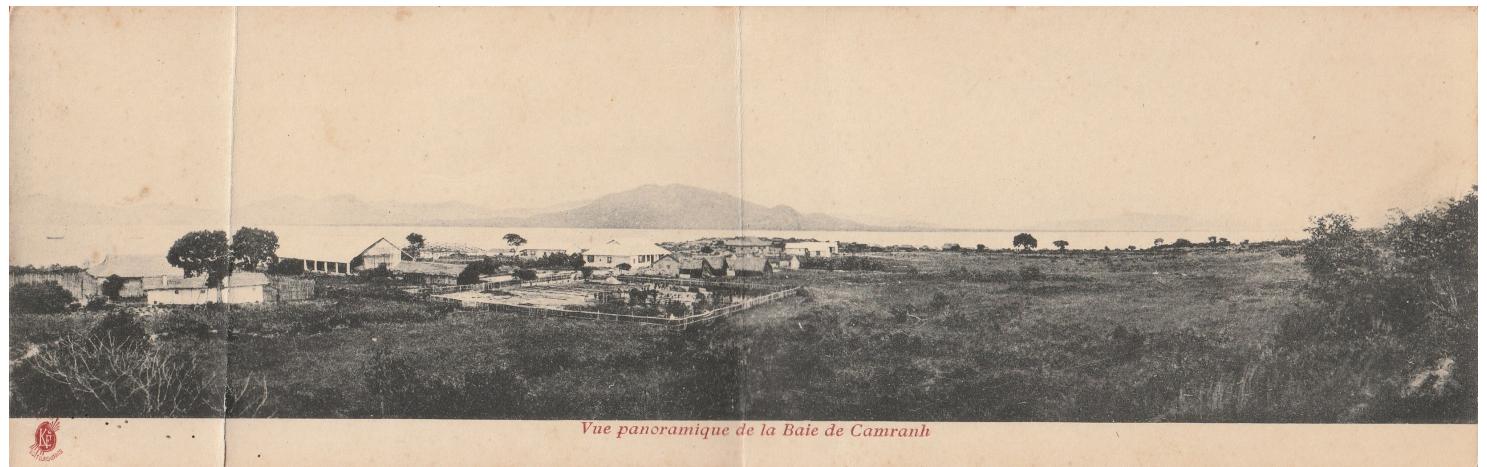


SOCIÉTÉ CONCESSIONNAIRE DES ÉTABLISSEMENTS ET DU PORT DE CAM-RANH



Coll. Olivier Galand

Vue panoramique de la baie de Camranh (KF, Éditeurs d'arts, Paris).

1901 (18 octobre) : Pierre-François Sauvaire marquis Pierre de Barthélémy et le comte Robert de Pourtalès, concessionnaires.

Arthur-Robert de POURTALÈS

Né le 30 octobre 1874 au château de Bandeville à Saint-Cyr-sous-Dourdan.
H.E.C.

Débuts chez MM. Ed. Schluter and Co, négociants à Liverpool.
Administrateur de la [Société d'entreprises et d'exploitations en Indo-Chine](#),
commissaire aux comptes de la [Société des mines d'étain de Cao-Bang](#),
vice-président des [Étains et wolfram du Tonkin](#),
et administrateur de leurs différentes filiales et participations :

[Mines de Ban-Man](#),
[Mines d'or de Bao-Lac](#),
[Étains de l'Indo-Chine](#),
[Compagnie fermière des étains d'Extrême-Orient](#),

...
Décédé en 1942.

Cam-ranh
(*L'Avenir du Tonkin*, 3 mars 1906)

M. de Lafaulotte vient de renoncer à la concession gratuite et provisoire d'un terrain domanial de 490 hectares qu'il avait obtenue dans la vallée de Ba-Ngoi, à l'ouest de la baie de Camranh.

Cette concession, datant du 19 janvier 1904, comprenait les localités de Dong-Lac, Ca-Coc, Dong-Giai et Ba-Hung, dépendant du huyén de Vinh-Duong, province de Khanh-Hoa.

Une escadre japonaise à Cam-Ranh
(*L'Avenir du Tonkin*, 16 juillet 1906)

Par télégramme de notre correspondant, le 14 juillet :

Une escadre japonaise composée des cuirassés *Matshima*, *Itsukushima*, *Irushima*, a mouillé vendredi à une heure de l'après-midi dans la baie de Cam-Ranh. Cette escadre est repartie samedi matin pour le nord après s'être ravitaillée.

Précautions à prendre
(*L'Avenir du Tonkin*, 21 juillet 1906)

La récente visite de l'escadre japonaise à la baie de Cam-Ranh démontre tout l'intérêt que nos rivaux prennent à l'Indo-Chine.

L'arrêt des navires japonais n'est pas le seul effet d'une escale banale ; les officiers de cette force navale ont voulu également se rendre compte de la valeur de Cam-Ranh comme base d'opérations en cas de guerre maritime. Soyons certains que le séjour de cette escadre, tout court qu'il ait été, aura été mis à profit, qu'une ample moisson d'observations aura été faite.

À l'heure actuelle, nous constatons avec regret qu'aucun effort sérieux n'a été accompli sur la longue ligne des côtes de l'Annam, du cap Saint-Jacques à Moncay au point de vue de la défense.

Tourane, Haïphong, Nam-dinh sont à la merci d'un coup de main de marins hardis. Nulle part, il n'existe un ouvrage défensif.

L'embouchure de nos fleuves est ouverte à toutes les entreprises de l'ennemi. Par là, il se rendra facilement maître de l'intérieur et nous créera des difficultés sérieuses.

Le mal actuel est tellement évident que l'un des grands mandarins annamites demandait l'an passé au Conseil supérieur de l'Indochine d'émettre le voeu que la défense de toutes les embouchures des fleuves sur la côte d'Annam fût assurée.

Nous ignorons le sort réservé à cette proposition par le conseil de défense, mais nous sommes obligés de dire qu'aucune précaution n'a été prise, que nos ports, la baie de Cam-Ranh elle-même, n'ont pas été mis à l'abri d'une attaque quelconque.

Il fut pourtant un moment question de doter l'Indo-Chine de moyens de défense; deux missions extraordinaires, l'une technique, l'autre parlementaire, furent même envoyées de la métropole, à grands frais et à grand fracas.

Maintenant, cette grande ardeur s'est éteinte comme un vulgaire feu de paille.
Nous n'avons rien de plus.

L'INDOCHINE À L'EXPOSITION COLONIALE DE MARSEILLE
par Alf. Meynard
(*L'Avenir du Tonkin*, 2 septembre 1906)

Du côté des exposants particuliers, je citerai ...MM. de Barthélémy et Pourtalès qui ont synthétisé admirablement sur quelques étages l'effort considérable qu'ils ont accompli à Cam-Ranh — pêcheries, dépôt de charbon, cultures, etc

L'ANNAM À L'EXPOSITION COLONIALE DE MARSEILLE
par A. Raquez
(*L'Avenir du Tonkin*, 25 novembre 1906)

Avec MM. de Barthélémy et de Pourtalès, nous entrons dans la baie de Cam-Ranh. Un panorama très réussi nous en fait goûter le charme pittoresque. Non moins curieuse, les nombreuses variétés de poissons qui flottent dans des liquides conservateurs, sans avoir rien perdu de leurs couleurs étranges. Des coquillages aux formes invraisemblables, des connues apocalyptiques et plus loin, du nuoc-mam soigneusement enfermé à côté de graines et de divers produits agricoles. Exposition remarquablement présentée.

Commission permanente du Conseil supérieur
(*L'Avenir du Tonkin*, 10 décembre 1906)

La Commission permanente du Conseil supérieur de l'Indo-Chine s'est réunie hier, lundi 10 décembre, à huit heures et demie du matin à l'hôtel du Gouvernement général

Ordre du jour

XXI. — Marché passé avec M. M. Kessler, Gaillard et Cie pour la construction d'une grue roulante sur l'appontement de Cam-Ranh.

Cam-Ranh
(*L'Avenir du Tonkin*, 20 janvier 1907)

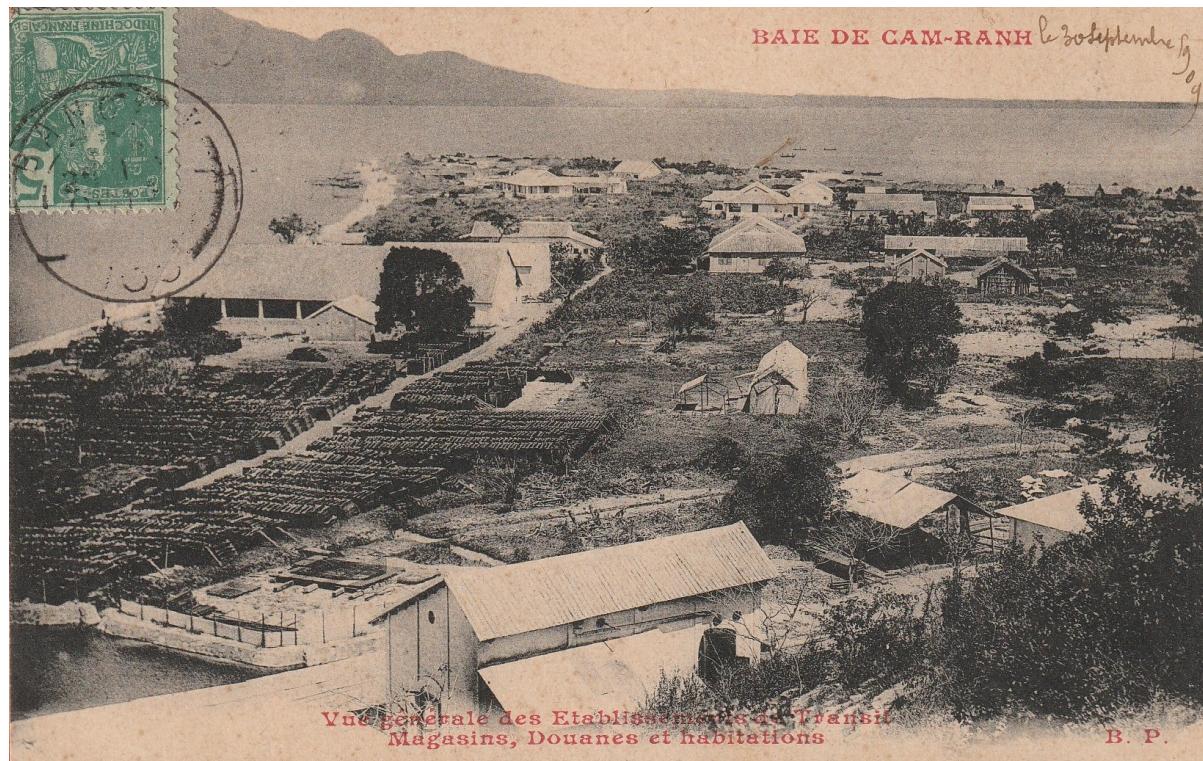
Une pêcherie française. — C'est avec plaisir que nous voyons des industries nouvelles se créer dans notre colonie, aussi sommes nous heureux d'apprendre qu'une grande pêcherie vient d'être installée dans la baie de Cam-Ranh et va faire une grosse concurrence aux poissons secs et salés qui, jusqu'à ce jour, venaient du Siam et de la Chine. L'an dernier, les statistiques démontraient que les importations de poissons préparés avaient augmenté de 392.378 francs ; tout fait prévoir que l'année prochaine, nous aurons une grosse diminution, au contraire, à enregistrer sur cet article.

Malheureusement pour que cette pêcherie puisse laisser quelque bénéfice à ses propriétaires, il faut qu'ils puissent exporter une partie de leur production. Or cela leur est, paraît-il, impossible, les Chinois de Singapour et de Hong-kong les ayant boycottés.

Il nous semble que la question est assez intéressante pour que nos consuls s'en occupent. La richesse d'un pays consiste uniquement dans son commerce d'exportation, le seul qui fasse entrer de l'argent, qu'on s'en souvienne en haut lieu.

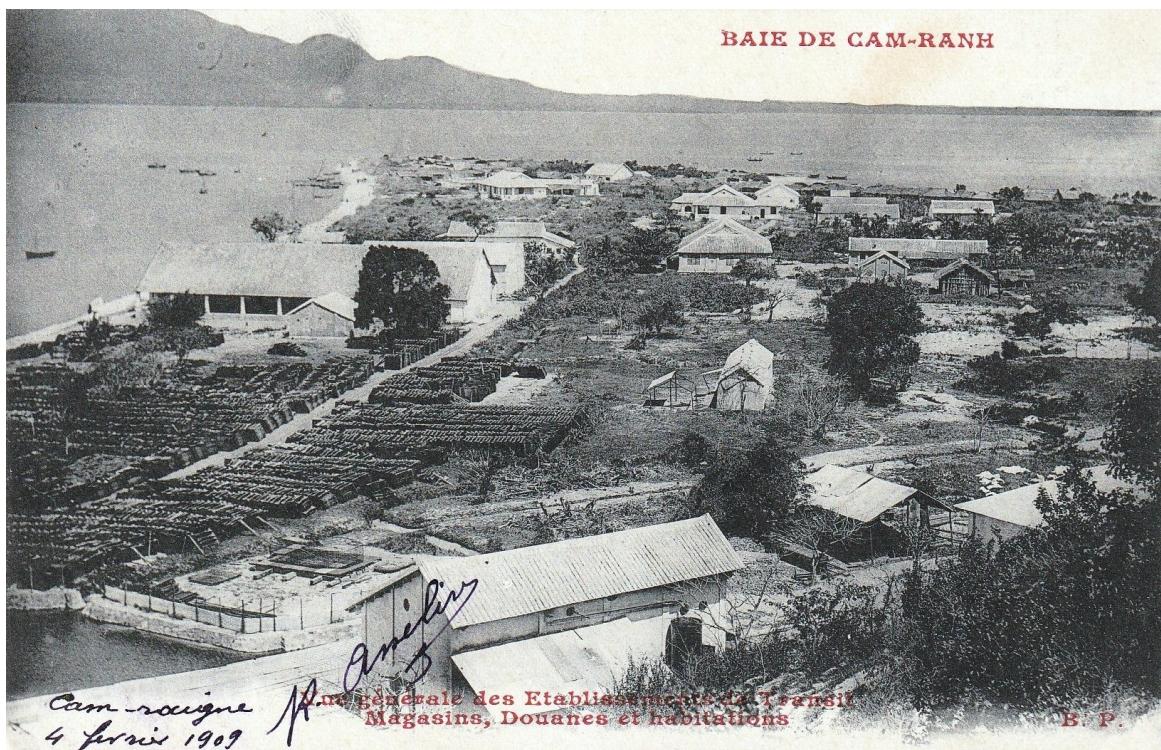
Annuaire générale de l'Indochine française 1908, 246 :

Pêcheries. — Les pêcheries de Cam-Ranh, que MM. de Barthélémy et de Pourtalès ont fait installer sur le modèle de celles de Tunisie, alimentent une sécherie de poissons assez importante.

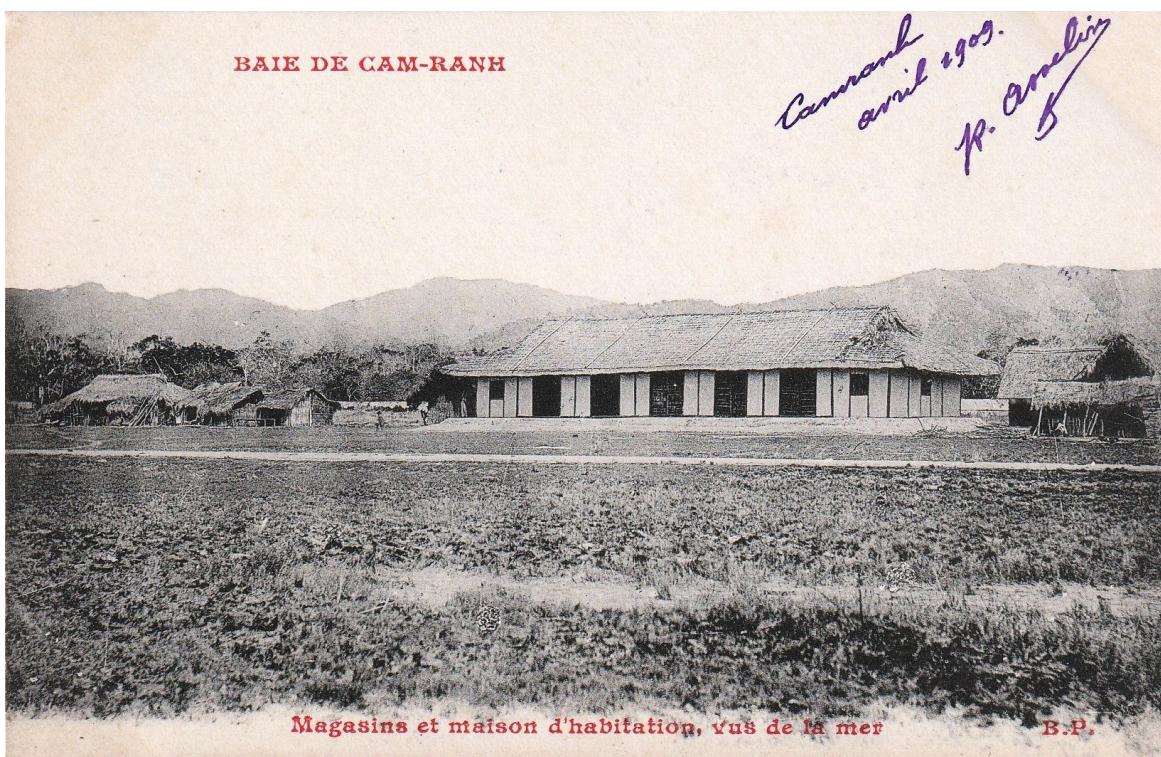


[Coll. Olivier Galand](#)

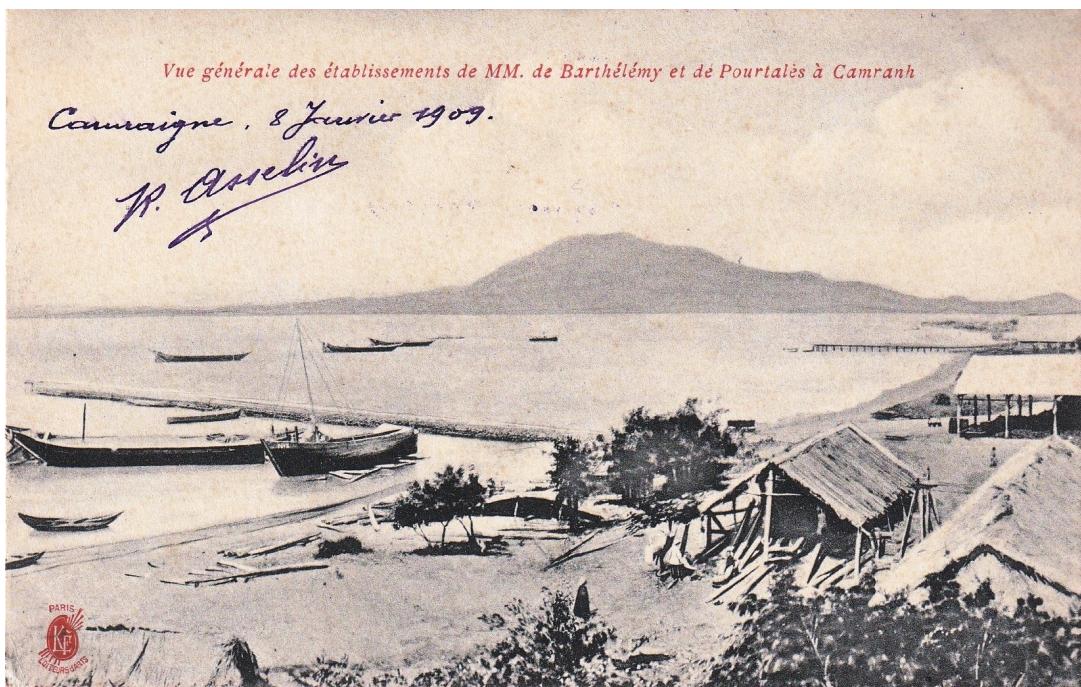
Baie de Cam-Ranh. — Vue générale des établissements de transit
Magasins, douanes et habitations (B.P.)



Idem en plan resserré.



Coll. Olivier Galand
Baie de Cam-Ranh. — Magasins et maisons d'habititations (B.P.)



Coll. Olivier Galand

Vue générale des établissements de MM. de Barthélémy et de Pourtalès
(KF, Éditeurs d'arts, Paris)



Coll. Olivier Galand

Cam-Ranh. — Logement de MM. de Barthélémy et de Pourtalès et village annamite
(KF, Éditeurs d'arts, Paris)

Cam-Ranh
(*L'Avenir du Tonkin*, 14 mars 1911)

Le port. — L'importante et active société les [Comptoirs français du Sud-Annam](#) vient d'apporter une intéressante modification à la formation de ses comptoirs. Cam-Ranh est devenu le centre du groupe sud.

Nous voyons avec satisfaction cet appoint commercial, consacré surtout à l'exportation, s'ajouter aux entreprises qui feront de Cam-Ranh ce qu'il est appelé à devenir, un port d'échange et de ravitaillement en vue.

EN ANNAM
Cam-Ranh
(*L'Avenir du Tonkin*, 4 juin 1911)

Il y a six ans. — On nous écrit : Le 27 mai 1905 marqua dans l'histoire contemporaine une date qui, pour nous surtout, ne saurait s'effacer de la mémoire,

La flotte, espoir suprême de notre amie et alliée la Russie, fut anéantie pendant la sinistre journée de Tsoushima par la flotte japonaise commandée par l'amiral Togo.

Avec les valeureux marins de Rojestvenski disparaissait le principal effort de la Russie.

La marche de cette grande force navale venue de la mer Noire et de la mer Baltique, à travers les mers, constitua une rude série de manœuvres, d'énergie, d'endurance et de patriotisme.

L'Indochine fut la dernière à recevoir cette flotte, dont les navires parurent sur les côtes de l'Annam. Le 14 avril 1906, à 2 heures du soir, le deuxième escadre russe composée d'une cinquantaine de bâtiments et précédée de dix contre-torpilleurs pénétra dans la baie de Cam-Ranh : dix sept mille hommes étaient à bord.

Les Russes entrèrent à Cam-Ranh à tonte vitesse, évoluèrent dans le bassin sans sondage ni tâtonnements. Ils la connaissaient donc à l'avance et avaient apprécié toute la valeur de ce port..

L'escadre russe quitta Cam-Ranh le 26 avril, après s'être amplement ravitaillée sur ce point de la côte d'Annam en vivres frais, charbon, etc. Vingt-cinq mille francs de bétail furent fournis par le dévouement des colons français et avec le concours empressé des nhaqués annamites. Quant à l'eau, on sait qu'à Cam-Ranh, elle est de première qualité.

Ce séjour de la marine russe à Cam-Ranh avait sa signification. .

Il n'existe pas sur l'étendue de nos côtes indochinoises un havre mieux doué par la nature. Le choix des officiers russes aurait dû ouvrir les yeux de ceux qui ont charge de la défense de l'Indochine. C'est là que devrait être posée, après ce témoignage éloquent, la base de notre force navale et le point de ravitaillement de la marine marchande Six ans se sont passée depuis cette journée. Que reste-t-il de cet éloquent exemple ? La tombe d'un officier russe, et l'incurie de nos gouvernants. Certes, Cam-Ranh aura son heure où justice sera rendue aux hommes qui ont porté sur cette partie de l'Annam leur activité et leurs espérances dans un coup d'œil clairvoyant. La force des choses s'impose contre toutes les rivalités et contre toutes les indifférences qui contrarient l'avenir de Cam-Ranh.

Vol postal
(*L'Avenir du Tonkin*, 10 juin 1912)

MM. de Barthélémy et de Pourtalès, colons à Cam-Ranh, ont déposé une plainte à la police pour spoliation d'un pli chargé dans lequel aurait été dérobé une somme de 1.050 piastres. Le destinataire n'aurait trouvé dans l'enveloppe qu'un vieux morceau de journal.

Cam-Ranh
(*L'Avenir du Tonkin*, 17 juin 1912)

On nous écrit :

Notre rade. — On s'entretient ici de la nouvelle marche des paquebots subventionnés des Messageries maritimes. Les grands courriers venant directement de France feraient, à partir du premier juillet prochain, escale dans les ports principaux de la côte de l'Annam, Cam-Ranh et Tourane.

Habitués, jusqu'à ce jour, à la visite hebdomadaire des modestes raffiots de cette Compagnie, on demande si la fréquentation de ces grande navires n'imposera pas enfin à l'Administration supérieure l'obligation tant réclamée par l'opinion publique de l'organisation et l'outillage de notre belle rade de Cam-Ranh et de sa sœur Tourane.

C'est, en effet, une chose lamentable, qui fait peu honneur à la sollicitude de l'Administration de l'Indochine que l'abandon exagéré et prolongé de ces deux ports donnés par la nature à notre colonie. Il faut peu d'efforts et de dépenses pour faire de Cam-Ranh le port remarquable qu'il doit être. C'est une œuvre nécessaire, profitable au développement de l'Annam.

Pour Tourane, le sacrifice financier serait plus considérable, mais il semble nécessaire dans un avenir prochain.

Cam-Ranh
(*L'Avenir du Tonkin*, 13 juillet 1912, p. 4)

Amélioration future. — Le Conseil de gouvernement de l'Indochine, à sa dernière réunion annuelle, en décembre 1911, a décidé l'installation à Cam-Ranh d'un poste du service des phare et balises. C'est là une indication de la valeur réelle de ce point de la côte d'Annam sous le rapport de la pratique maritime.

L'administration va procéder prochainement à l'édition à Cam-Ranh des constructions qui seront affectées par les Travaux publics à cet intéressant et utile service. C'est un appoint de plus à l'importance incontestable du port de Cam-Ranh, qui, de l'avis général, doit être l'objet de la sollicitude éclairée de l'administration de l'Indochine.

Indochine
(*La Dépêche coloniale*, 19 décembre 1912, p. 2, col. 2)

Le Gouverneur général a quitté Saïgon le 19 novembre pour se rendre à Nhatrang afin de parcourir la région dévastée par le dernier typhon. M. [Sarraut](#) a visité ensuite le port de Camranh où il a été rejoint, le 21, par le secrétaire général du gouvernement général revenant du Langbian.

Le Gouverneur général, accompagné de M. Van Vollenhoven, a pris passage à Camranh sur un contre-torpilleur de la division de Cochinchine pour revenir à Saïgon.

Cam-Ranh
(*L'Avenir du Tonkin*, 19 avril 1913)

Une chasse au tigre. — Dimanche dernier, on annonçait que le village de Tuy-Triêu, sur la concession du marquis de Barthélémy, était victime de nombreuses attaques de tigres. Un chien fut enlevé dans la maison même d'un colon, M. de Houdetot. Le lendemain, un cheval fut pris à 11 heures du matin, aux alentours de la maison, et une tigresse et son petit, en train de dévorer l'animal, se refusaient à abandonner la place malgré la venue d'une vingtaine d'Annamites battant du tam-tam.

Un cavalier alla prévenir M. de Barthélémy qui accourut, avec un compagnon de chasse, M. de Lartigue, garde principal de Ninh-Hoa. À peine étaient-ils arrivés, qu'on constatait que les fauves venaient d'enlever un cochon dans le village. Les chasseurs, guidés par les villageois, suivirent sur le sable les pistes fraîches, et arrivèrent au sommet d'une dune dominant un petit marécage, couvert de hautes herbes, d'où ils virent bientôt sortir quatre tigres ensemble !

L'un d'eux, atteint par M. de Barthélémy de deux balles d'express, se traîna cent mètres plus loin jusque dans un buisson d'où il tint tête à ses assaillants et chargea furieusement. Grâce à des pétards dynamites que les chasseurs avaient eu la précaution d'emporter avec eux, le fauve put être débusqué et achevé.

Sur rade. — La rade de Cam-Ranh a eu, du 8 au 13 successivement, la visite du *Dupleix* et de la *Décidée*. Le premier a réparé une avarie à son arbre de couche et fait sa provisions.

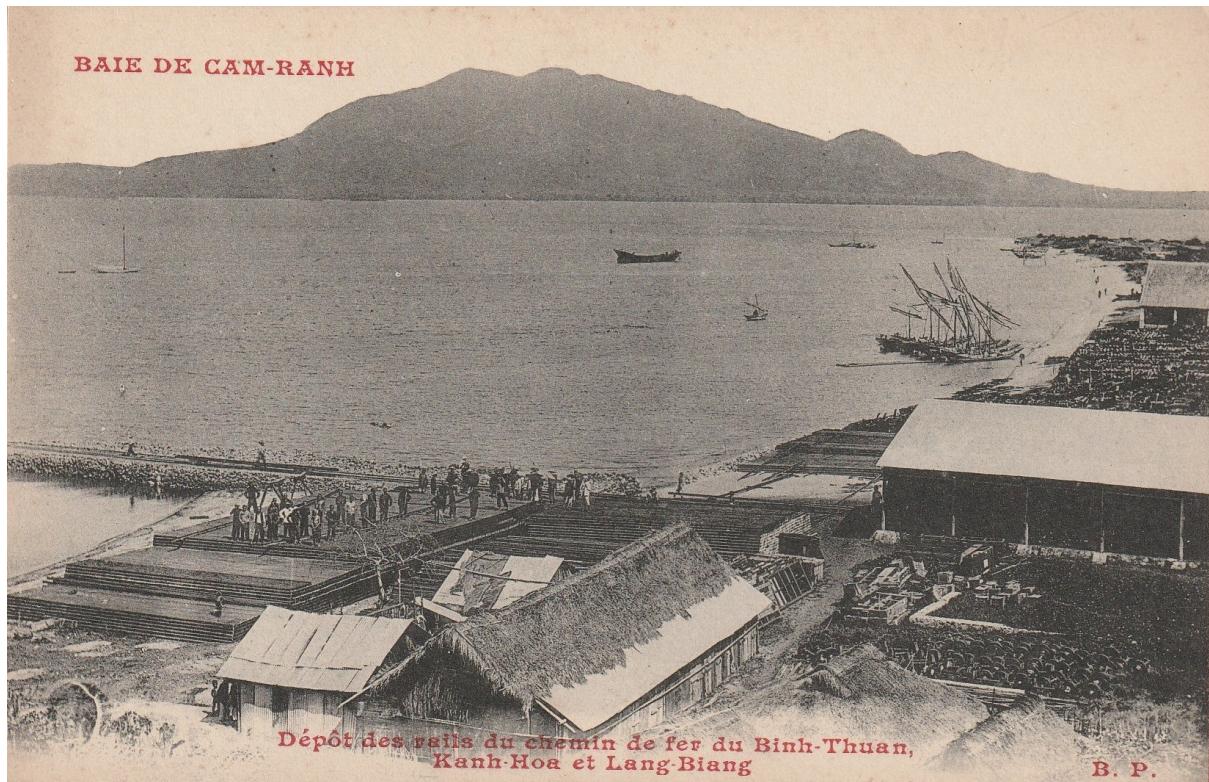
SOCIÉTÉ CONCESSIONNAIRE
DES ÉTABLISSEMENTS ET DU PORT DE Cam-Ranh
(*Les Annales coloniales*, 1^{er} juillet 1913)

Albert Sarraut n'a pas pris part officiellement à l'exposition de Gand. Mais l'initiative privée a supplié à l'administration et parmi les exposants Indochinois, deux méritent une mention particulière. C'est d'abord la Société concessionnaire des établissements et du port de Cam-Ranh, fondée il y a seize [douze] ans par le marquis P. de Barthélémy, et le comte de Pourtalès. Dans l'accomplissement de la tâche qu'il s'était assumée, M. de Barthélémy a fait preuve d'un noble désintéressement, d'une admirable énergie et d'une persévérance qui pourraient être données en exemple à beaucoup d'agités, d'ignorants et d'envieux. Habitant à Cam-Ranh même, organisant et dirigeant tout lui-même, le marquis de Barthélémy tirera peut-être un jour l'intérêt des capitaux qu'il a dépensés à la création du port de Cam-Ranh et ce sera justice. Disons en quelques mots en quoi consiste Cam-Ranh.

La baie de Cam-Ranh en Annam est située sur la route directe des courriers de Chine et du Japon, à mi-chemin entre Singapour et Hong-Kong. Facilement accessible de la haute mer, elle a été choisie par M. de Barthélémy pour sa situation exceptionnelle qui en fera un des principaux ports de l'Indochine. En 1900, l'emplacement du port était un territoire délaissé et aride. MM. de Barthélémy et de Pourtalès obtinrent, par arrêté du 18 octobre 1901, une concession provisoire de 7.500 hectares qui renfermait 4 lots de concession définitive (arrêté du 22 mai 1907). Le port, dont la description suit, a été ouvert par arrêté du 1^{er} septembre 1903.

La baie, avec son entrée large et profonde, d'un accès facile par tous les temps et à toute heure du jour et de la nuit, permet aux grands navires d'y évoluer sans le moindre danger ; le mouillage est très sûr ; les plus grosses houles n'atteignent pas un mètre ; l'amplitude des plus fortes marées est de 1 m. 30.

La chaleur et la sécheresse prédominent avec une température qui varie entre 20 et 30 degrés. Par contre, les nuits sont fraîches. La brise de la mer s'élève à 10 heures. La saison des pluies commence en mai et finit en juillet. Dans le voisinage du port, s'élève le plateau de Lang-biang où un sanatorium est projeté.



[Coll. Olivier Galand](#)

Dépôt des rails du chemin de fer du Binh-Thuan, Khanh-Hoa et Lang-Biang (coll. B.P.)

L'aménagement du port a nécessité de grands travaux. Il a fallu d'abord assainir l'emplacement envahi par les eaux qui ne s'écoulaient pas ; elles furent captées et conduites dans un lac artificiel ; puis construire des jetées. Ces jetées furent utilisées pour la première fois en 1905 par l'escadre russe ; en 1906, elles servirent au débarquement de 20.000 tonnes de rails et traverses destinées au chemin de fer en construction. Elles sont pourvues de voies Decauville et de grues. Il faut mentionner également la construction d'un hangar pouvant abriter 3.000 tonnes de charbon, de grands magasins de transit, d'un dépôt d'approvisionnement, d'ateliers mécanique, de réparation de matériel, de scieries à vapeur, de machines à glace, de dépôt de pétrole, d'habitations pour le commandant du port, pour les employés, les mécaniciens, de bureaux pour directeur, la Douane ; de deux hangars pour les marins de la défense mobile. Enfin, on trouve à Cam-Ranh un hôtel, un cercle, un tennis, des jardins potagers irrigués, une maison pour les touristes. Les alentours fournissent des chasses où abondent les tigres, les éléphants.

Le bureau des postes et télégraphes est relié à la gare de Banghoï par un câble sous-marin. Deux villages situés à proximité et bien approvisionnés abritent deux cents familles de travailleurs indigènes.

Les navires qui viennent faire escale ont à leur disposition quatorze chalands, trois remorqueurs, un water-boat, des chaloupés à vapeur. L'eau potable se trouve partout en abondance. Dans l'intérieur de la concession on trouve également une saumurerie, des parcs à bœuf et des plantations renfermant 115.000 cocotiers.

Les ressources alimentaires consistent en viande de bœuf, de porc, en poulets, canards, lièvres, en dehors des légumes, des œufs, du riz et du poisson. Le prix de la

main-d'œuvre et des matériaux sont les suivants : une journée de coolie, 0 fr. 85 cent., d'ouvrier, 1 fr. à 2 fr. 50 ; un mètre cube de bois dur coûte de 30 à 50 fr. ; de moellons, 1 fr. 70 ; de chaux, 6 fr. ; un baril de ciment est payé 21 fr. Le débarquement d'une tonne de marchandises revient à 2 fr.

[Salines de Trai-Ca]

L'activité de MM. de Barthélémy et de Pourtalès ne s'étend pas seulement à l'aménagement et au perfectionnement des ouvrages d'ordre maritime. Ils sont également concessionnaires de 150 hectares de salines situés sur l'emplacement de palétuviers, et qui sont en pleine production depuis 1908. Un appontement de 1.100 mètres de longueur et de 4 m. 50 de fond peut recevoir des navires de 1.500 tonnes pour le chargement du sel. Cette production donnera, dans quelques années, un rendement annuel de 20.000 tonnes. L'installation des sauniers a rendu nécessaire la création d'un village qui a été construit sur la route Mandarine.

MM. de Barthélémy et de Pourtalès ont étudié les terrains de la Pointe du Doigt en vue de la fondation d'une ville qui serait reliée directement par un embranchement de 6 km. à la grande ligne transindochinoise de Saïgon. Les rues sont désignées ; l'eau y serait fournie abondamment par des puits, et deux sources à fort débit. On y utiliserait une chute puissante de 200 chevaux.

Dans la baie, sur la côte opposée, à 6 km. des établissements de MM. de Barthélémy et de Pourtalès, à la pointe Dabac, un appontement a été construit par les Travaux publics, avec une voie ferrée de 4 km. rejoignant Banghoï sur la ligne côtière de Saïgon à Hanoï. La baie est bordée de concessions françaises qui mettent le pays en valeur ; on y a établi deux grands comptoirs d'approvisionnements généraux et deux hôtels. Les concessionnaires exploitent des cultures de maïs, de coton, de ricin ; ils s'occupent d'élevage, de la fabrication de la chaux de madrépore dont il existe de grands bancs. Les roches granitiques donnent d'excellents moellons et du ballast ; les hauteurs environnantes sont couvertes de bois dur de construction ; le sable fin des dunes peut alimenter des verreries. Enfin, Cam-Ranh est appelé à devenir un centre de distillerie et de plantations de caoutchouc.

Les indigènes cultivent le riz, le maïs, le coton, le ricin, les haricots, les courges ; ils s'occupent de tout ce qui concerne la préparation du poisson ; ils recueillent sur les côtes des tortues de mer, des langoustes, des huîtres, des coquillages à nacre.

Lorsque la voie ferrée atteindra le sommet du Lang-Biang, l'importance commerciale du port s'accroîtra. Ce plateau où l'Administration a décidé d'établir un sanatorium, est, en effet, couvert de milliers de kilomètres de forêts de pins qui, exploitées, alimenteront des scieries, et deviendront précieuses pour l'industrie du papier.

L'activité du port s'est traduite en 1909 par un mouvement de 474 vapeurs et jonques ; 1.814 bœufs et buffles ont été exportés sur Manille. On compte pour 1913 sur un mouvement de sortie de 12.500 tonnes dont 7.000 pour le sel, 2.500 pour les bois et 3.000 pour des marchandises diverses.

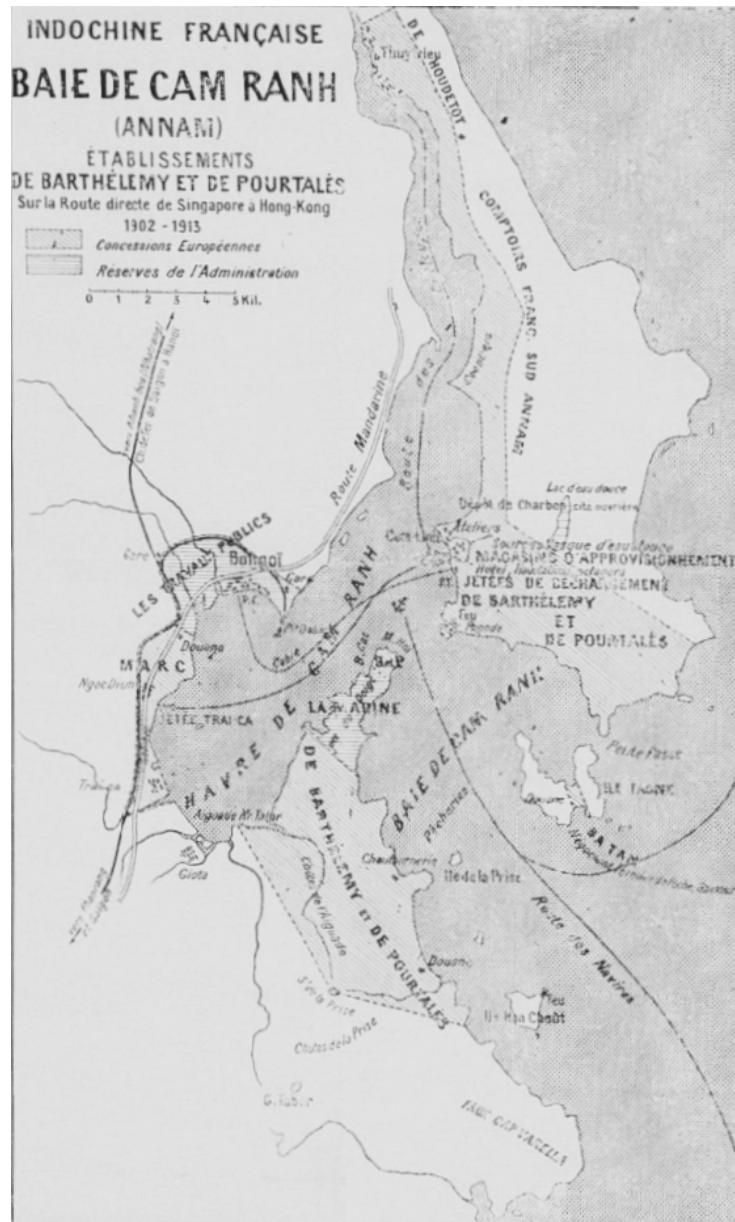
Avec les dimensions, de jour en jour plus grandes que l'on donne aux navires, il arrivera bientôt que la navigation en rivières leur sera rendue très difficile : il faudra chercher en dehors de Saïgon et de Haïphong un port où ils pourront évoluer à leur aise. La magnifique baie de Cam-Ranh sera là pour les recevoir ; guidés par les feux de Poulo-Condore, du Cap Saint-Jacques et de Padaran, ils atteindront facilement le nouveau port créé et aménagé si parfaitement par MM. de Barthélémy et de Pourtalès.



Coll. Olivier Galand

Camranh. — M. de Pourtalès et ses invités. Retour de chasse (KF, Éditeurs d'arts, Paris).

Nº spécial.
 LE PORT DE CAM-RANH
 par A. GAGNY
(Les Annales coloniales, 16 juillet 1914)



Service cartographique des Annales coloniales

FONDATION DU PORT
 DE
 Cam-Ranh
 (EN ANAM)
 par MM. de Barhély & de Pourtalès
 Port d'escale pour grands navires
 à l'abri des moussons, climat sains
 Ravitaillements, Charbon
 Eau douce abondante

Vivres
CONCESSIONS :
Agriculture, élevage
Saline, pêcheries
Forêts, terrains miniers
Chutes d'eau
Ville future

DÉVELOPPEMENT DE L'ENTREPRISE

- 1900 : demande de concession
 - 1902 : prise de concession
 - 1903 : études hydrographiques
 - 1904 : dépôt de charbon, eau douce
 - 1905 : jetée & appontement. Séjour de l'escadre russe
 - 1906 : débarquement de rails et travaux pour le chemin de fer en construction
 - 1907 : secondé jetée, occupation du port par la Défense mobile
 - 1908 : rendement des salines
 - 1909 : troisième jetée pour l'exportation de sel
 - 1910 : développement de l'agriculture
 - 1911 : Cam-Ranh, port de commerce
 - 1912 : Cam-Ranh à l'abri des cyclones, installation des Comptoirs français du Sud-Annam
 - 1913 : continuation du chemin de fer du Lang-Biang pour l'exploitation des fôrêts.
12.500 tonnes d'exportation locale s'annoncent pour 1913 :
 - sel 7.000 tonnes
 - bois : 2.500 tonnes
 - divers : 3.000 tonnes
-

L'ŒUVRE DE M. DE BARTHÉLÉMY

Le fait de venir dépenser en Indochine, dans la solitude de la brousse, des millions qui vous eussent permis la vie fastueuse et oiseuse de Paris est assez peu banal.

C'est pourtant ce qu'a fait le marquis de Barthélémy en renonçant aux Boulevards et au Bois pour venir, à 4.000 lieues de France, créer le port futur de la France d'Extrême-Orient.

Jusqu'au jour où un heureux hasard m'a conduit à l'appontement de M. de Barthélémy et permis de visiter, sous son aimable conduite, la concession de Cam-Ranh, j'avoue que j'étais un peu sceptique.

Mais, lorsque j'ai vu l'énorme paquebot *Sontay* arriver sans la moindre difficulté à quelques mètres de l'appontement, j'ai compris l'intérêt que présentait, pour l'avenir de la navigation extrême-orientale, cette baie immense, entièrement abritée, où toutes les escadres du monde pourraient se donner rendez-vous sans encombre, et sans crainte de se « ficher au plein », pour emprunter l'expression pittoresque des vieux loups de mer.

L'ENSABLEMENT DES PORTS DE L'INDOCHINE

Il ne faut pas oublier, en effet, que nos vieux ports indochinois, Saïgon et Haïphong, deviennent d'un abord chaque jour plus difficile aux paquebots.

Haïphong s'ensable, la rivière de Saïgon aussi, et, surtout, le tonnage des bateaux augmente, et leur tirant aussi.

Tant que la percée du canal de Panama n'était pas effectuée, on n'avait pas à espérer en Indochine l'arrivée de navires calant plus de 8 m. 50, le canal de Suez s'opposant à leur passage.

Avec le canal de Panama, la situation change du tout au tout, une navigation entre l'Amérique et l'Asie va s'établir d'une façon intense, et nous devons nous attendre à voir arriver un jour, dans nos possessions d'Extrême-Orient, des monstres de 25 à 30.000 tonnes qui ne pourront atteindre ni Haïphong ni Saïgon.

Il a donc fallu penser à établir un port accessible aux bateaux des plus forts tonnages. Trois positions ont été de tout temps mises en avant : le cap Saint-Jacques, Cam-Ranh et Tourane.

LE CAP SAINT-JACQUES

Le cap Saint- Jacques ne présente ni abri ni mouillage. Pour y créer un port à fonds de 10 à 12 mètres, minimum nécessaire, il y aurait lieu d'édifier à grands frais des brise-lames et des jetées en eau profonde. C'est une dépense devant laquelle tout esprit réfléchi reculera, car il est à considérer que pour amortir des travaux aussi onéreux, il devient indispensable d'imposer de lourdes taxes de navigation ; en ce cas, les navires passent sans s'arrêter. En principe et lorsque la configuration topographique le permet, un port d'escale doit être indiqué par la nature ; sa position nécessaire à proximité du large le laisse sous l'influence des courants et marées, comportant, en cas de création de toutes pièces, des aléas et des dépenses supplémentaires difficiles à prévoir.

À tous les points de vue, il est préférable d'améliorer et d'aménager des abris naturels ; et dans le cas particulier de l'Indochine, où les produits riches sont encore rares, cette constatation est d'autant plus vraie.

LE PORT DE TOURANE

Tourane est mieux partagé sous ce rapport, mais ce point est déjà éloigné de plus de 40 milles de la voie suivie par les navires, d'où perte de temps et frais supplémentaires pour y relâcher.

Le seul mouillage sûr dans la baie, derrière l'îlot de l'Observatoire, ne permet pas à plusieurs gros navires chargés et calant 9 à 10 mètres de stationner ensemble sur rade. La barre de la rivière est, en outre, un obstacle à la navigation des allèges. Un projet de port a, d'ailleurs, été établi et soumis au gouvernement qui a reculé avec raison devant les dépenses excessives que nécessitait son aménagement. Tourane peut et doit devenir un bon port de grand cabotage, mais ne présentera jamais d'avantages suffisants pour compenser le déroutement des grands navires.

AVANTAGES DE LA SITUATION GÉOGRAPHIQUE DE CAM-RANH

Cam-Ranh, au contraire, par sa situation géographique sur la grande voie maritime d'Extrême-Orient jalonnée par les feux de Poulo-Condore, Saint-Jacques et Padarang, par sa magnifique rade, bien abritée et pouvant recevoir sans encombrement les plus forts navires, cuirassés d'escadre ou paquebots modernes, est tout désigné pour l'établissement au grand port d'escale qui manque à l'Indochine. Aucun travail de premier établissement n'est à exécuter ; l'usage seul fera connaître les travaux d'aménagement pouvant être nécessaires, si, comme tout le fait prévoir, le port est fréquenté.

LES RESSOURCES DU PORT

Une eau d'excellente qualité se trouve en abondance, à proximité du rivage.

Enfin, il y existe déjà un wharf, des allèges, water-boat, etc., appartenant à la Société du port, ainsi qu'un petit dépôt de charbon pouvant être augmenté considérablement, et auquel sont déjà venus s'approvisionner quelques bateaux ne fréquentant pas d'habitude nos ports. C'est, en effet, la seule opération qui leur soit permise dans l'état

actuel de notre législation. Auparavant, l'existence de droits de phare et d'ancrage gênait les opérations. Maintenant que ces droits sont supprimés définitivement à la suite des nombreux inconvénients qu'ils avaient révélés, le cabotage prend, sur la côte d'Annam, un nouvel essor.

LES COMMUNICATIONS ENTRE CAM-RANH ET SAÏGON

Enfin, Cam-Ranh est relié par voie ferrée à Saïgon ; le trajet entre les deux ports est de dix heures environ. Cam-Ranh deviendra en réalité le second port de cette grande ville. C'est une éventualité qui se réalisera nécessairement, non seulement au point de vue économique, mais aussi militaire et maritime.

Ainsi que le fait ressortir le remarquable rapport de M. F. Deloncle, ancien député de la Cochinchine, préconisant, au point de vue de la défense de l'Indochine, la base Saïgon-Cam-Ranh, il est à considérer, en effet, que notre marine aurait tout intérêt à l'établissement d'un point de charbonnage et de ravitaillement d'eau pouvant être d'un puissant secours non seulement pour sa défense mobile, mais aussi pour ses escadres actives, presque en haute mer, sans difficultés d'accès et dans une position commandant le passage entre Bornéo et l'Indochine et par suite la grande ligne maritime d'Extrême-Orient.

IMPORTANCE STRATÉGIQUE DE CAM-RANH

Il serait superflu d'insister sur l'importance stratégique de cette station soulignée par les manœuvres de la flotte russe en 1905 et reconnue d'ailleurs par le département de la marine qui y avait installé récemment l'annexe de la défense mobile dont le centre était à Saïgon. C'est la constatation la plus décisive de l'importance de cette magnifique baie.

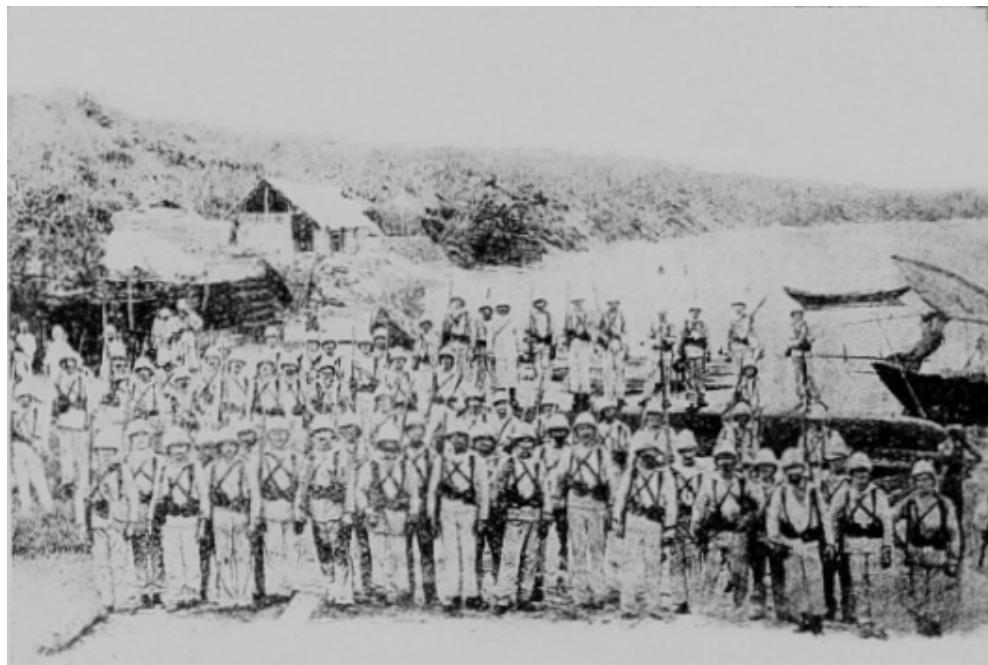
LES CONSEQUENCES DE L'OUVERTURE DU CANAL DE PANAMA

En résumé, et même abstraction faite de la question militaire, l'Indochine a été tenue jusqu'ici en dehors du grand mouvement commercial d'Extrême-Orient auquel elle ne participe que par l'exportation de ses produits sur les grands entrepôts voisins de Hongkong et Singapour, à quelques exceptions près.

Ce mouvement est sur le point de prendre une orientation nouvelle et probablement une importance plus considérable à la suite de l'ouverture prochaine du canal de Panama, dont il est difficile de prévoir exactement les conséquences. Le moment n'est-il pas venu d'assurer à l'Indochine un point de contact avec les lignes de navigation circum-mondiales ? C'est une question de la plus haute importance pour son développement économique. Il n'est pas sans intérêt de rappeler ici les avantages que retire un pays qui sait s'outiller de l'aide que lui apportent les navires de tous pavillons, au lieu de s'isoler volontairement et de rester tributaire des places étrangères. Nous citerons pour exemple le développement rapide de Gênes avec les courriers anglais, allemands et hollandais ; Anvers, Dunkerque, avec les tarifs de pénétration des chemins de fer ; Cherbourg avec l'escale du Norddeutscher Lloyd, etc., etc.

Une occasion se présente de faire entrer l'Indochine dans le mouvement commercial général sans engager en rien les finances de la colonie, mais simplement par une modification rationnelle et peu importante des charges imposées à la navigation. La laisserons-nous échapper et ne tenterons-nous pas un essai qui aurait pour résultat certain, en cas de réussite, le développement d'un richesse nouvelle pour notre possession et l'ouverture de nouveaux débouchés à son commerce comme à celui de la métropole ?

HISTORIQUE DE LA CONCESSION FRANÇAISE DE CAM-RANH SITUATION



La compagnie de débarquement sur la grève

La baie de Cam-Ranh en Annam est située sur la route directe des courriers de Chine et du Japon, à mi-chemin entre Singapore et Hong-Kong. Facilement accessible de la haute mer, elle a été choisie par M. de Barthélémy pour sa situation exceptionnelle qui en fera un des principaux ports de l'Indochine. En 1900, l'emplacement du port était un territoire délaissé et aride. L'association de Barthélémy et de Pourtalès obtint par arrêté du 18 octobre 1901 une concession provisoire de 7.500 hectares qui renferment 4 lots de concession définitive (article du 22 mai 1907).

Le port, dont la description suit, a été ouvert par arrêté du 1^{er} septembre 1903.

Elle s'étend de la plaine des Moïs au nord de Cam-Ranh, passant par l'extrémité sud du lac qui domine les établissements, limitée au sud par le fond de la baie, le grand sommet de la Prise et la montagne culminante de l'île Hon-Chut.

Cette partie de la concession comprend une chute d'eau. Cette chute a une altitude de 400 mètres (la prise a plus de 900 mètres) et, en pleine saison sèche, une force d'environ 200 chevaux à la seconde.

La baie, avec son entrée large et profonde, d'un accès facile par tous les temps et à toute heure du jour et de la nuit, permet aux grands navires d'y évoluer sans le moindre danger ; le mouillage est très sûr ; les plus grosses houles n'atteignent pas un mètre ; l'amplitude des plus fortes marées est de 1 m. 30.

La chaleur et la sécheresse prédominent, avec une température qui varie entre 20 et 30 degrés. Par contre, les nuits sont fraîches. La brise de la mer s'élève à 10 heures. La saison des pluies commence en mai et finit en juillet. Dans le voisinage du port s'élève le plateau de Lang-biang, où un sanatorium est projeté.

Travaux dans la baie de Cam-Ranh

De grands travaux ont été accomplis aux établissements de Cam-Ranh, et menés à bonne fin :

1° L'établissement d'une jetée de déchargements et de voies Decauville ;

- 2° La captation des eaux avec envoi à l'extrême de la jetée ;
- 3° Construction d'un hangar pour un dépôt de charbon ;
- 4° Deux grands magasins de transit ;
- 5° Un petit hôtel tenu par un Chinois ;
- 6° Ateliers de mécaniciens, comprenant : scierie mécanique, machine à glace, etc., ateliers de réparation pour les chaloupes et les bateaux-vapeurs de la concession : le tout en rapport avec les besoins actuels ;
- 7° Dépôt pour le matériel de transit ;
- 8° Bureaux et logement d'un gardien, avec dépendances ;
- 9° Quatre maisons pour les employés de la Société et deux aux employés des Comptoirs du Sud-Annam, installés dans la baie ;
- 10° Aménagement de canaux d'irrigation, jardins de cocotiers et potagers ;
- 11° Plusieurs magasins de détail dans le village d'ouvriers ; création de deux villages ouvriers comptant plus de 200 familles et s'accroissant chaque jour ;
- 12° Installation d'un poste télégraphique.

Travaux en cours

Terminaison d'une deuxième jetée et nouveaux magasins.

Matériel

MM. de Barthélémy et de Pourtalès, suivant le développement de leur entreprise, possèdent : 10 chalands de 100 tonnes ; 2 remorqueurs ; une citerne de 100 tonnes pouvant assurer les services des débarquements et transit de la baie ; de nombreux canots européens et des sampans indigènes pour les besoins du service.

Moyens de communication actuels et en cours d'exécution

Pour un minimum de fret d'environ 200 tonnes pour l'Europe, tous les cargos directs d'Indochine touchent à Cam-Ranh, outre un cargo par mois dans chaque sens.

Disponibilités pour les navires

Les disponibilités actuelles sont de 1.000 tonnes environ de briquettes de Hongay, briquettes commerciales, et un stock flottant de charbons divers.

Un water-boat de 100 tonnes assure les fournitures d'eau douce, à raison de 40 à 50 tonnes à l'heure, l'eau y est pure et sans calcaires.

On y trouve également de la viande de bœuf, quelques moutons, des veaux, poulets, canards, porcs, dindons ; fruits et légumes frais, œufs, etc., etc. ; les magasins peuvent suffire à toute demande en conserves, vins et liqueurs.

Salines de la baie de Cam-Ranh et frets divers

Dans la concession se trouvent des terrains sauniers d'une grande superficie, qui permettent d'assurer des frets importants aux navires faisant escale ou cherchant des chargements (en 1911 la production de sel a été de 2.300 tonnes, en 1913 de 3.200. 1914 fait espérer 4.000).

Il se fait à Cam-Ranh d'importantes livraisons de bétail pour Manille, qui peuvent assurer des frets de pont.

Des essais d'installation de pêcheries ont été faits dans la baie de Cam-Ranh, mais les bordigues ne semblent pas efficaces dans ces eaux claires avec des races de poissons très méfiantes.

Cette industrie n'ayant pas donné les résultats qu'on en attendait, est retournée aux mains indigènes ; mais les associés ont conservé leurs droits sur la pêche intérieure et

extérieure de la baie, qui est susceptible d'exporter une assez grande quantité de poissons secs et salés.

Mais le plus beau trafic de la baie sera le travail de navire à navire, les marchandises étant déposées sans droits de douane dans les docks de la concession et avec le minimum de charges pour les travaux.

RESSOURCES DU PAYS

CULTURES EUROPÉENNES

Dans la baie, sur la côte opposée, à 6 km. des établissements de MM. de Barthélémy et de Pourtalès, à la pointe Dabac, un appontement a été construit par les Travaux publics, avec une voie ferrée de 4 km. rejoignant Banghoï sur la ligne côtière, de Saïgon à Hanoï. La baie est bordée de concessions françaises qui mettent le pays en valeur ; on y a établi un comptoir d'approvisionnements généraux et un hôtel.



[Coll. Olivier Galand](#)

Hôtel de Banghoi (Coll. B.P.)

Les concessionnaires exploitent des cultures de maïs, de coton, de ricin ; ils s'occupent d'élevage, de la fabrication de la chaux de madrépores dont il existe de grands bancs. Les roches granitiques donnent d'excellents moëllons et du ballast ; les hauteurs environnantes sont couvertes de bois dur de construction ; le sable fin des dunes peut alimenter des verreries. Enfin, Cam-Ranh est appelé à devenir un centre de distillerie et de plantations de caoutchouc.

CULTURES INDIGÈNES

Les indigènes cultivent le riz, le maïs, le coton, le ricin, les haricots, les courges ; ils s'occupent de tout ce qui concerne la préparation du poisson ; ils recueillent sur les côtes des tortues de mer, des langoustes, des huîtres, des coquillages à nacre.

Lorsque la voie ferrée atteindra le sommet du Lang-Biang, l'importance commerciale du port s'accroîtra. Ce plateau où l'Administration a projeté d'établir un sanatorium, est, en effet, couvert de milliers de kilomètres de forêts de pins qui, exploitées, alimenteront des scieries, et deviendront précieuses pour l'industrie du papier.

STATISTIQUES

Nous publierons dans un prochain numéro les statistiques complètes de 1911 à 1913. Nous nous contentons de donner aujourd'hui celles de 1909 et 1910, qui sont suffisamment instructives et démontrent la situation que se crée le port de Cam-Ranh dans la navigation extrême-orientale.

Les exportations générales par Cam-Ranh, ont été, d'après un relevé de statistique douanière fait depuis les premières opérations :

	tonnes
1906	161,325
1907	1.530,366
1908	1.577,466
1909	682,471
1910	353,17

Baisse du sel, mévente. Conservé en magasin : 5.000 tonnes.

Importations (il faut compter qu'il y a eu les travaux des chemins de fer, d'où les irrégularités) :

	tonnes
1906	1.689,251
1907	15.620,804
1908	2.889,002
1909	51,116
1910	6.791,059

Cabotage-Entrées

Les approvisionnements de charbon de Hongay se trouvaient trop forts par suite du départ de la Défense mobile. 1910-1911 donnera de ce chef seulement près de 3.000 tonnes :

	tonnes
1906	2.577,733
1907	3.691,174
1908	2.466,488
1909	3.770,294
1910	1.820,757

Cabotage-Sorties

(Aucun service de cabotage !)
(Mise sur ligne du Haïlan)

	tonnes
1906	329,381
1907	80,581
1908	191,841
1909	249, 891
1910	468,779

	tonnes	fr.
Cabotage	538,571	146.090
Cabotage	76,965	27.324
Long-cours	117,517	79.298
Long-cours	423,275	78.625
Mouvements généraux	1.156,328	331.337
	1.156,328	331.337

Depuis le moment où ces statistiques ont été dressées, les progrès du port de Cam-Ranh ont été en constante augmentation.

CAM-RANH, ESCALE OFFICIELLE

Depuis 1913, les bateaux des Messageries maritimes et des Chargeurs réunis font escale à Banghoï, c'est-à-dire en pleine rade et à quelques kilomètres de la concession. Depuis 1914, un cargo fait mensuellement escale à Cam-Ranh même et les voyageurs qui ont eu le temps de descendre à terre parlent tous avec le même enthousiasme de la nouvelle escale.

Cam-Ranh est désormais sorti de la période de gestation, à la maison de MM. de Barthélémy et de Pourtalès se sont ajoutées d'autres maisons. Les Annamites, attirés par tous les moyens possibles, ont installé à l'entour leurs villages. La main-d'œuvre, si pénible à recruter au début de l'entreprise, devient de plus en plus nombreuse. Il dépend maintenant du gouvernement d'apporter à M. de Barthélémy l'appui et le réconfort auxquels lui donnent droit dix années d'un labeur désintéressé et uniquement patriotique.

Le fait que MM. Sarraut et Van Vollenhoven, et avec eux tous ceux, navigateurs de profession, colons, touristes, qui ont visité Cam-Ranh, en ont rapporté la même favorable impression, est du meilleur augure pour l'avenir de notre futur grand port d'Extrême-Orient.

CONCLUSION

Et, pour conclure, pouvons-nous mieux faire que de transcrire la teneur d'une lettre que M. de Barthélémy nous adressait en 1911 et où il laissait percer tout son espoir dans l'œuvre à laquelle il avait donné déjà une partie de sa fortune :

« Il faut ajouter que les nouvelles facilités que donne, même actuellement, la présence de notre maison de Cam-Ranh et celle des chemins de fer, les exploitations

nouvelles créées dans la riche vallée de Phanrang, etc., développeront encore considérablement le trafic.

Le chemin de fer va ouvrir des facilités à certaines exploitations de bois qui peuvent devenir des plus importantes et augmenter le trafic dans des proportions sensibles.

Il a été demandé des périmètres miniers importants dont un a déjà de grandes chances d'exploitation et sera dépendant à la fois du chemin de fer et du trafic de la baie de Cam-Ranh. Bref, Cam-Ranh arrive à la période de réalisation en ce qui concerne le trafic local.

C'est lorsque ce trafic local sera bien établi et que nous aurons en mains un passage de tonnage intéressant que l'on pourra penser à solliciter les compagnies étrangères pour réaliser ce que j'ai rêvé depuis tant d'années et qui a été retardé par les luttes locales et les retards au chemin de fer. Tout cela m'a coûté fort cher, mais je puis prouver, aujourd'hui, que je ne poursuis pas une utopie. Les chiffres sont là. Si moi, en raison de mes énormes dépenses, des difficultés dans lesquelles je me suis débattu, je n'arrive pas à faire fortune à Cam-Ranh, au moins l'œuvre tient-elle debout. Il faut espérer que le gouvernement s'en rendra compte et fera l'effort qui ouvrira l'ère aux conceptions d'ordre général à Cam-Ranh. »

NOTES BIOGRAPHIQUES

Pierre-François Sauvaire de Barthélémy est né à Paris le 10 mai 1870, arrière petit-neveu de l'abbé de Barthélémy, l'auteur du *Jeune Anacharsis*, et de Barthélémy, directeur, ministre d'État de Louis XVIII, il fit ses études au collège de la rue de Madrid, puis devint engagé volontaire au 12^e régiment de chasseurs où il est aujourd'hui encore officier de réserve.

Son premier voyage autour du monde faillit lui être fatal. Après avoir visité l'Amérique du Nord et l'Amérique Centrale, accompagné de son ami Manuel Subervielle, atteint du typhus asiatique à Fou-Tchéou, il dut interrompre six mois durant ce voyage tout d'agréments et de plaisirs, et eut la douleur d'apprendre, à son retour à la vie, la mort de son charmant compagnon de voyage.

La sépulture du jeune voyageur fut l'objet des soins les plus minutieux de M. de Barthélémy et c'est à cette occasion que, de concert avec M. Frandon, consul, il fit recueillir et déposer dans un cimetière catholique les restes des soldats français morts dans cette région.

La colonne de granit, lieu de sépulture de nos héros, porte cette inscription :

Aux Marins de l'Escadre de
l'Amiral Courbet
Morts pour la France
dans le Fou-Tchéou-Fou en 1884.

Revenu en France pour rétablir sa santé, il voulut, quelques mois après, revoir l'Indochine et partit avec MM. Jean, Paul et Alexandre de Neufville pour suivre la mission Ruhle et Berland et aller fonder avec eux le poste d'Attopeu, à ce moment encore soumis au Siam.

M. de Barthélémy raconte les pérégrinations de ce voyage dans un volume qu'il publia en 1894 : « En Indochine », chez Plon et Nourrit.

Cette excursion à travers une terre inconnue le retint éloigné pendant deux longues années de sa famille. Son retour en France ne devait être que de courte durée : la nostalgie des voyages, de l'Indochine plutôt, le ramena sur ce sol avec M. le baron Jean de Neufville. Nos deux voyageurs explorèrent le Tonkin, le Haut Laos, l'Annam septentrional, et reconnaissent la route de Vinh à Luang-Prabang, visitèrent la région du Mékong pour rentrer par Ai-Lao, Hué, Tourane (*En Indochine 1896-1897*).

Entre-temps et à chaque retour, M. de Barthélémy faisait, en une conférence à la Société de Géographie, de très intéressantes communications sur ses voyages. Chargé par le Gouvernement d'une mission officielle en Annam et au Laos (Région du Xieng-Khouang), qu'il accomplit avec M. le comte de Marsay, il en fit la publication aux Nouvelles Archives des Missions scientifiques.

L'Indochine devait décidément s'attacher ce champion de l'exploration.

Avec une énergie que les plus dures privations ne rebutent pas, il va tenter, accompagné de M. le comte de Marsay, une pénétration dans les régions sauvages et inexplorées des Davaks, des Sedangs et des Bahnars, toutes ces régions moïs où, plus d'une fois, nos voyageurs eurent à lutter contre des ennemis qu'une civilisation encore bien imparfaite rendait redoutables.

Ils finissent par aboutir à Con-Thoum [Kontum], ayant reconnu les premiers les sources de Krong-Bla et du Song-Tra-cuk.

L'année suivante, il voulut joindre de Tay-Ninh au Lang-Biang à travers des tribus encore insoumises, fut arrêté à Ban-Kil et échappa à grand peine aux représailles des Moïs par un détour dans la forêt indochinoise qu'il connaissait fort bien par les chasses qu'il y avait faites. Dans un troisième volume, *Au Pays Moï*, M. de Barthélémy relate les impressions si pittoresques que lui laissa cette course à travers la brousse si dangereuse, mais aussi si attrayante. Entre-temps, il trace l'œuvre qui va prendre toute son activité et jette les bases d'une entreprise qui doit avoir pour son pays les plus heureux résultats. Aidé de son ami, le comte Robert de Pourtalès, il part, en 1902, pour mettre en rapport cette baie de Cam-Ranh, qu'avait voulu utiliser l'amiral Courbet, et fonder à force de travail le port de Cam-Ranh, dont on peut reconnaître aujourd'hui toute l'utilité pour notre flotte. Tous ses efforts sont concentrés désormais sur cette œuvre économique qu'il considère comme l'une des plus intéressantes pour l'avenir de notre colonie.

Au nom de M. de Barthélémy doit s'associer celui du comte Robert de Pourtalès* qui devint le collaborateur de son œuvre.

*
* * *

Robert de Pourtalès, né le 30 octobre 1874 à Bandeville (Seine-et-Oise), fit ses études à l'Ecole Alsacienne de Paris.

Après avoir passé son baccalauréat ès sciences et fait une année de service militaire, il entra à l'Ecole des Hautes Etudes commerciales de Paris.

Ses études théoriques terminées, il les mit en pratique en passant une année à Liverpool dans la maison de commerce de MM. Ed. Schluter and C°.

Puis quelques voyages en Allemagne et en d'autres pays occupèrent son temps ; enfin, il partit avec M. le marquis de Barthélémy pour créer le port de la Baie de Cam-Ranh, en 1902.

Depuis cette époque, M. de Barthélémy s'est consacré presque exclusivement au développement de son port, et il passe dix mois sur douze à Cam-Ranh.

LÉGION D'HONNEUR
Ministère de la guerre

(*Journal officiel de la République française*, 23 novembre 1914, p. 8805)

Chevalier

M. Sauvaire de Barthélémy, lieutenant au 21^e rég. d'infanterie coloniale, E. M. 5^e brigade : brillante conduite au feu. A été grièvement blessé. [Concessionnaire du port de Cam-Ranh.]

LA VIE INDOCHINOISE

(*Les Annales coloniales*, 28 août 1915)

ANNAM

La vie administrative.

— Par arrêté du [gouverneur général de l'Indochine](#) du 13. juillet 1915 : Le bureau secondaire des Postes et des Télégraphes de Camranh (Annam), rattaché à la circonscription postale de la Cochinchine, est transformé en bureau principal à dater du 16 août 1915.

LA VIE INDOCHINOISE

(*Les Annales coloniales*, 15 janvier 1916)

Le croiseur *Orel*, de la marine impériale russe, commandé par le capitaine de vaisseau Pell, navire-école des aspirants, quittant Wladivostok pour une croisière d'application, était attendu à Haïphong le 24 décembre ; il devait y faire une escale de huit jours. Ensuite, on s'attendait à ce qu'il se rendît à Cam-Ranh, où il a dû arriver le 3 janvier, pour une escale de 12 jours. Une escale de 10 jours est encore, prévue à Cam-Ranh au retour ; de Cam-Ranh, il partira pour Saïgon, où il doit arriver le 16 janvier pour y faire une escale, de 5 jours ; au retour de Cam-Ranh, le 15 février, il y fera encore une escale de 7 jours.

Nul doute que les braves officiels, midshipmen et marins russes ne reçoivent, dans les différentes villes d'Indochine où ils passeront, le plus brillant et chaleureux accueil.

À Cam-Ranh

(*Annales coloniales*, 4 mars 1916)

C'est à Cam-Ranh, dont les lecteurs des *Annales coloniales* savent la merveilleuse situation, que sont embarqués pour Madagascar et la côte des Somalis les troupes annamites.

Officiers de réserve de cavalerie

(*Journal officiel de la République française*, 27 octobre 1916)

Promus capitaines

M. Sauvaire de Barthélémy (François-Pierre), lieutenant détaché à l'état-major du ..^e corps d'armée coloniale.

AEC 1922-702 — Concession et port de Cam-Ranh, 4, rue Blanche, PARIS (9^e).

Adr. T. :Barthelemy-Paris et Cam-Ranh.

Objet. — Entreprise de débarq. : dépôt de charbon ; armement de jonques et chaloupes ; prêts sur warrants ; magasinage : salines : conserves et séchage de poissons ; plantations et élevage. — Siège de l'exploit. à Cam-Ranh (Annam).

Exp. et imp. de produits divers.

(Affaire cherchant un successeur).

Une œuvre qu'il faut sauver de la ruine
(France Indochine, 8 décembre 1922)

Ces temps derniers, plusieurs de nos confrères de Cochinchine, et notamment l'*Impartial*, ont publié une série d'articles relatifs à cette magnifique baie de Cam-Ranh que l'initiative privée avait tenté de tirer de l'inconcevable oubli dans lequel la tiennent les Pouvoirs publics, et dont un concours de circonstances malencontreuses a provoqué l'abandon.

Il n'est pas un Indochinois depuis une quinzaine d'années dans le pays qui ne connaisse le persévérant effort du marquis de Barthelemy pour créer et organiser dans la baie de Cam-Ranh un établissement maritime susceptible de doter l'Indochine d'un centre de premier ordre, pour le ravitaillement de la navigation coloniale.

On se rappelle le rôle que joua Cam-Ranh comme base de concentration de la flotte de l'amiral Rojedvenski lors de la guerre russo-japonaise et on connaît le rôle que cette baie admirable devrait être appelée à jouer dans la vie économique de la Colonie. C'est le seul port d'escale que nous possédions en Indochine, le seul qui soit sur la route des navires allant de Singapour à Hong-Kong, le seul qui soit accessible aux navires de tous tonnages et qui n'exige pas des montées de rivières, le seul enfin qui puisse être appelé à jouer un rôle de port de transit et de charbonnage.

Sauver de la ruine et de l'oubli les établissements créés par M. de Barthélémy et la baie elle-même est une œuvre qui s'impose et nos confrères de Cochinchine demandent à ce que cette préoccupation soit celle de tout le monde.

Il y a donc pour un armateur local avisé une bonne place à prendre et, à ce sujet, l'*Impartial* publie les lignes suivantes :

« Au Tonkin, un Annamite particulièrement intelligent et actif : nous avons nommé M. [Bach-thai-Buoi](#), a réussi, dans un laps de temps relativement court et en une période particulièrement difficile, à créer une Société d'armement dont les unités, nombreuses et de belle allure, promènent déjà le pavillon français dans les principaux ports voisins de l'Union indochinoise : Packoi, Hoi-Hao, Hong-Kong, etc. N'oublions pas nos propres ports indochinois auxquels les navires de M. Bach-thai-Buoi, de plus en plus, prennent l'habitude de rendre visite.

« C'est avec plaisir que nous saissons cette occasion de rendre, en passant, un hommage bien dû à la remarquable initiative de cet armateur tonkinois qui nous montre ce que peuvent réaliser l'intelligence et l'amour du travail mis au service d'une bonne cause.

« Mentionnons en passant encore que M. Bach-thai-Tong, fils de M. Bach-thai-Buoi, a pris en mains à Hanoï une importante entreprise de transit et de transports (ancienne maison Olléac). Le fils tient du père... Les deux affaires sont appelées à se compléter.

« À l'heure où cette importante compagnie de navigation tonkinoise projette et se propose d'intensifier son service entre Saïgon et Haïphong et les divers ports de la côte d'Annam, n'y aurait-il pas, pour M. Bach-thai-Buoi, un intérêt véritable à créer sur la route de ses vapeurs, à l'usage de ceux-ci, un port de relâche et de refuge tel que Camranh ?

Il nous est dit qu'il y aurait songé. En ce qui nous concerne, État ou M. Bach-thai-Buoi, peu nous importe en somme. L'essentiel, important est de ne point laisser l'œuvre de M. de Barthélémy livrée à la ruine qui la guette et la menace. »

La Vie indochinoise
(*Les Annales coloniales*, 27 avril 1923, p. 2, col. 2+3)

ANNAM

— Plusieurs journaux indochinois : l'*Impartial*, *France Indochine*, etc., ont récemment attiré l'attention sur la baie de Camranh et protesté contre l'abandon de cette rade dont M. de Barthélémy avait rêvé de faire un port d'escale et de transit admirablement placé sur la route des navires allant de Singapour à Hong-Kong et où trois millions ont été dépensés en pure perte, puisque rien ne subsiste des installations qu'il y avait faites.

On se rappelle le rôle que joua Camranh comme base de concentration de la flotte de l'amiral Rojdestvenski lors de la guerre russo-japonaise. La firme de Barthélémy avait créé un dépôt de charbon à l'entrée de la lagune qui s'étend dans la direction nord-est sur une plage basse située à quelques milles de la passe Est, celle que les Russes avaient fermée en avril 1905, à l'aide de chaînes immergées entre deux eaux.

Or, suivant le *Courrier saïgonnais*, il n'y a ni fond suffisant, ni abri contre les vents du large et les typhons. En tant que port, Camranh aurait donc été une erreur.

Par contre, il existe un mouillage très sûr de l'autre côté de la baie, derrière un éperon élevé de plus de 10 kilomètres de longueur qui le met à l'abri absolu des vents du large et du sud-ouest.

— Il est compréhensible, ajoute le *Courrier saïgonnais*, que les dépenses à engager pour aménager la baie de Camranh fassent hésiter le Gouvernement à les entreprendre en raison de ce qu'elles apparaissent comme devant être improductives pendant un certain temps. Toutefois, en raison des immenses ressources qu'offrirait à la colonisation le massif du Lang-bian, dont Camranh serait le débouché naturel, il convient de ne pas abandonner la baie de Camrahan, mais au contraire d'en établir soigneusement l'hydrographie et de l'aménager en conséquence, comme étant la porte de la civilisation vers le Mékong et la Sekhong, non seulement pays de l'or, mais des pâturages, des riches plateaux qui forment l'hinterland entre le Bas-Annam et le Siam.

Le Port de Cam-Ranh
Une nécessité économique qui verra le jour malgré tout
par le marquis de BARTHÉLÉMY¹
(*Bordeaux Colonial*, n° 3)
(repro. in *L'Éveil économique de l'Indochine*, 10 juin 1923)

En 1909, dans une notice que lurent de nombreuses personnalités économiques, j'affirmais que le port de Cam-Ranh, placé sur la ligne de navigation mondiale, qui

¹ On retrouve le marquis de Barthélémy en 1926 au conseil de la [Société agricole des Doukkala](#), au Maroc.

tangente, là, l'Indochine, était une fondation indispensable à l'exploitation rationnelle de l'industrie des transports, dans notre colonie. En 1913, quatre année plus tard, plus de 15.000 tonnes de produits du pays ou d'importation du commerce libre y étaient manipulées, et, l'espoir pouvait se fonder, basé sur des réalités, que l'effort privé pourrait faire naître un contact de la Colonie indochinoise avec les navires de passage apportant un nouveau contingent de relations postales.

En 1923, aujourd'hui, la guerre a tout bouleversé, même au loin, et les efforts de 1901 à 1908, les réalisations obtenues en 1913, se sont effritées par le jeu des changes, des années d'absence du fondateur, sous la pression des adversaires de l'idée ou de la personne. (Il y a, parfois, des rivalités, dans les Colonies. Les plus farouches sont celles qui ont trait à la façon de mettre en valeur : elles sont tenaces, et faites d'orgueils de créateurs dressés les uns contre les autres).

Voici, qu'en 1923, mal défendues par un homme de 53 ans, qui a vu reculer le rêve de 1909, et s'écrouler les réalisations de 1913, la cause de Cam-Ranh semble très compromise : bien que les nécessités soient restées les mêmes pour l'effort indochinois.

Qui donc oserait soutenir sérieusement qu'au point de vue postal et touristique, comme au point de vue des ravitaillements en charbon, la position géographique de Cam-Ranh n'a rien d'exploitable ? Que son utilisation n'est point immédiatement nécessaire ?

Le point de vue postal

Notre Colonie n'est pas desservie, comme le sont les colonies anglaises, qui ont leurs ports placés sur la route de la mer des Indes au Pacifique.

Alors que nos compagnies postales françaises collaborent, à Colombo, pour les Indes, à Singapour pour les Détroits, à multiplier les relations de ces établissements anglais avec le monde, aucune compagnie postale anglaise, aucune compagnie postale de quelque nationalité que ce soit, ne leur rend la politesse.

Et, nous ne pouvons en vouloir à nos voisins, pas plus qu'à l'« International Shipping trade ».

Une escale postale, en Indochine, ne paierait pas, dans l'état actuel de nos ports, et le paquebot-poste est, généralement, une lourde charge qu'impose l'utilité publique aux compagnies de navigation, comme aux États.

Pourquoi cet effort ne « paierait » il pas ?

Parce que nos ports Indochinois, placés « hors de la route », détourneraient ces paquebots des journées entières, et, que des journées, des heures même, de parcours inutile, ou de stationnements forcés pour attendre courants ou marées, coûtent dé telles sommes qu'États et compagnies se montrent peu enthousiastes pour venir visiter notre Colonie.

Alors — Alors, les maisons de commerce de nos deux grands centres, Saïgon et Haïphong, au lieu de pouvoir correspondre presque tous les jours, comme à Colombo ou à Singapore, se trouvent réduits à la malle postale, environ tous les dix jours. Que d'opérations retardées ainsi ? Que d'affaires rendues difficiles ! Que de productions non sollicitées !

Ce n'est point, ici, le lieu de faire un cours d'économie commerciale sur la « lettre », l'importance du rôle qu'elle joue, etc.

Nous écrivons, ici, pour des commerçants de métier.

Une grande et riche Colonie a le devoir de fournir à ses commerçants les moyens d'être en relations maxima avec le monde entier. Ceci ne saurait faire de doute.

Conclusion : nous tomberons dans cette nécessité de l'emploi d'une rade sûre, en contact avec le chemin de fer, en contact postal avec le reste de la Colonie, pour mettre l'Indochine en contact maritime avec le passage de la navigation.

Et, j'ai préconisé, et préconise toujours, pour cela, l'emploi de la baie de Cam-Ranh.

Pour sa sûreté

Vingt années d'efforts, de nombreux débarquements, le passage de nombreux grands « mixtes », le refuge de toute la flotte de Rojestvenski, avec ses énormes navires de chargé fournisseurs de charbon, tout cela a prouvé que Cam-Ranh, au point de vue des sondes et de la sûreté, est à l'épreuve. Il suffit, d'ailleurs, de jeter un coup d'œil sur là carte marine, accusant, aux établissements de Barthélémy et de Pourtalès, 15 mètres de fond à 150 mètres du rivage.

On ne peut nier que la baie de Cam-Ranh soit riche en grands fonds de 15 à 30 mètres, pourvue d'eau douce, et capable d'offrir un sûr refuge à de très gros navires ; des terrains importants, au besoin pour donner asile à de nombreuses industries.

Là donc est le point de contact pour les relations postales, puisque, de plus, ce qui y a été fait, comme travaux, par les fondateurs des établissements ci-dessus désignés, suffit à assurer, dès maintenant, le service des voyageurs, des colis, des sacs postaux, voire même, d'un petit trafic.

Pour son contact avec le chemin de fer

Les ingénieurs des Travaux Publics chargés de l'établissement du premier tronçon du Trans-Indochinois Saïgon-Nhatrang, ont compris toute l'importance de cette étroite relation de la baie avec la ligne trans-indochinoise ; ils ont créé, à Banghoï, une station maritime destinée à mettre en rapports directs la batellerie et la ligne du chemin de fer.

Une longue jetée a été construite, s'avancant jusqu'aux fonds de 7 mètres et permettant à tout un train de reculer jusqu'à l'accostage des bateaux.

Par ces travaux, les relations de la mer, par voie ferrée, sont assurées entre Saïgon-Cam-Ranh-Banghoï.

Avant la guerre, à Nhatrang, les travaux furent arrêtés. Aujourd'hui, la terminaison totale du chemin de fer de Saïgon au Tonkin est, heureusement, chose décidée en première urgence.

Mais, grâce à l'activité des gouverneurs Sarraut et Van Vollenhoven, un réseau de routes joint déjà Nhatrang à Tourane, et Tourane-Vinh, et les autos de la poste intérieure parcourent ces routes en services réguliers.

Si donc, demain, il prenait fantaisie (peu probable) à quelque nation étrangère, d'assurer un meilleur service postal à l'Indochine, sans que nous le sollicitions, il lui serait possible, dans l'état actuel des choses, de s'entendre pour une touchée régulière dans la baie de Cam-Ranh et de multiplier « la lettre » chez les commerçants de l'Indochine.

Nous avons dit que, sans qu'on le leur demande, sans qu'administrativement, on leur facilite la chose, les paquebots-poste ne s'arrêtent pas volontiers, en raison de leurs gros frais généraux. Mais s'ils s'agissait de leur faire signe, un signe de Cam-Ranh pourrait être écouté ; de Saïgon ou de Haïphong, il ne le serait point.

Cam-Ranh, découronné du petit trafic qui commençait à y attirer la navigation en 1913, ne peut plus recommencer l'effort que j'y avais fait avec l'enthousiasme de la jeunesse et la conviction de l'apôtre d'une idée.

Il faudrait que je puisse trouver, sur mon chemin, une conviction aussi ancrée que la mienne. Cet effort déterminant ne pouvant plus venir de l'initiative privée doit être réclamée du Gouvernement.

Le Comité du commerce et de l'Industrie s'en occupe en ce moment.

Ceux qui ont le souci d'une exploitation rationnelle et commerciale de l'Indochine devraient l'encourager de tout cœur.

J'ai dit aussi que la baie de Cam-Ranh était utile au ravitaillement des navires en eau et en charbon.

Ceci est une réalité tout actuelle et tout démontrée.

Chaque année, les établissements de Barthélémy et de Pourtalès, durant leur vie commerciale, ravitaillaient nombre de navires côtiers jetés en relâche dans les abris de la baie par les fureurs de la mousson de N.-E. et les forts courants S.-O. qu'elle détermine.

Cette clientèle continue ses visites, malgré la disparition des stocks de combustible, et uniquement pour se mettre à l'abri et prendre de l'eau.

Avouons que les capitaines ont choisi ce point comme abri sûr, et, que, c'est là, une nouvelle démonstration de la vitalité de Cam-Ranh.

Allons, bien vite, une mise à l'étude, en haut-lieu, des possibilités de multiplier le passage de la poste dans notre colonie. Ce serait une occasion, cette fois, commerciale, de faire revivre le dépôt de charbon.

Pour cela, il suffirait d'un appel du Gouvernement de l'Indochine aux compagnies postales étrangères.

Des facilités de passage à elles accordées, facilités leur permettant de déposer, sans trop de frais, leurs passagers, de transporter, sans dénationalisation, des colis postaux ou des marchandises réclamant un transport rapide.

Ainsi, s'obtiendrait, par un faible effort, une meilleure diffusion, dans notre colonie, de ce grand animateur des mouvements commerciaux et des relations de point du monde à point du monde : « le sac postal »

(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 29 décembre 1929)

[...] *L'Éveil économique* fait en effet remarquer que la ligne du Lang Biang, avec ses parties en crémaillère, demande des voitures spéciales, lourdes et coûteuses et qu'il est véritablement absurde de leur faire faire à partir de Tourcham 644 km. (aller et retour) pour Saïgon, au lieu de 116 pour Cam-Ranh [...].

L'Indochine et les communications mondiales (*Les Annales coloniales*, 11 septembre 1930)

Le 19 juin 1928, en séance plénière du Comité de l'Indochine, M. Pouyanne, inspecteur général des Travaux publics de l'Indochine, a développé le plan conçu par lui pour la mise en valeur de la colonie. Une commission a été, sur sa demande, nommée et envoyée en Indochine pour étudier l'organisation d'un port mettant l'Indochine sur la ligne des communications mondiales.

L'opinion de M. Pouyanne inclinait vers Port-Dayot, mais M. Pouyanne avait promis que la commission ne se prononcerait pas sans avoir entendu le marquis de Barthélémy exposer ses arguments en faveur du port de Cam-Ranh. Or, M. de Barthélémy n'a pas encore été convoqué devant la commission dont il paraît que les travaux sont fort avancés.

Le Comité de l'Indochine a prié récemment M. le ministre des Colonies d'intervenir auprès des membres de la commission pour que M. de Barthélémy soit appelé à développer les conclusions d'une étude sur cette question, étude qu'il poursuit depuis vingt-cinq ans.

Cela paraît d'autant plus urgent qu'une réunion a eu lieu, le 6 mai 1929 à la Banque de l'Indochine, sous la présidence de M. Thion de La Chaume. Au cours de cette réunion, après avoir entendu M. de Barthélémy, rapporteur, une commission de douze membres, présidée par M. l'amiral Lacaze, a été nommée pour élaborer et présenter un rapport au ministère des Colonies et au Gouvernement général de l'Indochine aux fins de mise en valeur de Cam-Ranh. Cette commission ne peut poursuivre utilement ses travaux que si la commission constituée sur l'initiative de M. Pouyanne conclue elle-même son étude et elle ne peut le faire en toute impartialité sans avoir entendu les avis compétents.

Comité d'études du port de Cam-Ranh
Compte-rendu de la séance du 19 décembre 1930
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 29 mars 1931)

Le Comité d'études du port de Cam-Ranh s'est réuni le 19 décembre 1930 à 17 heures, dans les locaux de l'Institut colonial, sous la présidence de l'amiral Lacaze

Étaient présents :

Le Comité de l'Indochine², représenté par son vice-président, M. Vigne ;

L'Union coloniale, représentée par M. Naret ;

L'Institut colonial ;

La Ligue maritime et coloniale, représentée par M. [Léon] Haffner [peintre de la marine], secrétaire général ;

M. Barthélémy ;

M. Frédéric Mange³ ;

M. l'inspecteur général des Ponts et chaussées, Minard ;

La Compagnie du canal de Suez, représentée par M. Bahon, directeur général ;

La Banque de l'Indochine, représentée par M. Herbette⁴, chef du service des Etudes.

La Compagnie des services contractuels des Messageries Maritimes, représentée par M. Le Gallen⁵, administrateur ;

La Compagnie côtière de l'Annam, représentée par M. Roland Mange ;

La Compagnie indochinoise d'équipement industriel [Denis-frères], représentée par M. Puech ;

La Compagnie de Fives-Lille, représentée par son directeur, M. Mairesse ;

La Société des Grands Travaux d'Extrême-Orient, représentée par M. Sénéchal, ingénieur ;

La Société indochinoise forestière et des allumettes [SIFA], représentée par son directeur, M. Louis Mange ;

La Société d'études des engrâis azotés en Indochine et de la chute du Da-Nhim, représentée par M. Sénéchal, ingénieur ;

La Société Denis frères, représentée par M. Puech ;

Le commandant Lorin, directeur de la Marine marchande en Indochine ;

Le commandant Sully, ancien chef du Service technique de la navigation à la Direction des Affaires économiques de l'Indochine ;

M. Viallet, inspecteur général des Postes, ancien directeur général des Postes en Indochine ;

M. Mahé, ancien résident supérieur en Annam.

S'étaient fait excuser :

M. Simoni, président du Comité de l'Indochine ;

M. Hachette⁶, conseiller technique de la Banque de l'Indochine ;

M. Émile Renaudin, rédacteur en chef du *Journal de la marine marchande*.

² Comité du commerce, de l'industrie et de l'agriculture de l'Indochine.

³ Frédéric Mange : patron de la Société indochinoise forestière et des allumettes.

⁴ François Herbette (1885-1960) : Normale Sup. Agrégé de l'université. Directeur des études (1926-1931) de la Banque de l'Indochine, son représentant à la Société d'études des engrâis azotés en Indochine et de la chute du Da-Nhim (1928), etc.

⁵ Maurice Le Gallen (1873-1955) : gouverneur de la Cochinchine (1916-1921), puis administrateur de sociétés.

⁶ René Hachette (1886-1940) : HEC. Dirigeant des sociétés du groupe de la Cie de l'Afrique orientale à Djibouti. Commissaire aux comptes, puis administrateur de la SICAF, son représentant dans plusieurs filiales. Démissionnaire de ses mandats en 1932 après son élection comme sénateur de l'Aisne. Voir encadré.

*
* *

L'amiral Lacaze rappelle qu'à la suite des réunions précédentes, il a été constitué un dossier complet auquel a été annexé un rapport de M. l'inspecteur général Minard, et que ce dossier a été transmis à la Banque de l'Indochine.

L'amiral Lacaze déclare à nouveau qu'un grand port devient indispensable à l'Indochine si l'on veut assurer le développement de l'ensemble du pays. Saïgon n'a aucune crainte à avoir de cette création car il restera toujours le grand port du delta cochinchinois, le grand port d'exportation du riz. Mais le déroutement de 24 heures au minimum dû à l'escale dans ce port est un handicap pour les grands paquebots dont on exige des traversées de plus en plus rapides et dont les dimensions deviennent incompatibles avec les difficultés de navigation dans le fleuve. Or l'extension [du port] de Saïgon est difficile et les travaux actuellement en cours ne correspondent pas au développement du pays.

Il est donc nécessaire de commencer sur la côte d'Annam la création d'un *port en eau profonde* dont les possibilités soient suffisantes pour satisfaire à toutes les exigences d'un avenir illimité.

Deux projets se sont trouvés en présence : Cam-Ranh et Port-Dayot.

Sans entrer dans le détail des avantages d'ordre commercial qui ont été invoqués en faveur de l'un ou de l'autre, l'amiral Lacaze déclare préférer Cam-Ranh parce que, des études minutieuses faites par le service hydrographique, il ressort, sans aucune contestation possible, que Cam-Ranh est beaucoup moins visité par les typhons, et cela dans une proportion qui exclut toute comparaison. Pour qui connaît la violence des cyclones dans ces parages, cette situation suffit à lever tous les doutes.

Les études auxquelles se sont livrées les marines étrangères ont abouti aux mêmes constatations. L'exemple de la flotte russe de Rojestvenski qui s'est ravitaillée à Cam-Ranh, bien qu'à cette époque, Port-Dayot eût été plus en faveur dans la marine française, en est une confirmation. Depuis, les connaissances plus précises qu'on a pu recueillir enlèvent toute hésitation.

Devant certaines divergences qui persistaient, le Gouvernement de l'Indochine a prié, une commission d'ingénieurs des Ponts et Chaussées d'examiner la question. Cette commission a passé en Indo-Chine pas mal de temps et étudié divers problèmes, qui lui ont été soumis. Pour une raison que l'Amiral ne connaît pas, peut-être parce qu'elle hésitait à arbitrer entre Cam-Ranh et Port-Dayot, elle a préféré un troisième port : Nha-Trang. L'amiral Lacaze connaît les membres de cette commission : il s'est entretenu avec eux. Leur opinion est qu'un très grand port n'est pas encore nécessaire à l'Indochine et qu'il vaut mieux s'arrêter à Nhatrang parce qu'en ce point, il y a déjà une ville alors qu'à Cam-Ranh, il n'y a rien. Ils ne contestent d'ailleurs pas les raisons émises en faveur de Cam-Ranh contre Port-Dayot et estiment que, plus tard, on ira à Cam-Ranh.

L'amiral Lacaze ne comprend pas ce raisonnement. Les passagers, spécialement les touristes, cherchent à aller en Indochine dans tout le pays et non dans une ville déterminée. Ils n'ont rien à faire à Nhatrang. Il est convaincu que tout l'argent qu'on mettrait à Nhatrang serait perdu, que cette solution est une erreur, mieux, un gaspillage, et repousse énergiquement toute idée de dépense à Nhatrang. Cette idée de petit port à Nhatrang est folle, parce que c'est le seul moyen de ne pas être prêt lorsqu'un grand port sera nécessaire à une époque qu'il est impossible de déterminer. Il faut choisir l'endroit définitif dès le début et commencer aussi petitement qu'on voudra, mais dans le cadre définitif du très grand port qui, indiscutablement, sera à Cam-Ranh un jour.

Pour résumer son opinion personnelle, il ne comprendrait pas qu'on ne commençât pas tout de suite à Cam-Ranh.

M. de Barthélémy, en son nom et celui de ses associés, donne lecture du rapport ayant motivé la convocation de la réunion, et qui se trouve annexé à la présente.

Le point sur lequel M. de Barthélémy insiste particulièrement est que le trafic atteint dès maintenant le niveau auquel il était arrivé en 1913, malgré l'emploi de moyens auxquels le temps a enlevé une partie de leur efficacité. Des applaudissements unanimes saluent cette déclaration.

La lecture du rapport étant achevée, la discussion est ouverte.

M. Frédéric Mange insiste sur le grand développement réservé comme voie de transit à la ligne de Rangoon par Bangkok, Phnom-penh et Saïgon à Cam-Ranh. Dans les relations de toute la Péninsule avec les Philippines, la Chine, le Japon, la Mandchourie et l'Amérique. Cette voie est plus courte de 500 km par fer et 700 milles par mer que celle de Singapore. Un brillant avenir lui est assuré. Il souligne la perte sèche résultant pour toute l'Indochine de l'itinéraire, adopté par le *s/s Resolute* pour la visite d'Angkor et l'intérêt que Saïgon lui-même retirerait de l'utilisation de Cam-Ranh.

M. le résident supérieur Mahé rappelle que, limité dans ses moyens, il n'en a pas moins décidé, avec l'Ingénieur en chef des chemins de fer Caville, la construction de l'appontement de Banghoï qui fait face au trafic actuel. Dalat, qu'il a visité, l'a stupéfait et il est convaincu qu'il deviendra une station climatique, visitée de Honkong, Manille et Singapore. Cam-Ranh ne menace pas Saïgon qui ne reçoit aucun paquebot rapide. Son trafic sera tout différent et Saïgon tirera le plus grand profit de l'impulsion donnée au tourisme, à la fois directement et parce qu'il a financé la plupart des entreprises appelées dans le pays à en bénéficier. M. Mahé se demande qui a pu avoir l'idée de lancer Nhatrang, dont jamais personne ne parlait.

Le commandant Lorin demande à l'amiral Lacaze si la marine de guerre serait disposée à utiliser Cam-Ranh comme base secondaire, ce qui lui faciliterait beaucoup ses tentatives d'utilisation de Cam-Ranh comme port d'escale. L'amiral Lacaze répond qu'il ne connaît pas encore les intentions de la Marine à ce sujet, mais qu'il paraît impossible qu'un chef militaire consente à enfermer sa flotte dans un port de rivière (Saïgon où Haïphong) aussi facile à obstruer et d'autre part aussi éloigné du théâtre probable d'opérations.

M. l'inspecteur général Minard insiste sur ce point et sur les facilités absolument uniques au monde que Cam-Ranh offre à l'organisation du ravitaillement en mazout.

M. l'inspecteur général des Postes Viallet déclare qu'il a toujours songé à l'utilisation de Cam-Ranh pour la poste et qu'en particulier, une escale de la P. et O. est sans aucun doute moins onéreuse et plus pratique que la liaison par annexes à Singapore, mais que tous les obstacles viennent de la persistance avec laquelle les chambres de commerce de Saïgon surtout et de Haïphong font obstruction à tout ce qui ne servirait pas leur intérêt immédiat.

Après ces échanges de vues, l'amiral Lacaze propose au comité qu'une délégation se rende auprès du gouverneur général et des ministres intéressés, pour attirer leur attention sur l'erreur commise en proposant Nhatrang et leur remettre le dossier complet, mis à jour, sur le port de Cam-Ranh.

L'ordre du jour étant épousé, la séance est levée.

RAPPORT DES CONCESSIONNAIRES DE CAM-RANH annexé au procès-verbal de la réunion du 19 décembre 1930

I. — Développement du trafic à Cam-Ranh en 1929-1930

Messieurs,

Lors des précédentes réunions de notre comité, le mouvement du port de Cam-Ranh se bornait à des affaires purement accidentnelles de débarquements de rails au titre des

prestations en nature [faites par l'Allemagne]. En 1928, ce trafic avait atteint 8.000 tonnes, en 1929 12.000 tonnes.

Ayant pu constituer un noyau de coolies bien entraînés au travail dans les cales, nous nous sommes efforcés, durant cette période, d'amorcer le trafic du Tonkin sur le Lang Biang et le Sud Annam par Banghoï.

Du 1^{er} janvier au 31 octobre, 40 vapeurs français ont débarqué ou embarqué à Cam-Ranh 14.205 tonnes dont 2 300 de marchandises venues de France. Le vapeur *Kiatangata*, allant de Bangkok à Hongkong, a relâché à Cam-Ranh en avaries.

Le mouvement de la navigation présente 41 navires de commerce d'une jauge brute de 80.500 tonneaux. Les navires hydrographes, dont le tonnage nous est inconnu, sont venus, en outre, onze fois à Banghoï pour effectuer leur ravitaillement en charbon, eau et vivres, soit un total de 52 vapeurs ayant fréquenté le port dans les 10 premiers mois de l'année.

Dès maintenant, le trafic au cabotage est l'objet d'un mouvement continu, en progression régulière de mois en mois, et les chemins de fer procèdent à l'élargissement de la digue d'accès de l'appontement de Banghoï. Jusqu'à ce jour, nous avons eu à faire face seulement à un courant de transports du Nord au Sud ; l'année ne s'achèvera pas sans que nous ayons à assurer le transit de marchandises du Sud vers le Nord, et les quantités annoncées justifieront au moins une escale mensuelle d'un caboteur, dans cette direction.

Toutes les entreprises de navigation d'Indochine, soit cinq armateurs locaux, les Messageries Maritimes et les Chargeurs Réunis ont participé à ce trafic. À la fin de l'année 1929, le vapeur américain *William-Penn*, de 6.570 tonneaux, de jauge nette, est entré à Cam-Ranh de nuit, sans pilote, à marée basse. Il n'eût pu le faire en aucun port de la Colonie.

Il résulte, d'autre part, de nos études que le sel produit à Cana, à 77 km de Banghoï, s'évacuerait de préférence par Cam-Ranh plutôt que d'être embarqué en rade ouverte à Cana même. La Douane, acquéreur du sel, semble prête à suivre nos suggestions.

La refonte du régime du sel en Indochine paraît devoir entraîner la remise en activité des salines créées par M. de Barthélémy, admirablement situées au point de vue des transports.

Les chemins de fer, d'autre part, ont rendu applicable sur toutes destinations les tarifs spéciaux qui n'étaient pas applicables sur Cam-Ranh-Banghoï. Lorsque les circonstances économiques seront moins déprimantes, le commerce pourra diriger par notre port le maïs et le sisal produit dans la région de Phanrang.

Les compagnies françaises se sont engagées à faire escale à Banghoï, soit en venant de France, soit au retour, pour des chargements de 200 tonnes.

La Dollar Line, qui effectue tous les 15 jours un voyage autour du monde vers l'ouest, par paquebots de 21.000 tonnes, avait demandé aux services de tourisme du gouvernement indochinois si un port de là côté d'Annam ne pouvait être utilisé comme port d'escale. Ayant appris qu'une réponse négative lui avait été adressée, nous nous sommes mis en rapport avec elle. Il serait, à notre avis, profitable à la Colonie que ce service fît une touchée à Cam-Ranh, ce qui permettrait à ses passagers la visite d'Angkor.

L'agence Cook, d'autre part, nous a avisés qu'à l'achèvement du chemin de fer de Dalat, elle toucherait Cam-Ranh avec les navires affrétés par elle en croisières, afin de permettre la visite de Dalat et d'Angkor, à condition que les chemins de fer soient pourvus d'un matériel suffisant.

Les éléments dont nous disposons dès maintenant nous laissent le plus ferme espoir que, d'ici deux ou trois ans, Cam-Ranh, tant par le mouvement de la navigation que par le trafic des marchandises et passagers, aura affirmé une valeur incontestée par les marins.

Le problème du choix d'un port dans le Sud-Annam en fonction de son utilisation

A. — Au long cours

Au début de cette année, une mission d'Ingénieurs s'est rendue en Indochine pour étudier le programme des travaux maritimes à effectuer dans les années à venir. Avant son départ, les déclarations faites à M. de Barthélémy lui avait laissé l'espoir qu'il serait entendu par elle et que ses travaux lui seraient communiqués.

Or la commission a visité Cam-Ranh, la baie de Bing-Ba, Banghoï en trois heures et, depuis, tous nos efforts pour connaître ses décisions sont restés vains.

De divers côtés, des bruits concordants affirment que la Commission se borne à préconiser entre Quinhon et Saïgon la construction d'un port à Cauda-Nhatrang sans dire un mot de Cam-Ranh.

Nous regrettons que ni M. de Barthélémy, ni ses associés n'aient été mis à même d'avoir un contact plus intime avec cette commission, en considération des intérêts engagés à Cam-Ranh et dans le service de cabotage le plus actif de la côte.

Nous avons tracé le rôle futur d'un port dans le Sud de l'Annam. Nous tenons à préciser quelques données qui, dès maintenant, apparaissent à la base de son choix.

En premier lieu, nous examinerons le rôle qu'il doit tenir dans la navigation au long-cours.

En dehors des courriers de la ligne de Chine et de deux services secondaires sur le Tonkin, l'Indochine est complètement délaissée par les paquebots qui, de Hongkong ou de Singapore, vont en Asie, en Europe, aux Indes, en Australie et dans les deux Amériques, en passant au large de Cam-Ranh. Pour assurer une liaison avec eux, l'Indochine subventionne au titre postal les services suivants :

Saïgon-Singapore, 26 voyages par an, \$ 173.000 en liaison avec les courriers anglais et japonais.

Saïgon-Bangkok, tous les 21 jours, \$ 59-500 que les communications par terre, plus rapides et plus fréquentes, rendront bientôt inutile.

Saïgon-Batavia tous les 28 jours, \$ 65.000. Créé en 1929, ce service est plus lent, trajet par fer compris, que si on avait recherché la touchée à Cam-Ranh des paquebots hollandais allant de Hongkong à Batavia à la vitesse de 13 noeuds, et prévoient celle de 15 noeuds pour 1932.

Saïgon-Swatow, retour par le Tonkin, tous les 28 jours, \$ 45-500 Les chambres de commerce du Tonkin ont protesté contre ce service, plus lent que le transbordement par Hongkong, et qui, sous le couvert de la poste, touche une aide sur une route commerciale fréquentée par des concurrents.

Pour le Nord de l'Indochine, les communications sont assurées via Hongkong par un service nécessaire mais auquel on fait jouer une rôle qu'il ne saurait tenir. Les correspondances acheminées par cette voie ne sont rendues dans le Nord-Annam que deux ou trois jours avant le courrier français parti 8 jours après de Marseille, ce qui lui enlève tout intérêt.

Ces solutions essentiellement locales étaient les seules possibles tant que les communications par terre n'existaient pas. La création de services rapides par route et voie ferrée permet d'éviter le détour par Hongkong et met chaque centre sur la route la plus courte géographiquement.

Dès maintenant, si les paquebots étrangers faisaient escale dans le Sud Annam, le courrier pour la Cochinchine y arriverait, à une ou deux heures près, aussi vite que par les annexes, mais on gagnerait 3 jours. 1/2 à 4 pour le Centre et le Nord de l'Annam et 60 heures pour Hanoï.

La seule solution indochinoise du transport des dépêches est, dès maintenant, l'escale des paquebots étrangers dans un port du Sud Annam. Le port projeté doit donc être prêt à y faire face immédiatement. Quant à l'utilité des services annexes pour les

voyageurs, elle est nulle. Marchant à 10 nœuds 1/2, dotés de vapeurs de dimensions restreintes, âgés de 18 à 40 ans, ils ne répondent à aucune des exigences de la clientèle.

Ils ne sauraient lutter avec les 32 paquebots de 6.000 tonnes au moins et d'une vitesse de 13 nœuds et plus, passant tous les mois au large de nos côtes, ni même se comparer aux petits paquebots des Straits.

À la politique d'annexes — onéreuse — pour aboutir à des résultats médiocres, la poste doit substituer comme dans tous les pays du monde, une politique payant mieux le transport des dépêches et tenant compte de la vitesse du navire, quelle que soit sa nationalité.

Cette politique seule dotera l'Indochine de communications suffisantes en nombre et en qualité, pour satisfaire aux besoins du commerce et du tourisme.

En 1930, le *Resolute*, de 25.000 tonnes, a touché Saïgon dans sa croisière autour du monde. La croisière de ce vapeur en 1931 prévoit toujours la visite d'Angkor, mais elle se fera au départ de Penang avec retour via Bangkok, le vapeur restant au mouillage de Koh-Si-Shang. Faute d'avoir voulu utiliser la rade de Cam-Ranh, l'Indochine perd ainsi un mouvement commercial de 40.000 \$ représentant les dépenses qu'eussent faites 120 visiteurs d'Angkor, transitant du Siam à Banghoï, auquel il faut ajouter les dépenses que les passagers restés à bord auraient faites, durant une escale de 36 heures permettant la visite de Dalat.

Il est difficile de prévoir l'ampleur du rôle que le port du Sud-Annam doit jouer comme port de distribution. Sans entrer dans le détail de chiffres, nous pouvons affirmer qu'il sera utile dès le début. Cam-Ranh débutera peut-être sous peu dans ce rôle.

En tous cas, depuis un an, le canal de Suez admet des tirants d'eau qui ne sauraient s'accorder daucun port d'Indochine. Dans le trafic du canal de Panama apparaissent des cargos de 20.000 tonnes de port en lourd, qui sont dans ce cas.

Il nous reste à examiner le problème du paquebot français de la ligne de Chine. Il ne saurait être question ici de l'envisager autrement que sous l'angle de la concurrence internationale et du prestige du pavillon français, en Extrême-Orient.

Le fait saillant est que nos paquebots qui, en 1900 avaient la plus belle clientèle étrangère l'ont, en fait, complètement perdue. Le déroutement de Saïgon, qui faisait perdre 12 heures à 16 nœuds, en fait perdre 24 à 13 nœuds à cause des marées et de l'augmentation des tirants d'eau.

La clientèle indochinoise semble insuffisante pour alimenter des paquebots de 20 à 25.000 tonnes qui devraient être aménagés pour 600 à 800 passagers de classe. Quoique la population européenne ait plus que doublé depuis 1900 en Indochine, la capacité en passagers des navires n'a augmenté que de 30 % environ. Le *Félix-Roussel*, de 21.000 tonnes de déplacement, avec ses aménagements pour 400 passagers et 7.200 tonnes de marchandises, ajoute à la perte de temps de 24 heures due au déroutement sur Saïgon, celle de 3 jours nécessaires à la manipulation de tels chargements que ce port seul lui offre.

Amenés ainsi à renoncer à la concurrence internationale au passager, la ligne de Chine tend à se recroqueviller en un service de cargos mixtes de luxe sur l'Indochine. La vitesse des navires lancés depuis la guerre ne dépasse pas 16 nœuds contre 19 pour les types *Amazone* lancés vers 1900 et 17 pour les *André-Lebon* lancés vers 1913. Au contraire, les Hollandais effectuent dès maintenant le parcours Marseille-Batavia à 17 nœuds, l'an prochain à 18 ; les Japonais font 17 nœuds avec deux navires ; les Italiens se préparent à faire le trajet de Gênes à Shanghai en 26 jours en face de 36 jours pour les Français ; et les Anglais ont en chantier deux paquebots de 25.000 tonnes à 20 nœuds.

Dans le monde entier, toutes les lignes de paquebots ont augmenté leur vitesse par rapport à celle d'avant-guerre. La ligne française de Chine a diminué la sienne et

l'Indochine est le seul pays du monde dont les communications soient plus longues qu'autrefois. La création d'une ligne secondaire sur Haïphong, en enlevant à la ligne de Chine 100 à 200 passagers par voyage, a renforcé la tendance à mettre en chantier des cargos à passagers au lieu de paquebots. Le développement progressif de l'Indochine, au lieu d'apporter au paquebot français sur Chine une base nationale dans un trafic international, mène le pavillon français à un recul, pour la satisfaction d'exigences purement locales.

En face des paquebots anglais, hollandais, italiens et japonais rapides, il n'y a pas d'autre solution française et indochinoise que celle du paquebot rapide sur la route directe.

Le déplacement du port d'escale en Indochine n'entraînera aucun inconvénient que celui du changement de certaines habitudes que l'évolution a rendues désuètes. Si les 15.000 Européens du Cambodge et de Cochinchine mettront 10 heures de plus, les 17.000 Européens résidant dans le reste de la colonie gagneront de ce fait 24 à 36 heures dans leurs relations avec la métropole.

B. — Son utilisation au cabotage national et international

Nous avons déjà signalé que le cabotage en Indochine trouvera une aide efficace par la création d'un port de distribution dans le Sud-Annam, en utilisant mieux le matériel sur les parcours où les navires ne circulent pas à pleine charge. Les industries du Tonkin, d'autre part, doivent s'efforcer de diminuer les frais de transport intérieur pour développer leurs débouchés au Cambodge, particulièrement dans le golfe du Siam.

La création de services directs sur Phnom-Penh d'une part, sur Réam et Bangkok de l'autre, qui pourraient trouver dans les ports du Nord de la colonie un aliment presque suffisant, n'est possible qu'en assurant un courant de fret de retour. Cet élément ne se trouvera, que si un port dans le Sud-Annam peut jouer, pour le fret de sortie du Cambodge et du Siam, le rôle que joue actuellement Hongkong. La condition nécessaire à l'extension dans le Sud-Ouest des débouchés intérieurs des industries du Tonkin est que le port du Sud-Annam joue au plus tôt le rôle de port de distribution.

C. — Le point de vue purement local

La Compagnie dont nous sommes administrateurs, en 20 touchées effectuées au cours des 8 premiers mois de 1930, a débarqué à Cauda environ 1.500 tonnes et embarqué 295 tonnes. Au total, 1.800 tonnes de trafic. Elle est la seule compagnie dont les vapeurs aient fréquenté le port. Dans le même laps de temps, sans tenir compte du trafic des Messageries Maritimes et des Chargeurs Réunis, 27 caboteurs de 5 compagnies différentes ont manipulé à Banghoï 8.635 tonnes. Le seul élément de trafic de Cauda, que nos vapeurs vont désormais fréquenter moins souvent, est l'essence, en provenance de Saïgon, qui a fourni environ 1.300 tonnes. Mais il convient de remarquer que si un port pétrolier devient un jour nécessaire, la baie de Cam-Ranh, où la place ne manque pas, est tout indiquée car son arrière-pays s'étend jusqu'à Phantiêt et la région de Dalat-Phanrang. Consomme à elle seule autant que celle de Nhatrang. Quand le chemin de fer ira à Nhatrang, le transport sur 50 km. par voie ferrée au lieu de 7 km, par route ne sera pas prohibitif pour attirer sur Banghoï-Cam-Ranh les marchandises plutôt que sur Cauda, sauf en ce qui concerne l'essence dont la consommation diminuera lorsque le chemin de fer sur Tourane aura remplacé les camions.

Dans quelques années, les salines de Cana espèrent produire 50.000 tonnes de sel ; si la baie de Cam-Ranh n'est pas outillée de façon moderne à cette époque, de façon à transiter ce tonnage avec le minimum de frais en raison de l'éloignement de Cauda et de la pauvreté de cette marchandise, c'est à Cana même qu'il faudra envisager des aménagements que les salines estiment au minimum à 600.000 \$.

Les usines d'engrais qui projettent de s'installer à Cam-Ranh devront s'outiller pour leur trafic qui sera au début de 50.000 tonnes.

À ce moment-là, nous aurons, séparés par une distance de 100 km à vol d'oiseau, un petit port à Cauda, un petit port à Banghoï, un port particulier à Cam-Ranh, un port particulier à Cana, qui disperseront le trafic dans des conditions onéreuses, sans que rien n'ait été fait en vue d'assurer, quelles que soient les exigences, la solution des problèmes d'ordre général auxquels le port du Sud-Annam doit satisfaire.

Dans l'avant projet qu'il a bien voulu étudier, M. l'inspecteur général Minard estime que la construction à Cam-Ranh d'un môle de 150 m. de long, 80 m. de large avec enrochements par fonds de 12 et murs de quais de 6 m. à marée basse, reviendrait avec ses hangars et son outillage à 1.000.000 de piastres en chiffres ronds. Ce môle pourrait recevoir simultanément deux des plus grands navires du monde et un caboteur.

Une étude sommaire, d'autre part, a évalué que pour relier Cam-Ranh à la rive intérieure par Balum, à l'aide d'une jetée et d'une estacade franchissant la lagune, supportant route et voie ferrée, reviendrait à 500.000 \$. Il est indispensable, à notre avis, de mettre en parallèle cette somme de 1.500.000 \$, nécessaire à la création d'un port en eau profonde indéfiniment extensible, avec le coût d'un port secondaire à Cauda, en rade ouverte, à construire de toutes pièces, celui d'une voie ferrée de 6 km, le reliant à Nhatrang et la perspective de devoir aménager Cana.

En résumé, que l'on étudie le problème sous l'angle des relations extérieures de l'Indochine, sous celui de la ligne des paquebots français en Extrême-Orient, sous celui des communications intérieures de l'Indochine ou des exigences purement locales, Cam-Ranh apparaît non seulement comme la seule solution dont l'avenir est illimité, mais comme la seule correspondant dès le début aux exigences, sans que la question de dépenses ne ressorte en définitive comme plus lourde que celles nécessitées par les solutions fragmentaires.

Cam-Ranh, Nhatrang ou port Dayot

par H. CUCHEROUSSET

(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 12 avril 1931)

On sait que l'Administration, se rendant compte de la nécessité d'un port à la fois local et d'escale entre Saïgon et Quinhon, répugnait assez à choisir Cam-Ranh, qui avait à ses yeux l'immense infériorité d'avoir été préconisé par une initiative privée et d'être indiqué par le bon sens.

Or cette initiative privée n'avait pas été un simple article de journal ou de revue ou même une campagne de propagande bien faite : elle avait été un acte, une véritable entreprise, créée par deux hommes enthousiastes autant que compétents, à grand renfort de capitaux qu'ils n'avaient demandés à personne qu'à eux-mêmes. Ce port de Cam-Ranh, port d'escale, ils ne l'avaient pas seulement préconisé, ils l'avaient d'abord créé et très convenablement outillé et maint navire était venu s'y approvisionner en charbon, en eau, en victuailles, et l'Administration n'avait pas pu faire autrement que d'en faire une des bases de la construction du chemin de fer de Saïgon à Nhatrang et d'y établir, en face des établissements Barthélémy, sur l'autre rive de la lagune, un port, Ba-Ngoi, qui lui semblait mieux placé, parce que plus près du chemin de fer et où une somme rondelette fut dépensée à construire un appontement en ciment armé, une maison de passagers et un poste de douane.

La guerre empêcha les propriétaires de Cam-Ranh de donner suite à une entreprise qui ne pouvait être au début que ruineuse pour des particuliers, d'autant plus qu'à l'époque, ni Dalat, ni Nhatrang n'avaient la moindre importance, qu'il n'y avait donc pas un arrière pays suffisant pour faire vivre un port, ne fût-ce que de troisième ordre.

D'autre part, les promoteurs s'étaient aliéné l'opinion saïgonnaise en présentant, dans leur enthousiasme, Cam-Ranh comme un futur Hongkong qui détrônerait Saïgon, alors qu'en réalité, Cam-Ranh ne pouvait espérer d'avenir que comme port d'escale, satellite et point d'appui de Saïgon.

Le monopole d'exportation du sel, accordé à un capitaliste tonkinois par pur amour du monopole, tua l'entreprise Barthélémy, dont la saline installée au fond de la baie constituait la principale ressource. Mais l'Administration n'a d'affection que pour les parasites qui ne créent rien et ne songent qu'aux fructueux procès à lui faire, en profitant de la moindre erreur d'un de ses agents.

Elle n'éprouve que méfiance et jalousie à l'égard des esprits créateurs et désintéressés qui ont en vue non leur enrichissement personnel mais la satisfaction et la gloire d'avoir fait quelque chose d'utile au pays.

Et cependant le petit port de Bâ-Ngoi, malgré les inconvénients de son appontement construit par des marins d'eau douce, continuait à vivre par les visites régulières de l'annexe, puis par le transport des rails pour le chemin de fer, puis plus récemment par un petit mouvement commercial né d'un commencement de développement de l'arrière-pays.

Nhatrang atteignait une certaine renommée grâce à son climat, sa qualité de point de jonction du chemin de fer avec le service automobile qui le continue jusqu'à Tourane, par ses deux hôtels dont l'un, dû à l'initiative privée, prospère sans subvention et dont l'autre, construit par l'Administration de la façon extravagante que l'on sait, a contribué à la ruine de ses concessionnaires. Nhatrang devenait en outre centre scientifique, l'Institut océanographique s'y étant établi à côté de l'institut Pasteur.

Pendant que Nhatrang acquérait une certaine notoriété mondaine, touristique et scientifique et un certain mouvement de passagers, Phan-Rang, de l'autre côté, avec la vallée que suivait le chemin de fer du Langbiang, voyait grandir son importance économique. La culture et l'industrie de l'agave dans la vallée, la construction de la section de montagne du chemin de fer et le développement qui s'ensuivit de la région de Dran et de celle de Dalat, occasionnaient un mouvement de marchandises qui ne fera que s'accroître par le gros effort que l'Administration fait actuellement à Dalat, et grâce au développement des irrigations reprises des anciens Chams dans la région de Tour Cham.

Puis, un peu plus au sud de Phan-Rang se créaient tout récemment les salines de Ca-Na et l'établissement thermal de Vinh-Hao*, qui va bientôt commencer l'exportation de son excellente eau de table.

Aussi, depuis quelque temps, Ba-Ngoï, situé entre ces deux centres, voyait son mouvement passer d'un chiffre ridicule à un chiffre un peu plus digne de retenir l'attention.

Aussi ne peut-on que s'étonner de voir l'Administration choisir ce moment-là pour émettre l'idée d'un nouveau port, quelque part dans la baie de Port Dayot, qui a surtout un intérêt historique par le souvenir des frères Dayot, anciens serviteurs du roi Gialong, qui avaient étudié ce port et qui, s'étant séparés à l'amiable pour incompatibilité d'humeur du souverain annamite, profitèrent des bonnes dispositions qu'il continuait quand même à leur témoigner, pour créer un certain mouvement commercial entre l'Indochine et Manille.

Mais un souvenir historique n'eût pas été une raison suffisante pour faire peser la balance dans le choix d'un port, s'il n'y avait eu le secret désir de faire pièce à des colons et de faire oublier leur initiative, en vue d'asseoir sur leur descente dans le tombeau de l'oubli, la réputation d'un haut fonctionnaire dont le nom aurait — qui sait ? — fini par se substituer à celui dès frères Dayot !

C'est alors que la Commission des Ports fut appelée à juger de la question. S'arrêta-t-elle, dans son voyage, quelques heures à Gia ou à Hon-Khoï pour visiter ce grand port naturel qu'est la baie de Port Dayot, nous l'ignorons ; ce que nous savons, c'est qu'elle

consacra deux heures à visiter Cam-Ranh, prit à peine le temps de faire le trajet aller et retour à travers la baie avec une chaloupe rapide, de Ba-Ngoï à Cam-Ranh : « In medio, stat virtus », se dit la commission, et, pour ne pas faire de jaloux, elle fixa son choix sur une baie, entre les deux ports naturels : celle de Nhatrang, simple rade où un port artificiel ne pouvait être créé qu'à grand frais. De commerce local, presque pas ; par contre, Nhatrang avait la supériorité mondaine et administrative. À Cam-Ranh, un douanier et un chef de gare, à Hon-Khoï (Port-Dayot) deux ou trois douaniers ; ce sont là de petites gens, tandis qu'à Nhatrang règne un résident en bel uniforme, abondamment galonné, et tout le personnel d'un chef-lieu de province. Ça c'était quelque chose ! En outre, à Nhatrang, on admire un Hôtel du Haut Tourisme et deux établissements scientifiques ; parlez-moi de ça !

Voici donc ce que dit à ce sujet le rapport de la Commission :

« Port du Sud-Annam

En ce qui concerne la création entre Quinhon et Saïgon, d'un port capable à la fois de desservir la région du Sud-Annam et son arrière-pays ; d'autre part, de devenir un port d'escale sur la route d'Extrême-Orient, la Commission s'est efforcée de retenir les rares et menus faits positifs qui pouvaient lui permettre d'étayer son avis et, sans s'hypnotiser sur les avantages de telle ou telle baie, s'est décidée à préconiser le choix de la région de Nhatrang comme port envisagé.

Le goulet entre l'île de Hon-Niéu et le massif de Chut serait aménagé et équipé dans les conditions ci après :

Barrer totalement à sa partie nord, le goulet qui sépare l'île de Hon-Niéu du massif de Chut ; on créerait ainsi un abri offrant de grandes profondeurs dans sa moitié est ; on pourrait d'ailleurs l'élargir par dragages vers l'est.

Un ouvrage en équerre, parallèle au pied du massif du Chut, dont le séparerait un terre-plein de largeur convenable, procurerait plus tard un accostage aux grands navires.

Un raccordement à la voie ferrée s'effectuerait le long de la rive gauche du Cua-Be et à travers la plaine qui sépare Nhatrang de la gare actuelle. »

Mais il n'y a pas de rapport si bien fait et si bien signé qui puisse toujours aller contre la réalité des choses, pas même contre cette réalité dont la Commission déclarait elle-même se moquer. Relisez cette phrase typique : « la Commission, sans s'hypnotiser sur les avantages de telle ou telle baie, s'est efforcée de retenir les rares et menus faits positifs pouvant étayer son avis, s'est décidée à préconiser la région de Nhatrang ». Voilà qui vaut son pesant d'or, eût-on dit du temps du franc d'or, son jus, dirons-nous aujourd'hui. Ne pas tenir compte, pour l'établissement d'un port, des avantages naturels de l'endroit, voilà qui témoigne d'un curieux état d'esprit ! Qu'importent ces vagues contingences ! Alors, ayant ainsi choisi l'endroit qui demandait le maximum de travaux coûteux, on cherche quelque « menus faits positifs », ceux que nous venons de voir, pour justifier ce choix (dirons-nous arbitraire, dirons-nous de complaisance ?)

Tout de même, puisqu'on parlait de menus faits positifs, on aurait pu calculer autre chose que le nombre de galons du haut fonctionnaire local et le nombre des membres du Cercle.

Voici, par exemple, sur l'importance de Nhatrang, en tant que port, un document dont la Commission aurait pu avoir connaissance si elle avait voulu, et qui donne une idée du formidable mouvement maritime de ce port où l'on voudrait dépenser 60 millions de francs.

Note sur le port de Nhatrang

La Compagnie côtière de l'Annam est la seule compagnie de vapeurs ayant fréquenté ce port (Cauda) depuis 1924, qui n'est fréquenté, en dehors d'elle, que par des jonques. Une partie de ces jonques remonte d'ailleurs la rivière de Nhatrang.

En 1929, la Compagnie Côtier a touché 13 fois Nhatrang, en venant de Haïphong, et 17 fois en venant de Saïgon. Il a été embarqué en tout 317 t. 500 vers Saïgon, et 366 t. vers Haïphong, soit au total 683 tonnes, soit moins de 23 tonnes en moyenne par touchée.

Le tonnage des marchandises débarquées ne nous est pas connu, mais il est relativement faible. C'est ainsi que, pour les allumettes, le mouvement total de l'année a été de 15 tonnes, contre 25 à Banghoï. Seule l'essence et le pétrole, venant de Saïgon, donnent lieu à un certain trafic, appelé fort probablement à subir une régression notable lors de l'ouverture du chemin de fer, qui fera disparaître un des principaux éléments de consommation d'essence à Nhatrang (services automobiles Nhatrang-Quihnion).

Pour 1930, le mouvement a été le suivant : [...]

Au total, en 9 touchées en direction de Saïgon, les vapeurs (*Jean-Dupuis* et *Balguérie*) ont débarqué 117 tonnes, et embarqué 137 t. 300.

En direction de Haïphong, en 11 touchées, il a été débarqué 50 tonnes environ, de marchandises diverses ; 8 voyages de transports d'essence et pétrole, par chargements de 150/200 t. sur Nhatrang, donnent au débarquement un mouvement, de 4.500 t. environ à fin août ; il a été embarqué dans ces 14 touchées 159 t. 150.

Au total, en 8 mois, les vapeurs, en 20 touchées, ont assuré un trafic de 1.900 tonnes en chiffres ronds.

Dans le même laps de temps, 27 caboteurs ont fréquenté le port de Cam-Ranh-Banghoï, où ils ont débarqué 8.400 tonnes, et embarqué 235 tonnes.

Même en défalquant le charbon pour le chemin de fer, le trafic en marchandises générales s'est élevé à 2.497 t. débarquées et 235 t. embarquées; le trafic en marchandises de même nature à Nha-trang Cauda n'a été que de 400 tonnes, soit 7 fois moins.

Ces chiffres démontrent que la région la plus intéressante au point de vue trafic n'est pas celle voisine de Nha-Tang, mais bien la zone comprise entre Banghoï, Phantiêt et Dalat.

Si le chemin de fer est prolongé jusqu'à Nha-trang même, il n'y aura aucun intérêt à débarquer des tonnages insignifiants à Nha-trang plutôt que de les débarquer à Cam-Ranh, et leur faire faire 50 km. par voie ferrée ; même si Cauda est relié par voie ferrée à Nha-trang, les deux voies s'équilibreront pour les produits lourds du Tonkin, le surfret demandé pour Nha-trang pour le ciment étant de 1 \$ par tonne, vu les faibles quantités comparativement à celles débarquées à Banghoï. Il en est de même pour les allumettes, dont les importations à Banghoï dépassent de 70 % celles de Nhatrang.

Le seul article donnant lieu à quelques transactions est l'essence ; mais il y a lieu de remarquer que, si la consommation venait à se développer, le port d'importation directe pour les produits pétroliers serait Cam-Ranh et non Nha-trang pour des raisons de sécurité d'abord, ensuite à cause de la proximité du Lang-Biang et de la région de Phanrang. En 1927, le Lang-Biang seul consommait 80 tonnes de produits pétroliers par mois. Dans l'ensemble, un port pétrolier à Cam-Ranh raccourcirait de 55 km. le transport sur le Lang-Biang et Phanrang, mais allongerait de 35 km, par fer, le transport sur Nha-trang et Nin-Hoa

Comme les quantités consommées sont plutôt supérieures au Sud de Cam-Ranh où le développement à venir immédiatement est plus accentué, il y a tout avantage à choisir Cam-Ranh.

La conclusion qui semble s'imposer d'ailleurs est plutôt que, si la création d'un port en eau profonde est prémature à Cam-Ranh, rien ne justifie une création quelconque à Nha-trang. D'ailleurs, avec le prolongement du chemin de fer, les produits de la

région de Ninh-Hoa se dirigeront aussi bien sur Banghoï que sur Nha-trang, un transport supplémentaire de 35 km. par voie ferrée pouvant être supporté par les marchandises bien plus facilement que les charges de capitaux à investir dans un travail à Cauda.

À remarquer également que Banghoï n'est, pour ainsi dire, jamais fréquenté en direction de Haïphong. Si les exportations de sel de Cana se font par cette voie, il assurera dès le début un tonnage en marchandises diverses et même un peu de pétrole et d'essence, et laissera loin derrière lui Nha-trang pour le trafic général, même en ne tenant compte ni du charbon, ni du sel.

Ce qui donne toute sa saveur à ce document, c'est la comparaison qu'il établit entre Nhatrang et Ba-Ngoi (Cam-Ranh).

Seulement, en dehors de la question trafic local, seule envisagée à présent et dont le développement du Langbiang, qui commence à se dessiner, ne va pas tarder à augmenter l'importance, il faut envisager deux choses dont la commission n'a pas tenu compte : le trafic international par terre et le trafic de Cam-Ranh port d'escale.

Il ne faut pas perdre de vue ce fait que de nombreux paquebots rapides étrangers passent presque tous les jours en vue de Cam-Ranh et qu'une déroutement infime leur permettrait de venir déposer et prendre à Cam-Ranh passagers, poste et quelques tonnes de marchandises de valeur ; cela quadruplerait au moins nos relations avec l'Europe et créerait un peu de concurrence à nos propres compagnies, un peu trop tentées de s'endormir sur leur monopole de fait.

Ces passagers, lorsque ce seraient des touristes arrivant en groupes assez nombreux, pourraient être transportés en sept ou huit heures par trains facultatifs (selon l'un des quelques horaires prévus d'avance) de Cam-Ranh à Saïgon. Or il faut tenir compte d'un fait, c'est que les Siamois ont eu l'habileté d'attirer chez eux un fort courant de tourisme arrivant par chemin de fer de Singapour ou de Pénang, et, en particulier, de touristes désireux de visiter Angkor.

Il serait habile de notre part, au lieu de geindre ou de mettre des bâtons dans les roues, de profiter de ce qu'ont fait nos voisins, en particulier de leur réclame pour Angkor, et d'encourager les touristes, au lieu de reprendre le chemin du Siam après la visite d'Angkor, à continuer sur Phnom-Penh et Saïgon.

Or Saïgon n'attire nullement (on a fini par s'en rendre compte), les bateaux de tourisme et il est en dehors de la route des paquebots étrangers. Par contre, Cam-Ranh est sur cette route et la facilité d'y entrer sans pilote et à toute heure avec une faible perte de temps, encouragerait ces navires à y faire presque tous escale pour y reprendre les touristes débarqués à Pénang ou bien vice-versa.

Voilà ce qu'il faut prévoir. Angkor est la seule véritable attraction touristique de premier ordre de l'Indochine, la seule qui vaille un grand voyage. Les autres sont des attractions de deuxième ordre, intéressantes peut-être pour un visiteur qui est déjà en Indochine et a du temps, mais ne valent pas le voyage. Voilà le fait. Ne vous acharnez donc pas à forcer les gens à venir admirer malgré eux votre Perle. Ils s'y laisseront prendre peut-être une fois et vous en voudront et vous feront une réclame à rebours. Contentez-vous de voir ceux qui y passent, s'y arrêter en passant, s'ils en ont le temps ; ils en seront charmés et en parleront avantageusement ; et s'ils n'en ont pas le temps, contentez-vous du petit bénéfice indirect que la colonie retirera de leur passage sans arrêt d'Angkor à Cam-Ranh.

Mais soyons bien sûrs que le circuit ou plutôt la variante Pénang-Bangkok-Angkor-Saïgon-Cam-Ranh aura un immense succès et attirera un mouvement considérable de passagers.

Sinon, ne nous parlez pas de tourisme et liquidez définitivement la boîte ; vos erreurs ne l'ont déjà que trop compromise.

Or Cam-Ranh ne demande aucun aménagement ; plus tard un appontement et un embranchement de chemin de fer, mais demain, le port peut être ouvert comme port

d'escale : il y a déjà des logements pour recevoir, au moins provisoirement, quelques douaniers et un capitaine de port ; une chaloupe convenable peut être achetée à Hongkong à très bas prix et en venir par la belle saison en quelques jours. Elle prendra vos touristes le long du bord et en une demi-heure les amènera à Banghoï, où le train facultatif, commandé par radio la veille, les attendra pour les amener huit heures plus tard à Saïgon et le lendemain à Angkor.

Mais ne croyez pas non plus que les grands touristes en bande raffolent de longues randonnées en automobile, à travers d'immenses plaines sans cachet bien spécial et dans une poussière suffocante. C'est le chemin de fer qu'il leur faut. Qu'on se hâte de construire la ligne de Battambang à Mongkol Borey et Aranya, et de Mongkol Borey qu'on améliore la route d'Angkor ; on y pourrait prévoir aussi un service d'hydravions : Aranya-Angkor-Pnom-Penh ; mais, la masse des touristes demande le confortable et régulier chemin de fer.

Alors Saïgon gagnera plus avec les seules miettes de ce trafic qu'avec un mouvement de tourisme qu'il chercherait à accaparer, et de ce fait, Saïgon se trouverait placé sur une des grand'routes du trafic international.

Dalat en profitera ; une attraction de troisième ordre devient intéressante lorsqu'on se trouve sur les lieux ; par exemple pour les touristes des vapeurs de croisières, venus attendre à Cam-Ranh des passagers déposés à Dalat.

En outre, Dalat, comme station d'altitude, pourra inciter, lorsqu'un moyen direct et bon marché le permettra, les Anglais de Hongkong et de Singapour, à venir y faire un séjour.

Les groupes coloniaux de Paris et le port d'escale de Cam-Ranh (*L'Éveil économique de l'Indochine*, 19 juillet 1931)

Le groupe de protection des intérêts français en Extrême-Orient

À la réunion plénière de ce groupe, le 7 mai dernier, sous la présidence de M. Maspero, étaient présents MM. le marquis de Chasseloup-Laubat⁷ ; le gouverneur Blanchard de la Brosse, directeur de l'Agence économique de l'Indochine ; Ernest Outrey, député de la Cochinchine ; Petithuguenin, directeur de la Compagnie générale des Colonies ; [Édouard] Samson, représentant la Société des Distilleries d'Indochine [SFDIC] ; le gouverneur général le Gallen [SFDIC, puis BFC] ; marquis de Barthélémy ; gouverneur L. de la Noe ; Gigon-Papin⁸ ; Bourcier-Saint-Chaffray ; Max Outrey [Société foncière du Cambodge] ; Audibert, de la Compagnie des Ciments artificiels d'Indochine ; Debernardi ; [Georges] Pannetier, le représentant de la Compagnie des chemins de fer du Yunnan ; Birquet ; G. Pilliet [BPPB] et G[eorges] Zanetto, administrateur délégué de la Société des caoutchoucs de Panou-Lisan ; Gheerbrandt, directeur de l'Institut colonial français. Les autres membres s'étaient excusés.

L'ordre du jour comprenait en sixième lieu, la question du port de Cam-Ranh. Voici ce que dit à ce sujet le compte-rendu de la séance.

Le président résume les divers opinions émises en faveur de l'établissement de ce port, naturellement abrité, permettant déjà le mouillage en eau profonde, et ses avantages comme point de relâche pour les grands paquebots de la ligne de Chine, qui viennent tous reconnaître les abords de ce point.

⁷ Marquis Louis de Chasseloup-Laubat (1863-1954) : ingénieur E.C.P. Membre du conseil de surveillance de Schneider et Cie (1906), administrateur de sociétés. Voir [Qui êtes-vous ?](#)

⁸ René Gigon-Papin (1856-1939) : notaire, maire de Saïgon (1908-1911) — voir [encadré](#) —, administrateur de sociétés.

Le stationnement à Cam-Ranh de toute l'escadre de Rojestvenski en 1905 démontre la sécurité de la baie, et il semble incompréhensible que divers contre-projets, sans consistance apparente aient pu retarder l'étude définitive du service des Travaux publics.

Les membres du Groupe présents à la séance sont unanimes à reconnaître l'intérêt, pour la colonie, d'arrêter à Cam-Ranh les paquebots ne touchant pas à Saïgon. M. E. Outrey fournit diverses précisions sur les contre-projets élaborés et, sur proposition du Président, il est décidé que M. Picard Destelan établira un rapport sur cette question à la suite duquel, le cas échéant, le Groupe demandera aux Services intéressés, les motifs qui ont pu faire écarter cette réalisation du programme des prochains travaux.

Vœu émis le 30 avril 1931 par l'Union coloniale-Française

Considérant :

Que l'Indochine se trouve, entre Singapour et Hongkong, sur la grande route circummondiale suivie par les paquebots étrangers reliant l'Europe et l'Extrême Orient :

Qu'elle ne profite pas de cette situation avantageuse ; qu'en effet les paquebots étrangers ne font escale ni à Saïgon ni à Haïphong, parce qu'il en résulterait pour eux des déroutements et des pertes de temps trop onéreux ;

Qu'il en serait autrement s'il existait un port accessible aux grands paquebots sur la route directe de Singapour à Hongkong, c'est-à-dire sur la côte Sud de l'Annam dans la région du Cap Padaran ;

Que si un tel port était aménagé les nombreux paquebots étrangers allant d'Europe au Japon et du Japon en Europe y feraient certainement escale ;

Que l'Indochine retirerait de ces escales des avantages extrêmement importants au point de vue des services postaux, du transport des marchandises légères ou de luxe, du trafic des voyageurs et du grand cabotage ;

Que les voyageurs, les touristes notamment, auraient toutes facilités pour se rendre, une fois le Chemin de fer transindochinois achevé, du Sud de l'Annam, soit dans le Sud de l'Indochine vers Saïgon et Phnom-Penh, soit dans le Nord vers Hué, Haïphong, Hanoï et le Yunnan, soit enfin vers la station d'altitude et le centre de chasse de Dalat ; Que les voyageurs se rendant du Siam en Chine et au Japon ou vice-versa, passeraient par le port d'escale ainsi créé, évitant de la sorte un détour de 500 km. par rapport au trajet Bangkok- Singapour-Hongkong ou vice-versa ;

Que la création d'un tel port d'escale n'entraînerait aucune modification dans les services maritimes français existant actuellement entre la Métropole et l'Indochine et ne porterait aucune atteinte à l'avenir commercial des ports de Saïgon et d'Haïphong.

Emet le voeu :

Que soit organisé, sur la côte sud de l'Annam un port réunissant toutes les conditions désirables de fonds, de profondeur et de sécurité, accessible aux paquebots étrangers des lignes de navigation Europe Chine-Japon et vice versa.

N.D.L.R. — L'Union coloniale fait ici une grosse erreur au préjudice de sa thèse. Ce n'est pas 500 kilomètres que l'itinéraire Bangkok — Phnom-Penh — Cam-Ranh — Hongkong fait gagner par rapport à l'itinéraire Bangkok — Pénang — Singapour — Hongkong, mais bien 2.020 (deux mille vingt km).

En effet, il y a d'abord 1.955 kilomètres de chemin de fer de Bangkok à Pénang, contre 1.295 de Bangkok à Cam-Ranh, donc un premier gain de 660 km de chemin de fer.

En second lieu, il y a environ 1.560 kilomètres de Singapour à Cam-Ranh et 1.400 de Cam-Ranh à Hongkong : Cam-Ranh est en effet presque exactement à mi-chemin entre Hongkong et Singapour.

Le gain total est donc de $660 + 1.360 = 2.020$ km.

Voilà :

d'une part, par Saïgon - Cam-Ranh 2.695 km

d'autre part par Pénang-Singapour 745 km.

Comment devant des chiffres pareils peut-on hésiter ? C'est parce que chez nous nous ne voyons que notre île séparée du monde étranger au lieu de la considérer dans le grand ensemble de la péninsule Indochinoise et pays voisins.

DANS LA LÉGION D'HONNEUR

(*Les Annales coloniales*, 13 août 1931)

(*Journal officiel de la République française*, 14 août 1931)

LA PROMOTION DES COLONIES

Sont promus dans l'ordre national de la Légion d'honneur :

Au grade d'officier (au titre civil)

M. Sauvaire de Barthélémy François-Pierre, ancien explorateur et colon en Indochine. Chevalier du 20 novembre 1914. A rendu des services éminents à la colonisation française en Indochine, président de la Commission de propagande de la Fédération française des anciens coloniaux.

.....

Cam-Ranh, port d'escale de l'Indochine

(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 16 août 1931)

[...] Louis Mange, un des promoteurs du port de Cam-Ranh, qui connaît admirablement la question, a adressé il y a quelques mois, à la Direction générale des Postes de l'Indochine, un rapport très documenté sur les avantages que présente la rade de Cam-Ranh comme base navale et port d'escale. Saisi officiellement de ce rapport, le chef du Service de la Marine Marchande à Saïgon en a adopté les conclusions et il a reconnu que la rade de Cam-Ranh est, en même temps que la base navale la plus indiquée et la meilleure de l'Indochine, le vrai port d'escale de la colonie.

Le problème de la création, en rade de Cam-Ranh, d'un grand port d'escale indochinois est donc virtuellement posé. [...]

(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 18 octobre 1931)

[...] C'est ainsi que le Comité des Travaux publics coloniaux, statuant après le groupe de protection des intérêts français en Extrême-Orient et le Comité d'études du port de Cam-Ranh à l'Institut colonial français, a, sous la présidence de M. Jean Hersent, complètement ratifié les travaux de ces groupes sur la question du port de Cam-Ranh [...]

Cam-Ranh, sont port, sa supériorité

(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 31 janvier 1932)

Sous ce titre vient de paraître une brochure publiée par les soins de M. Louis Mange, et contenant divers articles et documents parus depuis quelques années sur ce sujet avec plusieurs cartes et plans en couleurs. Cette brochure est indispensable à toutes les personnes qui s'intéressent à la question, dont *L'Éveil* a si souvent parlé : du port d'escale sur une des grand'routes maritimes mondiales.

Nous en tenons un certain nombre à la disposition de ceux de nos abonnés qui nous en feront la demande en ajoutant à leur lettre vingt cents en timbres postes pour frais d'envoi.

1933 : création du Syndicat pour le port de Cam-Ranh

Cam-Ranh

(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 30 novembre 1933)

L'arrivée récente du marquis de Barthélémy — qui avait quitté la colonie depuis plus de vingt ans — vient de mettre à nouveau à l'ordre du jour la question de la création d'un port à Cam-Ranh.

C'est en effet le marquis de Barthélémy qui, aux environs de 1905, découvrit la baie de Cam-Ranh. Ses qualités naturelles remarquables, étendue, profondeur, ses abris de relief qui l'abritent en toutes saisons, son accessibilité par une passe facile et sûre, ainsi que sa situation géographique particulière à mi-chemin de la ligne reliant Singapour Hongkong l'amènèrent à penser à y aménager un port.

Les premiers travaux furent entrepris, un appontement créé, des postes de ravitaillement en eau et combustible installés, dont la Marine est actuellement disposée à se rendre acquéreur en vue du transport de sa base.

Sur ce point, tout le monde est d'accord et reconnaît les qualités stratégiques hors de pair de la baie de Cam-Ranh.

La controverse, par contre, est vive quant à l'opportunité — dans le temps et dans l'espace — de la création d'un port de commerce.

D'aucuns reprochent au promoteur de cette idée la proximité de Saïgon — qui ne pourra qu'en pâtir —, la non mise en valeur de l'arrière pays qui n'est pas susceptible d'assurer un trafic intéressant ; enfin le montant élevé des dépenses que déterminerait la mise en œuvre d'un aussi vaste projet.

Tels sont, en bref, les griefs majeurs qui sont mis en avant.

Si l'on se reporte aux très intéressantes études publiées en 1931 et 1932 par M. H. Cucherousset dans *l'Éveil économique* ainsi qu'au rapport de M. l'ingénieur Minard, inspecteur général des Ponts et chaussées, il apparaît que la discussion est bien mal engagée.

Précisons. Il s'agit de créer à Cam-Ranh d'abord un port d'escale, ensuite un port de ravitaillement, enfin un port d'échange.

Limitons pour l'instant le problème à l'étude du port d'escale.

Si l'on admet, comme l'a écrit M. Cucherousset, que lorsqu' « on parle de créer à Cam-Ranh un port d'escale, on entend simplement arrêter au passage des navires qui, autrement, ne s'arrêteraient pas en Indochine », la question de concurrencer Saïgon est résolue.

Mais il faut encore ajouter à cette source de profits pour le pays l'avantage qui résulterait de la suppression possible de la coûteuse ligne annexe Saïgon-Singapour remplacée par le service P. and O., ainsi que le développement touristique.

Quant aux possibilités comparées avec celle de Cam-Ranh de création d'un port à Cauda, elles ne résistent pas à un examen technique sérieux.

Reste la question financière. Pour tripler en quelques semaines les moyens postaux de la Colonie, décupler les possibilités d'un afflux de visiteurs, que faut-il ?

M. Cucherousset nous répond :

Essentiellement réparer l'appontement, y construire un abri pour les voyageurs, réparer le petit hôtel de Banghoï : coût 30.000 \$

D'urgence.

« Construire aux ex-Établissements de Barthélémy et à Ba-Ngoi une maison pour le maître du port, quatre pour les douaniers et une petite chaloupe : coût 60.000 \$.

Reste Cam-Ranh port de ravitaillement et port d'échange.

Comme port de ravitaillement, il ne saurait concurrencer quiconque puisqu'il n'approvisionnerait que des bateaux qui, sans lui, ne toucheraient pas l'Indochine.

Il permettrait de vendre du charbon, du mazout et des produits locaux qui, sans lui, ne seraient pas écoulés. De même d'importer à des bonnes conditions des marchandises qui, ne supporteraient pas un déroutement par le Cap et Saïgon.

Les dépenses l'installation du port de ravitaillement seraient, suivant les estimations de M. Minard, de l'ordre de 400 000 \$ pour un dépôt comprenant le matériel nécessaire à l'entrepôt de 20.000 tonnes de mazout, de 540.000 \$ pour 30.000 tonnes 760.000 \$ pour 40.000 tonnes.

Ce qui est bien minime eu égard au volume d'affaires qui en résulterait.

Enfin, comme port d'échange, une dépense d'un million de piastres au moins serait nécessaire, qui pourrait être engagée au fur et à mesure de la mise en valeur de l'arrière-pays. Mais il n'est point question, pour l'heure, de se lancer dans cette entreprise.

Et on ne voit pas dans l'étude objective des conditions d'installation et d'exploitation du port de Cam-Ranh quels facteurs pourraient faire renoncer à l'exécution d'un tel projet, surtout en ce qui concerne le port d'escale et le port de ravitaillement.

Il ne faut pas oublier que nous sommes en Cochinchine depuis moins de soixante ans et que si les Gouverneurs militaires à qui nous devons sa conquête avaient pu avoir une connaissance détaillée de la situation géographique, des possibilités économiques et politiques, la capitale administrative serait à Dalat et le port de Saïgon au Cap Saint-Jacques.

Reprocher à Cam-Ranh en dernier argument de n'exister qu'à l'état de projet c'est, au nom du passé et des situations acquises, condamner l'avenir.

P. [Peautonnier]

LE PORT DE CAM-RANH
(CONFÉRENCE DE M. LE MARQUIS DE BARTHÉLEMY)
par A.T.
(*L'Avenir du Tonkin*, 6 avril 1934)

La conférence d'hier soir est comme nous les voudrions toutes : courte, claire et utile M. le marquis de Barthélémy l'avait intitulée. *Pourquoi Cam-Ranh ?*

La séance était présidée par M. P. Boudet, vice-président de la Société de géographie, assisté de M. E. de Rozario, secrétaire général du Comité de la Société. On remarquait parmi les notabilités présentes, MM. Costes directeur du contrôle financier, Guibier, conservateur des Forêts, le docteur de Fénis de Lacombe, H. Le Breton,

professeur au Lycée Albert-Sarraud, Lesterlin⁹, directeur de la Société foncière [du Tonkin et de l'Annam], P. Munier, homme de lettres, M. Ner, professeur agrégé au Lycée Albert-Sarraud, d'Argence, professeur honoraire, E. Tavernier, avocat-défenseur, E. Vayrac, administratif des S. C., Clément Huet¹⁰, de nombreux fonctionnaires des T. P., des dames, dont M^{mes} Boudet, de Rozario des étudiants de l'Université, etc.

M. Boudet a prononcé une brillante allocution pour présenter le promoteur du port de Cam-Ranh et pour donner un aperçu sur les différents ports de l'Indochine. Dans l'S majuscule que dessine la côte indochinoise, la baie de Cam-Ranh occupe la partie la plus saillante de la courbe convexe qui s'avance au Sud dans la mer de Chine. Elle est à trois milles et demi de la route fréquentée par les gros caboteurs anglais qui vont de Singapour à Hongkong et vice-versa. Située à mi-distance entre ces deux ports, elle offre aux longs courriers une escale tout indiquée pour leurs réapprovisionnements en combustible, vivres frais, eau douce. Au point de vue du trafic local, la situation n'est pas moins favorisée. Également éloignée de Tourane et Saïgon, dont elle est séparée par une distance de 230 mille, elle appelle tout naturellement à elle les produits des régions intermédiaires, ainsi que l'a déjà signalé la *Quinzaine coloniale* lors des premiers travaux de MM. de Barthélémy et de Pourtalès. On sait que la côte d'Annam est inhospitalière pour les marins et que, dans ces parages, les mauvais temps sont fréquents, surtout pendant les mois d'hiver. Or, la baie de Cam-Ranh offre une heureuse exception, et le port est un *lieu* d'abri et de relâche indiqué par toutes les « Instructions nautiques ». La baie offre des fonds de 15 à 20 mètres, Au point de vue des approvisionnements d'eau douce, Cam-Ranh possède un lac de plus de 30 hectares ayant, par endroits, 8 mètres de fond.

Si les grandes lignes de ce port ont pu être retracées dès 1900 dans une vue d'ensemble, les détails ne peuvent en être dégagés que par le promoteur lui-même. C'est le sentiment très juste de ces difficultés qui a inspiré la convergence de M de Barthélémy et c'est la manière dont elles ont été surmontées qui en fait le mérite et la supériorité. Elle est remarquable et digne d'un éloge sans réserve. Au point de vue technique, l'information est des plus sûres, cela va sans dire ; au point de vue historique, on a été surpris des méthodes d'exploration de M. de Barthélémy qui, comme on l'a dit, a renouvelé l'exemple de ces gentilshommes du XVIII^e siècle, allant, malgré leur fortune et leur situation à la Cour, fonder au loin des établissements et propager le nom français.

« Pourquoi, disait M. le marquis de Barthélémy, l'Amérique, le Japon se disputent-ils des îles dans le Pacifique ? Pourquoi les Anglais sont-ils si jaloux de la route des Indes ? Pourquoi restons-nous si indifférents à la route du riz ? L'Amérique et le Japon veulent des points de relais dans le Pacifique, l'Angleterre prévoyante se les est assurés ; nous, nous n'en avons point, même au balcon du Pacifique, comme on dénommait dernièrement l'Indochine ».

Contrôler les routes commerciales, mais c'est l'A B C des fondateurs de ports. Les premiers navigateurs du monde, les Anglais — si Jean Bart ou Surcouf m'entendait ! — ont, dans tous les pays qu'ils occupent, un port de transit, et ce fut la clé de leur grandeur commerciale ; aujourd'hui, les autres pays les imitent, se disputent même ces ports sans arrière-pays. Nous, colonie indochinoise, sillonnant aujourd'hui notre intérieur de voies de transports de toutes sortes, nous resterions sans contact intime avec les autres pays dont les navires sillonnent les mers ? Et nous sortirions péniblement une production magnifique, tant bien que mal, à n'importe quel prix. Cela, les

⁹ Paul Lesterlin (Saint-Savinien, 1871-Biarritz, 1955) : après une carrière d'administrateur civil en Annam (1904-1924), il se consacre aux affaires en commençant comme directeur à Hanoï du Crédit foncier de l'Indochine. Voir [encadré](#).

¹⁰ Clément Huet (Bruxelles, 1874-1951) : importateur de couleurs pour papier et trafiquant d'antiquités annamites.

gouverneurs d'hier comme ceux d'aujourd'hui ont compris que c'était signer l'arrêt de mort d'un pays où se faisaient tant d'efforts fructueux.

[À l'incitation de Paul Doumer]

Ainsi Doumer, ayant bien voulu voir en moi ce que j'étais alors, un amateur, mais un amateur qui avait consacré sa jeunesse à l'étude sur place des ports étrangers, de leur emplacement et de leur organisation, me proposa-t-il d'étudier, au lieu de continuer mes explorations chez les Moïs, « où pourrait se placer un port franc de transit, à la façon de Singapour et de Hongkong, lorsque le chemin de fer serait terminé »... Que fallait-il faire .. ? Noter le passage de la navigation circummondiale devant nos côtes, choisir l'installation, amener le trafic, le faire naître au besoin, étudier tous les besoins de ravitaillement. Mes études me faisaient connaître les exigences de la navigation et les fournitures à demander, d'abord à la nature. L'eau douce, la proximité des forces hydrauliques, les fonds marins d'au moins quinze mètres. La besogne n'a pas été mince. Choisir, ce fut la grosse difficulté : *j'ai dû visiter Vung-rô, Port-Dayot, toutes les baies entre Varella et Padaran, ceci au moyen d'une jonque* ; mais pour moi, explorateur de l'intérieur, cette petite exploration extérieure était moins fatigante, et puis il y avait des coups de fusil à tirer autant que de sondages à faire.... Croyez bien que le choix de Cam-Ranh ne vint pas, chez moi, d'un seul coup. Lorsque je l'eus choisi, ce fut belle tempête...

En 1901, donc, il y a 33 ans, j'obtins une concession de domaine agricole, l'industrie dont j'allais m'occuper étant inconnue à cette époque. Il me fallait marcher à mes risques et périls. Je prenais des responsabilités, toutes closes qui, aujourd'hui, me feraient reculer et me firent, jeune homme, au contraire, foncer sur l'obstacle. J'y fis alors l'œuvre d'un vrai colon, d'un constructeur, d'un amoureux de ce beau pays d'Annam que mes explorations m'avaient révélé. Cam-Ranh, qu'était-ce alors ?... Pour l'usage réclamé, il présentait des fonds de plus de 15 m. à pas plus de 100 m. du rivage, regorgeant d'eaux douces qui, aux analyses, me donnèrent les plus grandes sécurités. J'avais les moyens financiers alors, et, par moi-même, j'avais la jeunesse, j'avais la foi, je me croyais coupable, en ce pays neuf, de renverser les montagnes. C'est ainsi que j'ai construit pour plus de dix millions d'aujourd'hui. En 1914, je puis dire que je touchais au but ; 32.000 tonnes de mouvement étaient enregistrées en douane, je sentais venir la récompense de mes efforts, je partais en France avec la presque certitude de créer une société de port à laquelle serait accordée la franchise... Le Gouvernement comprenait qu'il valait mieux que le port existât avant même la terminaison du chemin de fer.

La guerre a éclaté ; le commerce allemand, qui dominait alors en Extrême-Orient, s'était implanté à Cam-Ranh, y prenant du sel, des maïs, des peaux, des cornes, des ricins, des strychnoses, et autres produits que le cabotage amenait. Six années, je suis resté au front ; mon absence a été nulle ; dans l'intervalle, des opposants administratifs avaient tout mis par terre, et mon personnel avait abandonné. J'ai trouvé alors l'appui de M. Mange, de Vinh-Benthuy, qui, croyant en l'avenir, engagea l'une de ses sociétés et fit revivre Cam-Ranh de façon larvaire mais efficace. »

On trouve dans la conférence de M. de Barthélémy des réflexions vraiment saisissantes ; il n'y a pas une page qui fasse longueur. Lues à haute voix dans une école, en présence d'une bonne carte, certaines pages telles celles-ci paraîtront aussi séduisantes qu'elles sont instructives :

« L'installation de la Marine prouve péremptoirement que, sur la ligne de navigation, nous possédons un point stratégique unique ; à nous de lui donner les moyens maritimes nécessaires. Un port international dans la même baie prouvera à tous les peuples voisins que, si l'Indochine entend jouer son rôle dans la vie commerciale des

autres peuples de l'Asie, elle n'a rien d'agressif, et ne désire que le travail commandant [commun dans] la paix. Je ne suis plus d'âge à croire que Cam-Ranh est le nombril du monde. Mais je proclame, en regardant la carte, que ce point est remarquablement central des grands pays producteurs de la mer de Chine, qu'il doit être un lieu du rendez-vous du cabotage et du long cours mondiaux et que, dans les événements insoupçonnés qui peuvent se produire dans des régions où se heurtent tant d'intérêts et tant de forces vitales, il permettra à l'Indochine de jouer un rôle de premier plan entre les mains d'une France pacifique et résolue... »

On ne peut que faire des vœux pour que, tôt ou tard, ces rêves se changent en réalité et remercier, en attendant, les hommes énergiques et courageux qui ne reculent pas devant la tâche immense de les faire passer de la théorie dans le domaine des faits.

INDOCHINE 1934
par le marquis de Barthélémy
(*Les Annales coloniales*, 7 juillet 1934)

TOUJOURS DES ÉCONOMIES RUINEUSES
JAMAIS DE DÉPENSES PRODUCTIVES

Il me semble que si j'avais à faire la critique de ce que j'ai revu ici, vingt années après mes trente ans de stage colonial, je devrais répéter ce que le grand devancier écrivait non sans amertume, avant de donner glorieusement sa vie pour la France au Pont du Papier.

Qu'ai-je dû constater au cours de ce séjour qui me remit en l'axe colonial ? Dépenses somptuaires autour des villes, nées au hasard des travaux publics ou des anciens systèmes économiques instaurés ici par les Chinois ; oubli complet des coins de brousse où la nature appelle une utilisation moderne et efficace ; oubli complet du but poursuivi : « L'équipement moderne du pays en vue de le rendre apte à jouer rôle de peuple dans l'économie et la politique de l'Extrême-Orient. »

Singapore a donné son coup massif sur la commande des routes du monde et nos voisins anglais n'ont pas reculé devant la dépense : c'était leur vie extrême-orientale qui se jouait là.

Durant ce temps, nous nous sommes évertués à doter nos centres d'un tas de confort et de moyens qui ne se justifiaient peut-être pas à l'heure dite. Ces luxes coloniaux ont fait se découvrir Lord Northcliffe, les Anglais ont souvent le salut humoristique.

Peut-être le même Lord eût-il enfoncé son chapeau devant les économies qu'on ne lui a pas montrées.

Faire d'énormes aménagements parce qu'il y a ville est fort bien ; mais encore faut-il faire avec prudence.

Que fera cette ville si ses ressources de rapport ne sont pas dans la note des efforts qu'elle a réclamés à grands coups de tam-tam ?

Les chambres de commerce sont des institutions électives, la majorité des votants est dans les villes, ces institutions, menées par des intérêts investis, ont la haute main sur les travaux à réclamer. Le Gouvernement a bien le rôle de « prévoir » ; mais il lui faudrait plus d'autorité.

Résultat : on ne fait pas naître, on entretient grassement et multiplie les travaux somptuaires dans les terrains les plus difficiles. Les dangers n'existent pas « en ville », les difficultés non plus. On aménage ce qui est déjà largement aménagé.

Loin de moi de prétendre que tout ce qui a été fait en Indochine a été mal fait depuis vingt années que j'en suis absent ; mais il me faut constater que la critique de 1882 est

encore vraie ; l'esprit d'économie des gouvernements qui se sont succédé n'a pas été « économique », en préparation d'avenir fructueux : mais avec la préoccupation dominante de fournir le plus possible à des centres existants, au lieu de s'attacher à en faire naître de nouveaux. Il semble que les gouvernements coloniaux agissent comme les financiers par de perpétuelles augmentations de capital.

Cependant, malgré tout, les voies ferrées se soudent en transindochinois ; les irrigations ont changé l'économie de l'Annam ; l'Indochine a, de notre fait, en mains, de quoi jouer son rôle dans la politique et l'économie des continents jaunes.

Les éléments y sont, mais on ne leur a pas donné le moyen de jouer le rôle voulu. Tel est Cam-Ranh, militaire et commercial.

Le Gouvernement, jusqu'ici, n'a pas tenu compte des voies maritimes et a tout confiné à Saïgon, erreur qui provient de l'état d'esprit signalé plus haut.

Pour créer des parcs à mazout, il a fallu torturer la nature en construisant sur de la vase molle, car la Cochinchine, riche pays d'alluvion, est faite d'une couche de terre flottante. Ces travaux ont coûté fort cher. A-t-on pensé qu'ils ne sont pas loin de Cholon, centre chinois de contrôle difficile ? A-t-on pensé qu'ils sont : l'un en amont, l'autre en aval, Jardin botanique et Nhabe, des établissements de la marine et de nos navires de guerre ? Que la rivière de Saïgon subit la marée montante et descendante dans le fleuve ? Que ces deux foyers ne sont pas sans danger ?

Malgré cela, on a fait des deux côtés de folles dépenses.

Peu importe : il s'agissait d'équiper un centre en défendant à tout autre de naître.

À ce jeu, on commet les pires imprudences.

Ce péril intérieur que constituent des travaux mal placés, on n'en a pas pesé assez les conséquences : à l'heure H, il naît, et fait ses victimes s'il ne perd pas un pays.

La raison ? L'Indochine n'est pas en contact direct avec l'extérieur ; elle ne calcule pas qu'elle entretient en son sein des éléments étrangers comme les Chinois, chez lesquels les rivalités nationales commencent à agiter des éléments particulièrement vénaux.

Dernièrement, j'ai assisté à des discussions sur les fournitures de la marine à Cam-Ranh ; notre marine nationale est approvisionnée par un Chinois ; ce Chinois y fait la pluie et le beau temps ; il n'y aura de cesse que ce Chinois suive la marine dans ses pérégrinations salutaires hors des dangers de la rivière.

Ne serait-il pas plus sûr de s'adresser à des nationaux sur lesquels on a le contrôle ?

Mais le haut commerce saïgonnais est obnubilé par ces commerçants habiles qui ne sont pas sans danger ; il leur consent de plus larges crédits qu'aux commerçants français qu'il jalouse trop facilement.

Il faudra bien se mettre dans la tête que certaines économies sont périlleuses et que, si le commerçant chinois est intéressant par son habileté, sans parler de ses générosités, il ne redoute pas la faillite, fait des prix et ne craint pas de faire argent de tout.

On montre une méfiance excessive contre le Japonais qui, lui, est constitué en nation comme nous et sur lequel on a des contrôles diplomatiques ; on accorde toute confiance au Chinois, dont la nation est inexistante et qui ne connaît que les forces d'argent. Économies ruineuses, dirait notre grand patriote Henri Rivière.

Il n'y a plus d'imprudences à commettre ; il se lève en Extrême-Asie un danger certain ; mais un peuple fort regarde les périls en face et s'outille en conséquence.

Les rivalités de centres doivent savoir disparaître lorsque la sécurité générale est en jeu.

Si j'ai pu, sur le tard, faire comprendre cela à mes compatriotes, je pourrai me retirer sous ma tente.

Mais, serai-je compris ? Quand donc accomplira-t-on donc l'effort de Cam-Ranh qui doit apporter au pays un contrôle des communications extérieures et assurer la sécurité intérieure ? Je pose le problème à ceux qui, demain, vont prendre en mains les destinées de ce pays et ont prouvé si courageusement leur vrai patriotisme.

SOUVENIR D'UN PRISONNIER EN ANNAM

J'écrivais dans notre modeste case de Banghoï, lorsqu'on vint m'annoncer qu'un Annamite de marque demandait à me voir ; il arrivait précédé de deux quarts de champagne (il est malhonnête d'en examiner la manille) et d'une boîte de biscuits. Pas d'hésitation : un homme bien posé.

Dans un cas semblable, il faut être volontairement grossier pour refuser les cadeaux, ce qui fait fuir l'importun, ou recevoir cadeaux et visite ; j'optai pour la seconde résolution.

Je vis entrer un solide gaillard d'une quarantaine d'années qui, d'un air assuré, me dit : « Je suis le fils de Nguyen van Tam, votre ancien collaborateur ; j'excuse mon père qui ne peut venir lui-même, mais il a aujourd'hui 73 ans et est perclus de rhumatismes. » J'eus une hésitation à ce nom bien connu de moi, mais je répondis tout de même : « C'est bien, j'irai le voir chez lui. » Nguyen Van Tam, ce nom avait fait vivre en moi une époque de luttes de débuts de colonisation, de jeunesse aussi.

À cette évocation, en image rapide, j'avais vu passer les jeunes Barthélémy et Pourtalès, pionniers et naïfs débutants de l'heure, arrivant à Saïgon victimes d'un entrepreneur fripouillard qui aurait dû leur construire leur maison suivant un plan méticuleux conçu en plein Paris et qui trouvèrent leur homme de confiance ayant quelque peu écorné 10.000 piastres avec une plantureuse beauté de la ville, et ayant oublié la brousse dans cette Capoue coloniale.

L'endroit était mal choisi, impossible à habiter. Pas de moyens pour construire. Il y avait maldonne, le contrat ne valait rien devant semblables difficultés. Quant à l'argent, on s'en était servi ; mais on préférait le devoir toute une vie que jamais renier la dette.

Procès ? On ne tond pas un œuf ; les deux jeunes colons durent enregistrer un premier échec, une première désillusion.

Ils partirent tout de même pour Cam-Ranh, bravèrent la barre du Ninh-Chu, couchèrent chez le douanier et louèrent un mauvais corricolo pour transporter leur bagage, suivirent à pied, de tram en tram (2 de 17 km.) et une nuit de sampan, pour aboutir à ce Camlinh) où ils allaient exercer leurs talents de créateurs. C'est là qu'ils trouvèrent l'héritage de l'entrepreneur sans scrupule, le caï Nguyen Van Tam, le seul habitant de l'endroit.

L'homme était intelligent et débrouillard ; il avait fait venir de Nhatrang une jonque chargée de briques qui, déjà, attendait. Une paillote s'élevait avec l'aide des jonquiers.

Les jeunes pionniers y couchèrent le soir, et un tigre vint essayer de prendre leur chien en passant sa patte sous la paille de jonc.

Ils allaient s'efforcer de tenir les promesses faites au gouverneur Doumer.

Des débuts, on vit Nguyen Van Tam s'identifier à la concession, il y régnait en maître, recrutait les coolies, les dirigeait dans la besogne du drainage des marais vierges, mous et malsains, qui faisaient l'arrière-plan des bords de la baie.

Cet homme se montra un brillant auxiliaire des temps durs et difficiles.

Les constructions élevées dans les marais secs, le village constitué, Nguyen Van Tam devint M. le maire et comme il avait su se faire apprécier des mandarins, on le vit devenir chef de canton.

A cette époque, le commerce naissait à Cam-Ranh, le port venait d'être ouvert aux opérations de long cours, M. de Barthélémy, resté seul après le mariage de son associé, chargea cet habile homme de peupler de cocotiers les abords de la baie côté lagune, afin d'y faire naître des jardins destinés à fournir de légumes les bateaux fréquentant ou devant fréquenter le port.

Nguen Van Tam, en bon Annamite, demanda des avances.

Ce fut fait ; à ce moment, il proposa de faire, avec un peu plus d'argent, des rizières à Hoa-Tan, un arrière-pays de la baie ; ainsi, attendrait-il les dix années de pousse de sa plantation.

C'était la logique même et ce fut accepté. La forêt qui entourait le tram postal de Hoa-Tan était sauvage et redoutée pour ses tigres, ses éléphants et ses bandits ; elle constituait une nette séparation entre le poste administratif de Nhatrang et la concession des colons.

Nguyen Van Tarn déploya une activité énorme sur ces rizières prises à son compte, il y travailla sans relâche, allant de moins en moins visiter les cocotiers de ses bailleurs de fonds.

La guerre venue, j'avais perdu le souvenir du chef de canton ; à mon retour, les cocotiers avaient disparu, tournés en salades pour gourmets annamites et dévorés par les coléoptères rhinocéros qui savent si bien faire disparaître les plus beaux bois de cocotiers.

Mais Hoatan rejoignait Nhatrang en une seule rizière, la forêt entièrement disparue.

J'avais entendu dire et contrôlé que mon Nguyen Van Tam était devenu un homme riche, très riche même, et avait remboursé ses avances.

Allais-je me souvenir du beau travailleur des débuts, ou faire quelque reproche au lâcheur de la suite ?

J'ai dit que j'avais décidé la visite.

Elle est faite aujourd'hui.

À 6 km. de la citadelle, près de la gare de Nhatrang, j'ai pénétré dans une luxueuse villa de style annamite, ornée de grands tableaux en incrustations de nacre, un bel autel des ancêtres aux riches ornements fait le fond et cache les appartements privés du richard ; ce n'est plus la canha des débuts de Cam-Ranh. De la chambre derrière est sorti péniblement un lamentable vieillard fort ému qui s'agenouillait en pleurant devant moi, multipliant l'expression de ses remords, de ses regrets, de sa honte de n'avoir pas fait soigner les arbres à lui confiés.

« Tous vous abandonnaient ; j'ai fait comme les autres », murmurait-il pour excuse.

Il m'a fallu calmer les pleurs du collaborateur infidèle.

Car je ne pouvais trop lui en vouloir ; il était devant moi le seul qui ait compris la lâcheté du geste de laisser démolir l'œuvre de celui qui est pris par la guerre.

Après maintes paroles douces que je n'eus pas de peine à sortir, je tapai sur l'épaule de mon vieux caï, lui disant : « Je pardonne. » Alors, avec une joie enfantine, il me sortit son grand costume de Bac-Pham, disant : « Tout cela vient de vous ; je vous dois ces honneurs. Pardon encore, pardon ! » Très ému, j'ai promis d'aller voir son fils et ses rizières.

Vingt ans après, je constate que si ma bourse fut atteinte en faveur de la sienne, au moins elle a créé et préparé l'avenir, cette petite leçon de choses peut, me semble-t-il, fournir une morale. Tout n'est pas bénéfice dans le métier de colon ; mais ce qui se perd sur un point, développe l'autre.

Le vieux collaborateur des temps durs, je le revois jeune, ardent, et créateur ; il a eu son beau temps avant son abandon ; puis, après tout, il ne fut pas pire que les autres. *Donecris Felix.*

Société indochinoise forestière et des allumettes

Assemblée ordinaire du 11 février 1936

(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 14 mars 1936)

[...] Nous avons pu commencer d'alléger notre participation dans le Syndicat de Cam-Ranh, créé pour consolider des avances autrefois consenties par M. F. Mange à un groupe intéressé par l'avenir de la baie de Cam-Ranh. [...]

Société indochinoise forestière et des allumettes
Assemblée ordinaire du 9 juin 1936
(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 26 septembre 1936)

[...] En ce qui concerne les intérêts que nous avons à Cam-Ranh, nous pouvons vous assurer que nous ne négligeons rien pour donner à cette base le développement auquel elle a droit. Depuis la clôture de l'exercice, nous avons pris en mains cette question et espérons pouvoir vous donner l'année prochaine des renseignements intéressants. [...]

À l'Office du tourisme
(*Le Nouvelliste d'Indochine*, 17 octobre 1936)

Le conseil d'administration a tenu une séance le 6 octobre 1936, sous la présidence de M. Brunet retour de congé. Étaient présents : M.M. Pascalis, colonel Sée, Godefroy.

M. Brunet, en ouvrant la séance, remercie M. Pascalis de l'avoir remplacé au fauteuil présidentiel pendant son congé, puis évoque les affaires en cours, desquelles nous extrayons celle-ci ci-dessous dont le grand intérêt n'échappera pas aux Indochinois.

Participation à une publicité faite par l'agence Cook

M. Chatot, directeur général de la Société indochinoise forestière et des allumettes, et représentant en Indochine du Syndicat du port de Cam-Ranh, est venu, à son passage à Saïgon, faire part à l'O. C. T. I. des pourparlers qu'il a engagés avec l'agence Cook, en vue d'une forte édition d'un fascicule et d'un dépliant consacrés à l'Indochine (100.000 exemplaires).

Le coût de cet publications, estimé à 80.000 francs, serait réparti entre l'agence Cook, le Syndicat de Cam-Ranh, les grandes sociétés indochinoises intéressées au développement du tourisme. M. Chatot pense qu'en raison de l'avantage qui en résultera pour la Colonie, une participation financière sera également accordée par l'organisme officiel du tourisme en Indochine, étant entendu que c'est lui qui recevrait les maquettes, donnerait son avis et centraliserait en somme cette publication, dont la diffusion serait faite par Cook et Son dans ses agences du monde entier.

Cette propagande devant toucher à coup sûr une clientèle étendue et désireuse de voyager, le conseil reconnaît sa très grande utilité, en considérant surtout qu'elle se substituerait en partie aux éditions faites directement par les soins du Bureau central

Mais cette question doit être forcément réservée jusqu'à l'exercice 1937 pour être décidée en fonction des ressources qui lui seront accordées.

Société indochinoise forestière et des allumettes
(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 28 novembre 1936)

[...] La Société est également gérante du port de Cam-Ranh qui est maintenant, pour le trafic, le deuxième port de l'Annam. [...]

UNE CROISIÈRE SUR LES CÔTES D'ANNAM
(*Le Nouvelliste d'Indochine*, 20 février 1937)

Mettant à profit l'arrêt total de la vie publique, provoqué par les fêtes du Têt, soit pendant 4 jours, la [Compagnie des Messageries maritimes](#) avait organisé une croisière par le paquebot *Claude-Chappe*.

Plus de 150 Saïgonnais et Saïgonnaises avaient répondu à l'appel de la Compagnie. Partis jeudi matin 11 février, les touristes sont revenus dimanche, après avoir longé les côtes d'Annam, fait escale à Nhatrang, et mouillé dans la baie de Cam-Ranh, but de la croisière. Camping sur une plage délicieuse, pique-nique savoureux, baignade générale, etc.

Les touristes que nous avons interrogés sont enthousiastes à ce point, qu'ils repartiraient au premier appel. On ne s'est pas ennuyé sur le *Claude-Chappe*, et cela ne surprendra personne si nous vous disons que le directeur des Messageries Maritimes à Saïgon, M. Pascalis, lui-même, dirigeait la croisière. C'était une assurance-prime contre le cafard.

Tous nos compliments à M. Pascalis et à ses collaborateurs du bord.

(*L'Avenir du Tonkin*, 10 mars 1937)

Hué, 10 mars.— Quatre hydravions anglais appartenant à la base de Singapour, ont amerri dans la baie de Cam-Ranh lundi, à 15 heures. Ils doivent reprendre leur vol aujourd'hui à destination de Hong-kong.

Cam-Ranh, futur centre touristique indochinois
(*Les Annales coloniales*, 20 décembre 1937)

La question de l'aménagement de Cam Ranh demeure très discutée. On craint surtout que la nouvelle escale ne détourne un grand nombre de navires étrangers touchant jusqu'à présent Saïgon et Hanoï. M. E. Outrey, dans *LE MIDI COLONIAL*, plaide cependant en faveur de l'aménagement projeté : L'escale de Cam-Ranh, en mettant la colonie à la portée de presque toutes les grandes lignes desservant l'Extrême-Orient, permettra l'afflux des touristes internationaux qui, depuis des années, font la fortune de Java, du Japon et de l'Est maritime chinois.

Or, notre Indochine ne bénéficiera jamais de ce bienfait, tant qu'elle sera seulement desservie par nos lignes aboutissant à Saïgon et à Haïphong, deux culs-de-sac sans exutoires vers l'extérieur, en dehors de la ligne des Messageries Maritimes sur le Japon.

Cam-Ranh dûment relié au transindochinois par un tronçon de ligne, deviendra un port vivant. Mais il faudra créer, enfin, un service touristique digne de l'objectif. Il importe que le visiteur soit cueilli au débotté, guidé sur l'itinéraire qu'il aura choisi parmi trois ou quatre programmes clairs englobant à volonté le Sud et le Nord, au besoin, jusqu'au Yunnam qui lui auront été soumis, avec mention de la dépense et description pratique des lieux visités. En un mot, ce qui se fait à Java et au Japon, où les responsables indochinois de cette organisation feront bien d'aller prendre une préalable leçon de choses.

Grand Conseil des intérêts économiques et financiers de l'Indochine
(*Le Nouvelliste d'Indochine*, 26 décembre 1937)

M. Nouailhetas justifie le crédit de 16.895 piastres ouvert au port de Cam-Ranh pour le minimum d'aménagements destinés à permettre aux croisières de toucher l'Indochine sans déroutement onéreux.

À propos du port de Cam-Ranh
(*L'Avenir du Tonkin*, 5 février 1938)

Dans son n° du 29 janvier, « La Renaissance Indochinoise » publie cette information :

« On sait qu'un intéressant débat s'est déroulé dernièrement au Grand conseil sur la question de Cam-Ranh .

Un grand conseiller, M. Nguyen-dinh-Thi, qui était intervenu au cours de ce débat, a développé le thème de son intervention dans le Centre indochinois.

M. Thi juge « tendancieux » le communiqué paru dans certains journaux locaux sur le mouvement des ports de l'Annam en 1936. Tendancieux parce qu'il contient des chiffres inexacts susceptibles de « fausser l'opinion publique ».

Un exemple : ce fameux communiqué attribué à Bangoi (baie de Cam-Ranh) le plus important gain de l'année et l'élève au 2^e rang après Tourane, avec 93.000 tonnes.

Quel fut l'auteur de ce communiqué ? demande l'honorable grand conseiller.

À tous ceux qui connaissent la baie de Camranh, cette statistique a paru, pour le moins, étonnante. Nous savons que Camranh est un désert de sable où on ne voit pas, même à l'aide d'un microscope, le plus petit comptoir commercial, et que Bangoi, sa rivale, ne comporte en tout et pour tout que le bungalow de M. Héral, le restaurant-hôtel de M. Amposta et son magnifique parc à huîtres, enfin le petit comptoir de la Compagnie côtière de l'Annam. Nous nous demandions ce que pouvaient bien représenter comme marchandises ces 93.000 tonnes révélées par la statistique. Sachant que la Compagnie côtière de l'Annam ne fait rien à Camranh et qu'elle ne fait à Bangoi qu'environ 3 à 4.000 tonnes, nous nous demandions, puisque les huîtres sont, en somme, la seule et unique production de ce charmant pays, si M. Amposta avait réussi l'exploit d'exporter, en 1936, 94.000 tonnes d'huîtres et nous étions prêts à lui adresser un télégramme de félicitations et d'admiration.

Mais, renseignements pris, ces 93.000 tonnes proviennent, en grande partie (89.380 tonnes exactement) du « sable siliceux » transporté par un bateau japonais qui fréquentait cette année les parages de Cam-Ranh. Formidable plaisanterie ! »

Cette information, publiée dans l'hebdomadaire saïgonnais, intéressé pourtant le Tonkin et même toute l'Indochine. En effet, depuis plusieurs années, les Japonais se fournissaient de sable du Tonkin pour leurs verreries — mais quand, il y a quelques années, la décision d'établir une base de sous-marins en baie de Cam-Ranh fut connue, immédiatement les Japonais éprouvèrent le besoin d'aller dans cette baie qu'ils avaient négligé jusqu'alors. Cependant, les dunes de sable y existent depuis toujours et les gens informés prétendent que le prix de revient de ce sable rendu à bord est plus élevé à Cam Ranh qu'au Tonkin mais quel beau poste d'observation qu'un vapeur qui séjourne 10 à 12 jours chaque mois dans cette rade superbe dont l'avenir au point de vue stratégique peut être si important.

Inquiétudes sur le Pacifique
par Jean-Michel RENAITOUR,
député, président de la Commission de la Marine militaire.

(*Le Nouvelliste d'Indochine*, 6 février 1938)

La guerre sino japonaise, dont la prise de Shanghai et celle de Nankin marque les étapes décisives, est une page bien émouvante de l'histoire de l'Extrême-Orient. Venant après la proclamation, en 1934, du Mandchoukouo, elle représente le deuxième stade de la réalisation du rêve impérialiste japonais : la constitution, sous le protectorat de Tokio, d'un vaste empire panasiatique.

Il est encore trop tôt pour tirer, des succès japonais, des pronostics lointains; l'expédition « paiera-t-elle » ? La Chine acceptera-t-elle avec résignation l'hégémonie de son envahisseur ?

Lui donnera-t-elle de bon gré sa clientèle ? S'efforcera-t-elle, au contraire, de l'absorber, ou de l'expulser ? Les bombes semées par l'aviation japonaise feront-elles germer la crainte ou la haine ? Les réactions des âmes jaunes sont parfois singulières.

À cette question : « Que veut le Japon ? ». je pense que la réponse la plus pertinente serait : « Prendre ce qu'il peut ».

Les appétits brusquement révélés de ce « perturbateur » oriental ont fait maître, dans son voisinage des inquiétudes assez sérieuses, et l'Australie elle-même s'est sentie menacée.

Menace sur l'Australie ?

C'est un vaste continent, où la densité de la population est très faible ; le développement de ses côtes est considérable, et presque toute la population est concentrée aux bords de l'océan Pacifique, dans quelques grands ports, entre lesquels se développe tout le trafic commercial.

Le blocus de ces ports par la mer est facile et réduirait rapidement l'Australie à merci.

Ces vastes territoires déserts peuvent tenter un peuple prolifique, dont le besoin d'expansion est impérieux ; le statut des Dominions impose à la Grande Bretagne l'obligation de défendre toute partie de l'Empire qui vient à être menacée.

Encore faut-il donner à la flotte le temps d'arriver sur les lieux ; Sydney est à trente jours des mers d'Europe, à huit du Japon et une expédition bien organisée dans le secret absolu que savent observer les Japonais peut fort bien, par surprise, s'emparer des ports, points vitaux de l'Australie.

Le Dominion, conscient du danger, entretint, avant la guerre, une petite flotte, qui se développa et qui comptait, en 1919 : 1 croiseur de bataille, 5 croiseurs légers, 1 destroyer, 2 torpilleurs, 6 sous-marins.

Le traité de Washington, en 1921, neutralisa le Pacifique, en interdisant la constitution de nouvelles bases navales dans les îles appartenant au Japon et aux États-Unis.

Délivrée de toute crainte pour le présent, l'Australie, pour alléger son budget, renonça à sa flotte et la désarma.

Une flotte à renforcer

La dénonciation du traité de Washington par le Japon, les incidents sino-japonais de 1934 réveillèrent les inquiétudes dans le Pacifique, et l'Australie s'intéressa derechef à sa marine. Elle se compose aujourd'hui du vieux croiseur de 5.000 tonnes « Adélaïde », en réserve ; des deux croiseurs de 10.000 « Australia » et « Cambria » qui datent de 1927, et du croiseur récent « Sydney », de 7.000 tonneaux ; un destroyer, le « Stuart » ; quatre torpilleurs et le transport d'avions de 4.800 tonnes « Albatros », en réserve, qui porte une escadrille de six hydravions « Fairley ».

Une somme de 11.300.000 livres a été inscrite au budget de 1938 pour renforcer et moderniser la flotte. Les deux croiseurs « Australia » et « Cambris » seront refondus ; des sous-marins et de petites unités seront mis en chantier.

Au cours de la discussion, le leader du parti travailliste exprima le vœu que les crédits ouverts à la marine fussent plutôt consacrés à l'acquisition d'avions et à la constitution d'une force aérienne de cinquante escadrilles de bombardement. Le gouvernement, d'autant plus sensible au danger d'une surprise par la mer qu'il est directement responsable de la défense de l'Australie, préféra renforcer sa marine ; il fit preuve de sagesse, car une attaque aérienne venue du Japon est bien improbable : seules les opérations maritimes sont à envisager. appuyées par des porte-avions chargés de chasseurs qui réduiraient rapidement les bombardiers à l'impuissance.

La défense de l'Indochine

L'inquiétude s'est étendue dans le Pacifique ; au cours de la discussion à notre Chambre des députés, du budget des Colonies, la question de la défense de l'Indochine a été posée.

La situation de l'Indochine, à ce point de vue, est analogue à celle de l'Australie ; ce ne sont pas les vingt mille hommes — dont dix mille blancs — de son armée qui opposeront, à un envahisseur résolu, une barrière bien efficace. Ce serait à notre flotte, cette fois, de défendre l'intégrité de la « Communauté » française.

Je doute que l'Indochine, pays pauvre, dont l'indigène, insouciant et sans besoin, n'est pas un consommateur possible — car il vit sur son sol, de son riz, de son poisson et de sa soie — tente jamais le Japon, dont la race ne peut s'acclimater au climat tropical. Sans quoi, il y a longtemps que le Japonais se serait infiltré en Indochine et en aurait expulsé discrètement le commerçant chinois.

Mais il existe, sur la côte d'Annam, une rade admirable : Cam-Ranh, qui servit en 1905 de base à l'escadre russe de Rojestvenski, pendant ce calvaire qui devait s'achever à Tsushima.

L'importance stratégique de Cam-Ranh, dans la mer de Chine, est considérable ; j'aime à croire qu'on y a songé et que le nécessaire a été fait pour la mettre à l'abri d'un coup de main.

Je suppose que l'aviation d'Indochine est prête à y bombarder une flotte au mouillage. Mais je n'ignore pas non plus que les batteries antiaériennes d'une flotte, surtout accompagnée de chasseurs, sont de redoutables obstacles pour les bombardiers.

Et je pense que le gouverneur général de l'Indochine, tout comme le Premier d'Australie, doit songer, lui aussi, qu'il y a des circonstances où il est bon de ne compter que sur soi-même et souhaiter avec impatience l'arrivée de nos trois croiseurs neufs : « Georges-Leygues », « Gloire », « Montcalm », qui font route vers lui, à la faveur d'une croisière d'« endurance ».

(A. L. I.)

Tourisme indochinois

— o —

Utilisation de la baie de Cam-Ranh comme escale touristique

(*Le Nouvelliste d'Indochine*, 10 avril 1938)

(*L'Avenir du Tonkin*, 11 avril 1938)

Nous apprenons que la baie de Cam-Ranh, située, comme on le sait, sur la côte d'Annam à l'endroit le plus rapproché du passage des lignes de navigation entre Hongkong et Singapore, vient de recevoir la visite d'un bateau hollandais, le « Van Heutz », qui fait le service Chine-Sud-Afrique et, jusqu'à présent, passait en vue de notre littoral, comme toutes les lignes étrangères, sans y faire un arrêt.

Le 3 avril, le « Van Heutz » entrait dans la baie de Cam-Ranh à 11 h. et en repartait à 11 h. 40 : après avoir débarqué dans une chaloupe à moteur, appartenant à la SIFA, un petit groupe de quatre touristes. Ces derniers ayant déjeuné à Banghoï, prirent en auto le chemin de Nhatrang afin de visiter ce centre et d'y attendre le train du soir pour Saïgon, et ensuite se rendre à Phnom Penh et aux ruines d'Angkor.

Le service d'arraisonnement des passagers se passa rapidement ; les opérations de transport à terre furent effectuées sous la direction de M. Maussion. Les voyageurs, interrogés sur leur première impression, se déclarèrent enchantés de la facilité avec laquelle s'était faite leur descente à terre ; les Travaux publics construisent, d'ailleurs, un chemin pour permettre aux autos de se rendre jusqu'au débarcadère de Banghoï, ainsi qu'une maison d'attente pour les passagers. Ces travaux seront bientôt terminés, d'après les renseignements qu'a bien voulu nous donner M. Kaleski, ingénieur de la circonscription de Nha-Trang, qui était venu spécialement pour assister au débarquement des touristes. Remarqué également M. Fulleman, directeur de la maison Diethelm, de Saïgon, et M. Bourrin, du service du Tourisme.

Pourquoi toutes ces personnes s'étaient-elles dérangées pour assister à la touchée du « Van Heutz » dans la baie de Cam-Ranh ? C'est parce que la possibilité d'y déposer ou embarquer des touristes, donnée à des bateaux étrangers qui, autrement, ne verraienr de l'Indochine que la silhouette bleutée de ses montagnes, est d'importance pour l'avenir de notre tourisme. C'est la réponse la plus nette à beaucoup de polémiques n'ayant que des rapports lointains avec la réalité des choses.

Organisation et défense de Indochine
par Max COUSIN
(*Le Nouvelliste d'Indochine*, 3 juillet 1938)

Les événements d'Extrême-Orient, et particulièrement le conflit sino-japonais, amènent au premier plan de nos préoccupations l'organisation et la défense de l'Indochine.

Par sa situation éloignée de la Métropole, par le chiffre important de sa population, par la richesse de son sous-sol, par la civilisation avancée de son peuple, l'Indochine doit être mise en état d'assurer son existence autant que possible par ses propres moyens. En dehors d'autres mesures politiques qui devront suivre inévitablement notre œuvre d'éducation, l'organisation industrielle du pays et sa défense doivent être actuellement l'objet de tous nos soins.

Par nature comme par nécessité, l'Indochine est un pays agricole et nous ne cesserons d'avoir présente à l'esprit l'image de ce bambou, la chaîne d'Annam, portant un sac de riz à ses deux extrémités : le Tonkin et la Cochinchine. Mais comme ces images d'Épinal qui comportent toujours une part d'éternelle vérité, celle-ci a quelque peu vieilli. Si les sacs de riz n'ont pas cessé de gonfler chaque année davantage leurs pances, le bambou lui-même est devenu fertile et prospère par le développement de cultures appropriées : le caoutchouc, le thé, les bois précieux, les épices. Pour admirables qu'ils soient, les résultats obtenus ne doivent pas nous faire oublier ce qu'il reste encore à accomplir. L'augmentation constante de la population, ses besoins croissants en produits manufacturés, les richesses minières qui sont sous sa main et que d'autres chercheraient à exploiter si nous ne le faisons nous-mêmes, tout commande de développer présentement l'organisation industrielle du pays.

Si cette organisation s'effectue, ainsi que l'a proposé sagement la Conférence impériale, à un rythme rationnel et en tenant compte aussi bien des besoins intérieurs que des demandes des pays voisins, il ne saurait être question de nuire en quoi que ce soit aux industries de la Métropole. Nous avons, d'ailleurs, l'exemple des relations

harmonieuses de la Grande-Bretagne et de ses Dominions pour prouver que le développement industriel d'un territoire d'outre-mer ne peut que favoriser les échanges et accroître la sécurité de l'Empire¹¹.

La sécurité de l'Indochine commande précisément une certaine autonomie industrielle.

Loin de la Métropole, ce grand pays riche ne pouvait manquer de faire l'objet de convoitises et nous devons, dès maintenant, le mettre à l'abri de toutes tentations.

La marine doit accélérer l'installation d'une grande base dans la baie de Cam-Ranh qui doit être le pivot de la défense des côtes.

L'armée doit être pourvue d'un armement moderne, d'engins motorisés et d'aviation. Mais cet ensemble de défense n'aura sa pleine efficacité que si des usines nouvelles, sur le territoire même, peuvent assurer, en cas de conflit, à la fois le ravitaillement, la réparation et le remplacement du matériel.

Défendre l'Indochine avec les fusils ou les mitrailleuses de la Métropole serait, il faut bien le dire, une illusion.

Société indochinoise forestière et des allumettes

Assemblée ordinaire du 14 juin 1938

(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 9 juillet 1938)

[...] Cam-Ranh. — Notre participation dans le Syndicat de Cam-Ranh nous assure des bénéfices croissants. [...]

Manœuvres interarmes

(*Le Nouvelliste d'Indochine*, 24 juillet 1938)

Des manœuvres combinées entre l'Armée, la Marine et l'Air ont eu lieu cette semaine

Il s'agissait d'un thème déjà proposé et étudié il y a quelques mois.

Des croiseurs devaient tenter un débarquement entre Cam-Ranh et le Cap St Jacques et il appartenait aux garnisons côtières soutenues par nos sous-marins et nos avions de s'opposer à ce débarquement.

Des manœuvres de circonstance comme on le voit. Rassurons nos lecteurs : le débarquement n'a pu s'opérer par surprise, les côtes étant bien surveillées, l'ennemi, représenté par le « Primauguet », avait été repéré.

Bâtissons le Bloc des Forces françaises

par Max COUSIN

(*Le Nouvelliste d'Indochine*, 28 août 1938)

.....
Georges Mandel vient de décider d'importants travaux dans la magnifique baie de Cam-Ranh qui devrait être depuis longtemps notre Singapour. Il y a vingt ans qu'on en discutait !

¹¹ On reconnaît ici les thèses de Paul Bernard.

Escale du Kent à Cam-Ranh
(*Le Nouvelliste d'Indochine*, 22 janvier 1939)

Nous avons reçu la visite annuelle, cette semaine, du navire de guerre « Kent » de l'Union Jack portant pavillon de Sir Percy Noble, commandant en chef des forces navales britanniques en Extrême-Orient.

Notons que l'amiral anglais, accompagné de sa femme, a débarqué à Cam-Ranh où ils ont été reçus par les amiraux Le Bigot et Petit, qui, par Dalat, les ont amenés à Saïgon.

M. Daladier annonce officiellement la perte du « Phénix »
(*Le Nouvelliste d'Indochine*, 18 juin 1939)

À 13 h. 00, M. Daladier a déclaré, au nom du Gouvernement, que la Marine nationale est en deuil du sous-marin « Phénix », disparu en plongée au large des côtes d'Annam.

Les officiers mariniers, quartiers.maitres et marins magnifiquement solidaires les uns des autres, unis jusqu'à la mort dans l'accomplissement de leur devoir, ont donné leur vie à la patrie. Ils assuraient sur les mers lointaines la garde sacrée des frontières de l'Empire colonial et étaient des sentinelles de la paix et de la France. Ils sont morts au service de ce double idéal avec la simplicité des héros.

La nation entière communique aujourd'hui dans la même pensée et pleure ses morts. Elle s'associe pieusement au deuil des familles des 71 braves du « Phénix », mais retrouve dans leur sacrifice l'exemple des vertus qui ont fait la France. Le Gouvernement adresse le dernier salut de la nation à l'état-major et à l'équipage du « Phénix ». Il ordonne que les pavillons de la marine, de l'armée, de l'aviation et de la colonie soient partout mis en berne en mémoire de ces Français morts à leur poste au service de la Patrie.

.....

On connaît l'emplacement du « Phénix »

Paris. — M. Campinchi a retardé l'annonce officielle de la disparition du « Phénix » afin d'éviter que les familles des victimes apprennent brutalement par les journaux et la radio leur deuil cruel.

*
* *

Une tache huileuse à la surface de la mer au large de la baie de Cam-Ranh a permis de retrouver l'emplacement où repose, par plus de 100 mètres de fond, le sous-marin « Phénix ». Autour de cet emplacement, plusieurs navires ne cessent de croiser, mais la profondeur à laquelle se trouve le sous-marin rend toute tentative de secours ou de renflouement impossible.

La commission d'enquête présidée par l'amiral commandant les Forces navales françaises d'Extrême.Orient n'a pas la tâche aisée. On sait seulement que le commandant Bouchacourt, se conformant aux usages maritimes, a fait connaître que le

« Phénix » allait plonger et réapparaître au bout de tant de minutes. C'est en plongeant que le « Phénix » alla au fond.

Plusieurs hypothèses se présentent à l'esprit des enquêteurs : la fermeture insuffisamment hermétique de la culasse d'un tube lance-torpille — et le « Phénix » en possédait onze — aurait produit une voie d'eau. Mais le compartimentage des sous-marins leur permet généralement de remédier à cette éventualité.

Une avaria condamnant le sous-marin à l'immobilité ? Mais les commandes sont doubles et donnent généralement la faculté aux techniciens de revenir à la surface.

Un heurt au fond ? c'est-à-dire une aiguille de roche a-t-elle perforé le sous-marin ? Mais dans cette baie, on ne signale pas de récifs dangereux.

En tout cas, il semble que le sous-marin, qui n'était construit que pour descendre à 100 mètres de profondeur, eut à sabir une pression de plus de 10 kilogrammes par centimètre carré et que l'eau a envahi aussitôt l'intérieur, abrégeant ainsi l'agonie de l'équipage.

Des navires et des bases
Cam Ranh
(*Les Annales coloniales*, 7 mars 1939)

L'occupation d'Haïnan par les Japonais est une grave menace pour notre Indochine. Mais cette menace serait singulièrement moindre si nous nous décidions à aménager militairement la base de Cam-Ranh. Gilbert Jonquette écrit dans *Le Petit Journal* : C'est une rade, située au centre de la côte annamite, entre le cap Padaran et le cap Varella, sur la route des paquebots allant de Singapour à Hong-Kong. Elle fut « découverte » en 1884, par l'inspecteur Aymonnier, des Affaires indigènes, et tout le mérite de son exploitation revient à M. le marquis de Barthélémy, qui, avec son associé, M. de Pourtalès, s'y installait dès 1901. Ces précurseurs y consacrèrent leur vie et leur fortune. En 1898, le gouverneur général Paul Doumer leur donna une concession de 7.500 hectares, reconnaissant ainsi la valeur de leur effort et la qualité du site. Celui-ci était bien choisi, puisqu'en 1905, la flotte russe de l'amiral Rojdestvenski allant au secours de Port-Arthur abrita et ravitailla à Cam-Ranh sa flotte de combat, composée de 145 navires (Oui, chers lecteurs, cent-quarante-cinq navires !) Ils y étaient à l'aise, car la rade de Cam-Ranh occupe une surface de 4.500 hectares et les fonds, supérieurs à 10 mètres (allant jusqu'à 38 mètres au large de l'île Tagne) couvrent une surface de 2.000 hectares.

L'ensemble de cette admirable rade comprend, au sud la Grande Passe, flanquée à l'ouest de l'île Tagne et de la baie de Bin Ba, puis un goulet donne accès à la rade, proprement dite ; celle-ci possède, à l'ouest, le mouillage de Bang Hoï, relié à la voie ferrée de Hanoï à Saïgon et, à l'est, la concession la Pagode, où sont les établissements de la Marine de l'État.

Cette baie peut donc répondre aux doubles conditions : militaires et commerciales.

Société indochinoise forestière et des allumettes
Assemblée ordinaire du 27 juin 1939
(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 22 juillet 1939)

[...] Baie de Cam-Ranh. — Les efforts que nous avons faits dans la baie de Cam-Ranh pour y sauvegarder nos intérêts nous laissent, à l'heure actuelle, après complet

remboursement, possesseurs de 167 parts de 5.000 francs chacune du Syndicat formé en 1933, qui paraissent à votre bilan pour 385.001 francs seulement. [...]

il ne paraît plus, au titre des Participations, qu'une inscription de 385.001 fr. qui représente en puissance une valeur très supérieure (Syndicat du Port de Cam-Ranh). [...]

MORT DU MARQUIS DE BARTHÉLEMY (*L'Avenir du Tonkin*, 13 novembre 1940)

De France nous recevons la triste nouvelle de la mort de M. P. Sauvaire, marquis de Barthélémy, créateur du port de Cam-Ranh.

Le marquis de Barthélémy avait effectué d'importants et périlleux voyages d'exploration qu'il avait racontés dans trois ouvrages intitulés : « En Indochine (1894-1895, 1896-1897) », et « Au pays moï » (1903).

Ce n'est qu'après une sérieuse étude de ces pays, rappelle le général Berdoulat dans la préface à un de ses livres, qu'il s'est décidé à aller fonder, avec M. de Pourtalès, le dépôt de charbon et de ravitaillement de Cam-Ranh. Saluons en lui un apôtre convaincu de l'expansion coloniale et de son complément indispensable, l'organisation rationnelle de tonnelle de nos lignes de transport. Conférencier très documenté, clair et précis, il s'est révélé l'un des meilleurs propagandistes de la Ligue maritime et coloniale.

Il y a six ans, lors de son passage à Hanoï, il avait donné à l'Université indochinoise une conférence très remarquée sur le port de Cam-Ranh.

En 1925-1927, il reprit la plume pour étaler sous les yeux du grand public les richesses exceptionnelles qu'offre la faune indochinoise.

Dans la préface à ses contes et récits de chasse, qui portent le titre de « Mon vieil Annam » (2 volumes), Paul Doumer, alors président du Sénat, s'exprimait ainsi :

« M. de Barthélémy est un grand, courageux et savant chasseur. Il lui faut, au bout de son fusil, les géants de la jungle, les plus féroces carnassiers et les bêtes les moins connues. Nos établissements scientifiques lui doivent des spécimens rares d'espèces animales, qu'une expérience des grandes chasses, la connaissance du pays et le mépris du danger permettaient seuls d'acquérir. Mais M. de Barthélémy n'est pas seulement un chasseur : c'est un colon. Dur métier, qui exige bien des moyens, bien des vertus. Coloniser, dans les pays primitifs ou depuis longtemps abandonnés aux forces déréglées d'une exubérance nature, c'est mettre en valeur des terres qui, en soi, ne valent rien, parce qu'elles ne sont et ne servent à personne, parce qu'elles n'ont point été asservies aux besoins de l'humanité. Richesse latente, à dégager, à conquérir. Et combien ardue est la conquête ! Que de travail, d'énergie, de capitaux aussi à dépenser ! »

Le marquis de Barthélémy est considéré comme l'auteur qui a le plus contribué à faire connaître au début du siècle les différents pays de l'Indochine. Il reçut, au cours de la dernière guerre, la croix de la Légion d'honneur et la croix de Guerre.

UNE REVUE NAVALE AU LARGE DE CAM-RANH (*L'Avenir du Tonkin*, 15 janvier 1941)

Banghoï, 14 janvier (Arip). — Le vice-amiral d'escadre Decoux, gouverneur général de l'Indochine, a inspecté dans la matinée du 14 janvier les installations militaires et les travaux de la baie de Cam-Ranh.

À cette occasion, accompagné du contre-amiral Terraux, commandant la Marine en Indochine, il a passé en revue les unités de la flotte qui étaient mouillées sur rade. Les

honneurs et les saluts réglementaires lui ont été rendus par le « Lamotte-Picquet » ; tandis que la vedette portant sa marque défilait devant la ligne des bâtiments.

D'autre part, l'amiral Decoux a tenu une importante conférence avec les autorités du secteur côtier.

COCHINCHINE
Saïgon
Nécrologie
(*L'Avenir du Tonkin*, 8 mars 1941)

On annonce la mort de M. Le-ba-Cu, survenue le 5 février, à Hué, à l'âge de 77 ans, employé et, en quelque sorte, associé du marquis de Barthélémy. Le défunt fut l'un des premiers Annamites qui collaborèrent sur le plan économique avec les Français.

À tous ceux que ce deuil afflige, nous présentons nos sincères condoléances.
