surtout, ils savent combien les fleuves sont capricieux, ou plutôt combien leurs lois sont mal connues, de combien peu de chose il suffit pour bouleverser le régime d'un estuaire, modifier des passes ou une barre et ils redoutent tout travail nouveau qui, apportant un changement, si petit soit-il, à ce régime, risque de tout bouleverser.

Si on écoutait ces derniers, avec une dépense de quelques dizaines de mille piastres le port pourrait être aménagé sans retard, avec, à Hon-Nhiêu, un avant port pour les plus grands navires.

Bênthuy pourrait alors être avantageusement comparé comme port à Bangkok.

Quant à la condition essentielle du déblocage du vaste arrière-pays de Benthuy, à sa liaison avec le grand bief navigable du Mékong, ce n'est plus, comme il y a encore deux ans, un projet fortement combattu, c'est une question résolue ; les travaux du chemin de fer du Tân-Ap-Thakhek sont commencés. C'est pourquoi, depuis quelque temps déjà, des esprits prévoyants ont estimé le temps venu d'établir un plan d'extension pour la double agglomération et un plan raisonné pour le port de Bênthuy.

Nous n'avons pas encore eu l'occasion de voir le plan de M. l'architecte Nicolas, dont on nous a dit grand bien, mais nous avons sous les yeux celui qu'a fait établir, sur ses propres données, M. Marty, résident de la province.

Nous reconnaissons à M- Marty un grand mérite : celui d'avoir compris combien il était nécessaire et urgent de prévoir l'aménagement et l'extension du port et de la ville, et d'être passé rapidement de la théorie aux actes. D'autre part, il y a quelques bonnes idées.

Toutefois, nous nous permettrons d'en critiquer l'application ; certaines erreurs, à notre sens, bien entendu, allant jusqu'à compromettre l'idée elle-même.

Certes, il est bon de voir grand et de prévoir l'avenir longtemps à l'avance. Toutefois, il y a une limite. Or le projet Marty prévoit une seule grande ville de 4.500 sur 2.400 mètres, soit un sixième de la superficie de Paris, ce qui correspondrait, avec la même densité qu'à Paris, à 500.000 âmes, ou, avec une densité moitié moindre, à 250.000 âmes. Or l'Annamite, contrairement au Chinois, est avant tout un villageois ; il n'aime pas s'entasser dans des villes et la plus grande agglomération en majorité annamite, Hanoï, n'atteint probablement pas 150.000 âmes.

Nous souhaitons aux Annamites qu'ils conservent cette tradition, conforme aux données nouvelles de l'urbanisme et que facilite le progrès moderne des moyens de transport.

Il y a donc bien des chances pour que la population de Vinh-Bênthuy, qui doit se tenir aux environs de 30.000 âmes, ne triple pas avant trente ans, soit 90.000 âmes en 1960, ce qui est une marge de prévision suffisante.

Il aurait mieux valu prévoir entre les deux villes un vaste espace en jardins publics et en cultures maraîchères ou autres, avec un réseau de routes moins serré.

Par contre, M. Marty voit trop petit pour le port.

La longueur de quais possible sur le fleuve se trouve limitée par le canal de Vinh au sud et par le camp d'aviation au nord, à 2.800 mètres, ce qui est évidemment déjà quelque chose et permettrait théoriquement le stationnement de 28 vapeurs. Seulement, ces ports tout en longueur ne sont pas commodes, en particulier pour la douane et la police. Dans tous les pays, on préfère aujourd'hui les ports à bassins, chose inconnue d'ailleurs en Indochine. C'est ce que l'*Éveil* avait suggéré pour Bênthuy. M. Marty a eu la même idée ; son plan sur ce point est celui que nous avons publié dans l'*Eveil* et qui avait si fort intéressé certains spéculateurs qu'ils se sont empressés d'en faire leur profit avant toute déclaration d'utilité publique. Seulement, nous estimons trop petit l'unique bassin prévu par M. Marty, d'autant plus que son plan même en interdit l'extension. Il n'aurait, en effet, que 475 m. de long et 120 de large. Or il y a lieu d'y prévoir :

1° Une route du dégagement tout autour, de 15 m. de large ;

2° Des terre-pleins et magasins sur au moins 25 m. de large ;

3° Un espace, en face du canal le reliant au fleuve, pour permettre les manoeuvres des bateaux. Il serait même désirable qu'il y eût deux canaux de jonction, donc deux espaces pour l'évitement, d'au moins 60 mètres de rayon.

Il ne resterait donc que 40 mètres de largeur, ce qui est manifestement insuffisant, et moins de 300 mètres de longueur.

Il aurait fallu prévoir deux bassins, en tout cas l'espace pour un second et 200 mètres de largeur pour chacun d'eux.

Une autre idée de plan Marty, dont nous approuvons le principe bien que plusieurs de nos amis de Vinh ne partagent pas notre sentiment, c'est le redressement du canal de Vinh à Bênthuy, avec un port fluvial sur ce canal. Excellente idée si l'on avait prévu pour ce port autre chose qu'une simple rue le long du canal et qu'un quartier en damier derrière cette rue. Il faudrait élargir en cet endroit le canal pour permettre les manoeuvres des chalands. Il faudrait ensuite prévoir, entre le canal et la rue, un terre-plein de 25 à 30 m. de large, et, de l'autre côté de la rue, des terrains destinés aux entrepôts, chantiers et usines, susceptibles de s'agrandir par la suite mais occupant le

moins de place possible sur le front d'eau ; donc des terrains étroits parallèlement au canal et très longs perpendiculairement. La prochaine rue parallèle au canal devant dans ce but se trouver le plus loin possible en arrière.

Nous reprocherons ensuite au plan Marty : 1°) son caractère, géométrique, qui n'est plus de mode depuis longtemps et qui rappelle les lotissements de la banlieue de Paris ; 2°) la largeur à peu près uniforme des rues alors qu'il faut prévoir des rues à plus ou moins grand trafic et de simples rues de service pour les maisons d'un îlot. 3°) Le nombre insuffisant des jardins publics et terrains de jeu.

Enfin, c'est une faute selon nous que de prévoir une ligne de chemin de fer suivant l'axe d'une avenue, avec de nombreux passages à niveau.

Nous nous garderons bien d'opposer au plan que nous critiquons un plan que nous suggérerions, car nous ne prétendons pas avoir sur ce sujet plus de lumières que l'ancien résident de Vinh.

Nous voulons simplement faire remarquer que n'importe qui, même avec de bonnes idées et une certaine habitude des travaux publics, ne peut pas s'improviser urbaniste que c'est un art, et même sous bien des rapports une science, qui demande une longue spécialisation. Il est beaucoup plus sage de s'adresser à un spécialiste comme M. Hébrard, connu dans le monde entier et auquel ont été confiés les projets de reconstruction de villes comme Salonique ou d'extension de villes comme Athènes. Ce plan coûtât-il 10 000 \$, que ces 10.000 \$ seraient dix fois regagnées avant quelques années, par les avantages qu'il procurerait et les frais d'expropriation qu'il éviterait.

BARBISIER

Le plan d'extension Vinh-Benthuy
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 26 mai 1930)

Il a suffi que le Gouvernement général de l'Indochine engageât, pour venir travailler quelques années en Indochine, un des architectes urbanistes les plus réputés du monde et que ce technicien préparât une série de plans qui, s'ils étaient suivis, doteraient l'Indochine des villes les plus belles, les plus commodes et les plus harmonieuses de l'Extrême-Orient, pour qu'immédiatement une douzaine d'ingénieurs provinciaux des T. P. se prétendissent beaucoup plus compétents et se missent à pondre des plans destinés à révolutionner l'urbanisme.

Nous venons de voir un de ces projets, conçu pour Vinh-Benthuy par l'ingénieur local, sous la haute direction de M. le résident, et nous avons l'impression que s'il ne révolutionne pas l'urbanisme, au moins procurera-t-il aux urbanistes, s'ils ont l'occasion de le voir, quelques instants de douce gaieté.

Certes, le plan projeté est grandiose ! Il prévoit, sur une étendue vidée de tous ses villages annamites et de leurs pagodes et maisons communes une immense agglomération, bien tassée, pour un bon demi-million d'habitants. Par contre, il va à l'encontre des principes les plus élémentaires de l'urbanisme et dénote chez son auteur des notions quelque peu étriquées sur ce qu'est un port, un centre industriel ou un nœud de voies ferrées.

Nous espérons bien que M. le résident supérieur d'Annam mettra son veto à la mise à exécution de cette extraordinaire élucubration et qu'il ouvrira à la commune de Vinh-Benthuy un crédit de quinze mille piastres pour demander à M. Hébrard de bien vouloir envoyer un de ses élèves passer trois mois sur les lieux, faire la nécessaire enquête auprès des habitants, commerçants, industriels, armateurs et personnel du chemin de fer, bateliers, boutiquiers, artisans, hôteliers, notables, médecins, prêtres, lettrés et mandarins ; tandis que les techniciens locaux se contenteront de lever un bon plan coté du centre et de ses environs immédiats ; sur cette documentation, l'urbaniste, lui,

établira un plan d'extension. Et, avant vingt ans, ce plan aura fait gagner quinze cent mille piastres à la ville.

Nous le disons depuis dix ans, l'agglomération Vinh-Benthuy est appelée à devenir la plus grande ville d'Annam et l'un des principaux ports d'Indochine avec 100 000 habitants et un mouvement de 800.000 t.

Si pour 15.000 \$, M. Hébrard consent à en établir le plan, ce sera pour rien, car un plan judicieusement et scientifiquement conçu, par des gens dont c'est la spécialité, facilitera, au lieu de l'entraver, le développement de la ville.

Par contre si l'on part sur les plans d'un quelconque conducteur des T.P. sans compétence spéciale, il y a des chances pour qu'avant vingt ans, il en ait coûté des centaines de mille piastres à réparer les erreurs de conception du début.

Ceci ne veut pas dire qu'il n'y ait pas quelques bonnes idées dans ce plan, par exemple l'éloignement du camp d'aviation et le redressement, incomplet d'ailleurs, du canal de Vinh à Benthuy pour en faire un port fluvial. Mais vingt autres personnes à Vinh-Benthuy pourraient suggérer chacune quelques bonnes idées et il n'est pas jusqu'au plus modeste marchand de bois annamite qui ne puisse donner à l'enquêteur de très utiles indications.

Car la méthode de M. Hébrard diffère d'abord des méthodes autoritaires de l'Administration indochinoise en ce qu'elle met à la base de tout, non seulement un plan exact et complet de ce qui existe, mais surtout une enquête sérieuse faite auprès de tous ceux qui sont susceptibles de donner un avis sensé sur un détail de leur compétence.

CHOSSES D'ANNAM

La misère est grande à Vinh
(*La Dépêche d'Indochine*, 19 juillet 1934)

C'est au marché, écrit *France Annam*, qu'apparaît la grande détresse de l'habitant. Les yeux n'ont qu'à regarder. Il suffit de s'y promener quelques instants pour en être convaincu.

Les malheureux et les malheureuses, qui viennent là par un restant d'habitude, sont misérablement vêtus : ce ne sont que haillons sordides.

Ce qui constitue le plus lamentable spectacle, c'est l'ensemble des éventaires. Que vend on ? Encore de la misère : de pauvres fruits cueillis avant maturité, quelques légumes, des plantes. Ce qui reste le plus émouvant, ce sont les antiquailles...

Comme il faut, coûte que coûte, un peu d'argent pour subsister, le malheureux apporte tout ce qu'il peut considérer comme ayant encore de la valeur : assiettes, soucoupes, bols, coupes, toute une porcelaine craquelée, ébréchée, recollée à la glu, retapée, vaille que vaille, des pots à encens enlevés à l'autel des ancêtres.

Se peut-il qu'une main profane se soit portée sur l'autel des ancêtres ? Il faut vivre ! L'autel subsistera douloureux, sans décor. Sans pitié la misère aura raflé tout ce qui constituait les accessoires pieusement entretenus par plusieurs générations.

À quoi bon les accessoires quand on n'a plus aucune offrande à placer sur l'autel, quand on peut plus honorer les chers disparus avec encens et victuailles.

La misère est grande, qu'on y pense !

ANNAM

HUÉ
(*L'Avenir du Tonkin*, 8 mai 1936)

Ports maritimes.

Des levées de la barre de Cua-Hoi (port de Bêh-thuy), faites à diverses époques, montrent que celle-ci se maintient aux environs de la cote — 2.

L'ACTIVITÉ DE M. LE RÉSIDENT SUPÉRIEUR P.I. DE L'ANNAM GUILLEMAIN
Une tournée d'inspection de
M. le résident supérieur Gullemain dans le Nord-Annam
(*L'Avenir du Tonkin*, 3 novembre 1936)

.....
Enfin, les travaux commencés au port de Benthuy ont retenu l'attention de M. Guillemain. Il s'est entretenu avec MM. Édouard, Cottin, Bovis, Degrémont, Medrano sur le trafic du port et sur la situation économique de la province.

ANNAM
(*L'Avenir du Tonkin*, 20 novembre 1936)

Aménagement du port de Ben-thuy. Un projet d'aménagement du port de Ben-thuy est à l'étude à la circonscription des travaux publics de l'Annam. Ce port, malgré la crise, a vu son trafic augmenter, et il a été jugé nécessaire de l'équiper en prévision de ses possibilités futures de transactions.

Le gouverneur général et madame Catroux
en visite au Laos sur le chemin du retour
(*L'Avenir du Tonkin*, 28 février 1940)

.....
Après avoir étudié avec le Résident de la province le problème de l'alimentation en eau potable près d'être résolu, le gouverneur général s'est rendu au nouveau terrain d'aviation, qui a été inauguré au mois de décembre en présence de Sa Majesté l'Empereur d'Annam.

Le général Catroux a exprimé à M. Jeannin et à ses collaborateurs toute sa satisfaction pour cette belle réussite.

Le Gouverneur général s'est fait ensuite expliquer sur place, le projet d'aménagement du port de Benthuy, avant de recevoir à la Résidence, le Président de la Chambre de Commerce.

Après avoir été l'hôte du Résident à un dîner donné en son honneur, le général d'armée Catroux a repris le train spécial à destination de Hanoï.

EN ANNAM
La situation à Vinh
(*Le Journal de Saïgon*, 27 octobre 1945)

Saïgon, 26-10-45 (A.P.F.I.). — D'après des lettres privées reçues récemment de Vinh via Hanoï, la situation à Vinh est calme.

Cependant, plusieurs centaines de Français ont été concentrés par les éléments armés du Viêt-Minh dans le couvent des Sœurs Clarisses*. Les conditions de logement y sont très sommaires. Les réfugiés couchent sur des lits de fortune et sont à peu près dépourvus de meubles.

Quelques malades sont signalés : 3 cas de dysenterie, 1 cas de typhus. Un décès a eu lieu.

Aux dernières nouvelles, la situation serait en voie d'amélioration.

VINH

DEPUIS PLUS D'UN AN
700 Français coupés du reste
du monde s'attendent au pire dans
une citadelle du Viet Minh
De notre envoyée spéciale Sabine BERRITZ
([Combat](#), 2 juin 1946)
