

Centre-Annam PORT DE QUINHON

LETTRES DU TONKIN
(*Le Temps*, 19 octobre 1885)

(De notre correspondant spécial.)
Hanoï, 23 août.

25 août

Le général de Courcy, qui devait partir ce matin pour Hué, se rend à Qui-Nhone, où la situation paraît être assez critique. Notre petit poste serait acculé sur la langue de terre servant de concession et les huit mille chrétiens qui s'y sont réfugiés pour échapper aux massacres manqueraient de riz. Une démonstration faite par le commandant en chef dégagera certainement Qui-Nhone. Il n'y a aucun doute à concevoir à cet égard, et les mandarins hostiles fuiront avec leurs bandes dès qu'ils apercevront les renforts. De Qui-Nhone, le général de Courcy ira sans doute à Hué, où le rejoindront, pour la cérémonie du sacre, M. Silvestre, le directeur des affaires civiles et politiques, et le kinhluoc (vice-roi) du Tonkin.

EN ANNAM
QUINHON
(*L'Avenir du Tonkin*, 2 juillet 1904)

Quinhon est un des points les plus intéressants de l'Annam central. Il gagnerait à être mieux connu sous son véritable jour. Notre gouverneur général actuel n'y est jamais venu. Il doit y avoir, dans les milieux officiels, un préjugé sur Quinhon, comme sur certaines autres parties de l'Annam. Il est à souhaiter que M. Beau s'intéresse à notre région, un voyage de Tourane à Phanrang, par la route Mandarine, le convaincrat facilement de l'intérêt qu'offre l'Annam. Souhaitons que cela arrive bientôt.

Quinhon est le deuxième port de l'Annam. Éclairé par un feu de port et le phare de Poulogambir, fréquenté par cent paquebots des Messageries maritimes et soixante à quatre-vingts paquebots étrangers, sans compter les nombreuses jonques chinoises et annamites et les chaloupes du commerce indochinois, il existe à Quinhon un échange d'importation et d'exportation des plus actifs.

En 1903, les Messageries maritimes seules ont embarqué à Quinhon :

7.068 484 kg de marchandises diverses, et débarqué 1.286 060 kg.

Les passages embarqués s'élèvent au nombre de 1.748 et il en a été débarqué 1.544.

Il serait intéressant de connaître les chiffres de la Douane.

En 1903, il s'est construit à Quinhon, sous l'active impulsion de son résident, 28 maisons nouvelles en pierres et recouvertes en tuiles. Pendant les dix années précédentes, six maisons seulement avaient été construites. Un superbe marché a été

édifié. Notre population, composée de 180 Européens et de 10 mille indigènes, y trouve largement à s approvisionner.

Deux grands boulevards, longs de 3 kilomètres, traversent la ville, l'embellissent et l'assainissent. D'autres nombreux travaux sont prévus ; seuls les crédits font défaut, c'est là le mal de l'Annam. Où va le fruit de ces impôts ?

Deux grandes industries y fonctionnent. M. G. Dombret, fondé de pouvoirs de M. L. Marquet, fabricant de produits chimiques à Paris, dirige avec succès une usine d'albumine et de jaunes d'œufs salés.

Messieurs Delignon et C. Paris en ont installé une autre à Phuphong, à 40 km. de Quinhon. Cet établissement est un modèle de perfectionnement, on y tisse le joli crépon de soie, dit de Quinhon, sous la surveillance de cinq chefs d'ateliers européens.

À Thanh-My, messieurs Rideau et Petitpierre fabriquent une huile de coco blanche de première qualité et des cordages très demandés.

Des briqueteries s'installent à Quinhon. La brique remplacera bientôt la pierre de Biênhoà employée jusqu'à ce jour dans la construction.

Quinhon
Départ de M^{me} Mathey
(*L'Avenir du Tonkin*, 15 mars 1910)

.....
Les nombreux amis qui l'ont accompagnée au wharf de Quinhon, en lui exprimant leurs vœux de prompt rétablissement, ont également formulé le souhait de la voir revenir le plus tôt possible reprendre sa place parmi la population de la ville.

9 octobre 1930
(*Bulletin administratif de l'Annam*, novembre 1930, p. 1518-1519)

M. Guihot, chef de la Subdivision maritime du Port de Quinhon, agissant pour le compte du Service des Travaux publics, est autorisé à faire usage de 500 kilogrammes d'explosifs, en vue du dérasement de la roche (-4,8), située dans le chenal d'entrée en lagune.

Délégation est faite au résident de Quinhon des pouvoirs nécessaires pour :

1° — déterminer les conditions de dépôt conformément aux règles posées par l'arrêté du 12 octobre 1911 ;

2° — fixer les quantités successives de ces explosifs qui pourront être employées ;

3° — viser les déclarations d'achat à intervenir aux lieu et place du chef de l'Administration locale.

9 octobre 1930

M. Ung-Khoan, tâcheron à Quinhon, est autorisé à faire usage, dans le territoire de la province de Quang-Nam, de 70 kilogrammes de cheddite en paquets de 2 kg 500 ; 600 détonateurs à 1 gr. 1/2 ; 600 mètres de cordon Bickford, nécessaires pour ses travaux de dérochement.

ANNAM

QUINHON
(*L'Avenir du Tonkin*, 14 février 1931)

Quinhon, port d'avenir ? — Je n'avais pas revu Quinhon depuis deux ans et comptais bien la voir transformée ou, du moins, en pleine ébullitions de croissance. L'on m'avait raconté, n'est-ce pas, des histoires de percement et de port en eau profonde !... Hum ! En guise d'eau profonde, je n'ai vu que des bancs de sable qui jaunoient sous le soleil ! Mais, mon dieu, nous avons le temps. Et puis, les dragues sont tellement rares, sur nos cotes. On en recausera en 1940. .

Par contre, la ville elle même s'est considérablement embellie : d'abord, la route qui y mène a été goudronnée, ce qui n'est pas un mince avantage pour les cyclistes ; ensuite, l'odeur d'œufs pourris qui vous accueillait à l'orée de la cité a disparu... mais c'est peut-être bien parce que, le jour où je suis arrivé, l'usine d'albumine ne fonctionnait point ¹ ! Après quoi, sur la route du collège, se dresse un hôtel annamite, assez mal compris au point de vue ventilation, mais dont les prix défient toute concurrence (je touche 10 % sur les recettes). Enfin, deux autres hôtels, français ceux-ci, accueillent le voyageur : Jacob ², qui est installé dans les anciens locaux de la Banque de l'Indochine, puis Morin ³ qui dresse une énorme façade à étage à côté de l'hôpital, face à la mer. Ce palace de 36 chambres sera inauguré vraisemblablement dans un mois.

Si, grâce à son port artificiel, Quinhon devenait centre d'escales... c'est 200 chambres qu'il faudra.

Vous voyez donc que... ah ! j'allais oublier de mentionner un drôle de petit bout de voie ferrée qui, en remblai et nantie d'un petit pont large comme un mouchoir, s'amorce orgueilleusement au pied de cette colline pelée, crevassée, lépreuse qui marque l'entrée de la ville. Cela vous réchauffe les boyaux, de voir ce remblai-là : que d'espoirs !... C'est que partira d'ici une grande jetée qui permettra aux paquebots de débarquer à quai leurs voyageurs ! C'est que d'ici partira l'éclair-omnibus qui vous mènera en 24 heures soit à Hanoi, soit à Saigon... Visions d'avenir...

Il n'y a en somme que la baie qui n'ait point changé de physiologie : elle rapetisse [?] toujours vers la pleine mer sa guirlande de montagnes violettes et d'îles embrouillonnées, dont certaines ressemblent à des navires à l'ancre et d'autres à rien du tout. Ce que les gardiens du phare de Poulo-Gambir doivent s'embêter, tout de même !

QUINHON
(*L'Avenir du Tonkin*, 20 février 1931)

Laissez aller ! — L'estacade qui est en face de la Poste est dans un bien triste état ! Il n'en reste plus que les madriers de soutènement ! Le tablier, le garde-fous sont partis en villégiature. Il faudrait tout de même savoir si cet appontement est utile ou s'il ne l'est point. Il me semble que les passagers du « Claude-Chappe », les amateurs de promenades en mer profitaient de son escalier. Donc, qu'on la remette en état ! Sinon, qu'on la fasse disparaître et qu'on utilise le bois : il y en a pour plusieurs centaines de piastres !

¹ Usine Maquet :

www.entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Marquet-Qui-nhon.pdf

² Hôtel du Commerce, tenu par Edmond Jacob :

www.entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Quinhon-Hotel_Commerce.pdf

³ Grand Hôtel Morin frères :

www.entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Quinhon-Grd_Hotel_Morin.pdf

Camranh Nhatrang ou port Dayot
PORT DE QUINHON
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 12 avril 1931)

Le port de Quinhon est actuellement inexistant ; il se réduit à une rade foraine à peu près sans abri. Derrière la bande de sable où est établie la ville, se trouve une lagune dans laquelle peuvent entrer les petits navires, grâce à un chenal dragué ; mais cette lagune même, très étendue vers le nord, n'offre qu'une très petite zone pour le mouillage des navires et, par mousson de N.E., il y règne un fort clapotis.

Les cargos et l'annexe des Messageries Maritimes mouillent en rade à un mille de terre. En cas de mauvais temps, les navires sacrifient leur arrêt de Quinhon et débarquent leurs marchandises dans le port voisin ou à leur retour, si les circonstances sont devenues plus favorables.

L'équipement du port se réduit à peu de chose.

Le trafic actuel du port de Quinhon est d'environ 40.000 t. par an ; c'est lui qui, actuellement, dessert la région des plantations de Pleikou et de Kontum et qui draine les marchandises de la région côtière entre le Varella et la région de Bongson.

On peut espérer que le trafic va se développer rapidement dans l'avenir, grâce à la mise en valeur des plateaux dont l'exploitation va commencer et grâce aux irrigations de Thuy-Hoa dont le riz produit viendra par jonques s'embarquer à Quinhon.

Il n'est pas imprudent d'escompter le doublement du trafic de ce port dans les 10 premières années, si un aménagement approprié du port en permet l'accès.

La Commission a estimé que la situation et le trafic de Quinhon comportaient un effort en sa faveur.

Elle a donc fait étudier deux projets d'aménagement, ne différant entre eux que par l'hypothèse faite du tonnage des navires à y admettre.

Dans le premier, on admet que le « Claude-Chappe » ou des navires de charge déjà assez importants doivent également entrer en lagune.

A. — Accostage en lagune

Dans les deux hypothèses, une digue en enrochements, parallèle au rivage actuel de la lagune, serait construit à 500 mètres au nord, sur les fonds moyens de (- 1,00). Le musoir est de cette digue serait placé de façon à laisser un chenal d'au moins 300 mètres entre son extrémité et la pointe de la rive est portant le feu rouge amont.

Cette digue aurait pour effet de protéger l'espace ainsi limité entre elle et la terre contre le clapotis.

A partir de l'appontement des Messageries Maritimes et se dirigeant vers l'ouest un terre-plein de 150 mètres de largeur serait remblayé et bordé du côté de la lagune par des appontements offrant au moins deux postes d'amarrage, soit environ 200 mètres.

La fosse entre les appontements et la digue serait draguée sur 150 mètres à la cote (- 5,50).

Le reste de la fosse serait dragué à la cote (- 2,00) sur 175 m. et pourrait servir au garage de la batellerie.

Le bassin ainsi créé serait fermé vers l'Ouest par une digue facile à modifier.

Le terre-plein de 150 m. permettrait la construction de hangars et l'établissement de voies ferrées.

B. — Accès et mouillage en lagune

1° - Navires de 5 mètres de tirant d'eau

Le chenal élargi à 100 mètres devra être dragué à la cote (- 6,5) et l'avant-port déterminé entre la pointe de Gia, la nouvelle dune et l'appontement où il offre une aire d'évitage de 500 mètres sur 500 m. serait dragué à la cote (- 5,5).

2° — Cas de plus grands navires

Les dragages du chenal et de l'avant-port seraient portés à la côte (— 8,00).

Le « Claude-Chappe » pourrait entrer en lagune et y trouver un bon mouillage. Il en serait de même, vraisemblablement, des grands navires de charge.

L'estimation du premier projet (cas de l'accès des bateaux de 5 m. de tirant d'eau) conduisait à une dépense de 1.175.000 \$, celle du second (cas des plus grands navires) s'élève à 1.500.000 \$.

En raison de la faible différence des prix entre les deux solutions et des avantages manifestes présentés par la seconde, la commission à l'unanimité, a décidé de rejeter la première solution et conseillé d'exécuter les travaux pour l'aménagement, à Quinhon, d'un port en lagune et d'un chenal dragué suffisant pour des navires de 7 m. 50 de tirant d'eau.

Elle a jugé indispensable de réaliser l'élargissement du chenal du côté de l'ouest, de façon à reporter légèrement son axe vers la gauche, d'en baliser la courbe par des pylônes lumineux, de faire sauter la roche à (— 4,8) située à l'ouest du chenal au droit du phare.

LE VOYAGE DE S.M. BAO-DAI
(*L'Avenir du Tonkin*, 18 janvier 1933)

.....
Après être rentré déjeuner à la Maison de France de Qui-Nhon, le cortège a visité le port où se poursuivent d'importants travaux destinés à accroître les possibilités commerciales de ce centre. M. Guihot, ingénieur en chef de la Subdivision, a fait au Souverain un intéressant exposé de ces travaux.

ANNAM

QUINHON

(*L'Avenir du Tonkin*, 25 mars 1937, p. 4, col. 1)

Notre port. — Il est entré dans notre port, en 1938, 131 vapeurs et 868 voiliers et il en est sorti 131 vapeurs et 849 voiliers, soit 1.002 aux entrées et 983 aux sorties. Ces bateaux jaugeaient 379.128 tonneaux aux entrées et ont débarqué 9.672 tonnes de marchandises. À la sortie, le tonnage de jauge a été de 379.651 tonneaux et les marchandises embarquées ont atteint 11.097 tonnes. Au total, au cours de l'année 1938, vapeurs ou voiliers ont débarqué ou embarqué 20.769 tonnes de marchandises.

AVIS AUX NAVIGATEURS
Côte d'Annam
PORT DE QUINHON
(*L'Avenir du Tonkin*, 12 mai 1937)

Les navigateurs sont informés qu'à compter du 9 mai 1937, le feu établi sur la pointe sw de la presqu'île de Phuoc-Mai, à l'entrée du port de Quinhon, donnera un groupe de trois occultations toutes les 12 secondes :

LUMIÈRE 4 s. 5
OBSCURITÉ 1' 5
LUMIÈRE 1' 5
OBSCURITÉ 1' 5

Toutes les autres caractéristiques restent les mêmes.

Haïphong, le 8 mai 1937

GAUTHIER

L'INSPECTION DE L'EMPIRE INDOCHINOIS
LE VICE-AMIRAL D'ESCADRE JEAN DECOUX,
GOUVERNEUR GÉNÉRAL DE L'INDOCHINE,
À QUINHON
(*L'Avenir du Tonkin*, 12 avril 1941)

Quinhon, 11 avril (Arip). — Accompagné de M. Auger, inspecteur des Affaires politiques et administratives, du résident, M. Labbey, et de M. Portier, membre du Grand Conseil, le gouverneur général s'est fait exposer sur place le 11 avril l'économie des travaux que nécessiterait l'aménagement du port de Quinhon.

C'est une question qui a été mise à l'étude depuis fort longtemps, mais à laquelle la mise en valeur des plateaux de l'Annam centra! et méridional, devant elle-même résulter des énormes travaux de routes en cours d'exécution vient de donner une actualité nouvelle. En effet, si les possibilités naturelles de la baie ne sont pas comparables à celles de Camranh ou de port Dayot, en revanche, les défenseurs du projet font valoir que le port naturel de Quinhon est la voie d'accès sur la mer toute désignée des provinces du Binh-Dinh, du Phu-Yên, du Kontum, de Pleiku et peut-être même bientôt du Darlac.

L'entreprise comporterait deux ordres de travaux : le creusement d'un chenal d'accès et l'aménagement du port en lagune. Leur importance varierait selon qu'on déciderait de rendre ce dernier accessible à des navires calant 5 m. ou 7 m. 50. Selon le cas, la dépense avait été évaluée, par une commission technique constituée en 1929, à 1.175.000 ou à 1.500.000 piastres. Ces chiffres n'ont évidemment plus aujourd'hui qu'une valeur indicative.

.....
