

Mise en ligne : 18 juillet 2014.  
Dernière modification : 15 juin 2023.  
[www.entreprises-coloniales.fr](http://www.entreprises-coloniales.fr)

## CAOBANG : HÔTEL FERRIÈRE HÔTEL DELAIR

FERRIÈRE et Cie  
(*Annuaire général de l'Indochine française*, 1915, p. 96)

Négociants, Hôtel, café-restaurant  
à Cao-bang

M. JULLIEN, employé.

à Đông-dang

M. BEYSSAU, employé.

---

FERRIÈRE (S.)  
(*Annuaire général de l'Indochine française*, 1920, p. 88)

Entrepreneur des transports du Haut-Tonkin et de travaux publics  
Cao-bang, Đông-dang, Thât-khê. et Na-cham à Dong-dang (Lang-son).  
MM. L. GUERET, agent à Cao-bang ;  
L. VAQUIER, agent à Tinh-tuc.

---

FERRIÈRE et Cie  
(*Annuaire général de l'Indochine française*, 1920, p. 88)

Négociants, Hôtel, café-restaurant  
à Cao-bang

M. J. MAZOYER, associé ;  
M. et M<sup>me</sup> DELMAS, gérant.

---

H. DELAIR.  
(*Annuaire général de l'Indochine française*, 1920, p. 87)

Propriétaire planteur café-thé à Lang-son.

---

Informations touristiques  
Caobang et ses environs  
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 20 août 1922)

Le meilleur moyen de se rendre à Caobang est d'y aller par Langson et Nacham. Par Nacham. On peut coucher soit à Langson, soit à Nacham.

Dans le premier cas, départ de Langson à 7 h 04 par chemin de fer, arrivée à Nacham à 8 h 42.

Deux trains par jour de Hanoï à Nacham.

Départ de Hanoï à 6 h. arrivée à Langson 11 h 47, à Nacham 13 h 26.

Départ de Hanoï à 12 h 56 arrivée à Langson 19 h 40 à Nacham à 21 h 16. .

Hôtel à Nacham, appartenant aux « **Transports du Haut-Tonkin** » [Delair] : quatre chambres (1 p. 50), repas, sans vin : 1 p.

Service automobile de Nacham à Caobang : 110 km. Trajet en 7 heures. Tous les cinq jours. Départ de Nacham les 1<sup>er</sup>, 5, 10, 15, 20 et 25. Départ de Caobang les 4, 9, 14, 19, 24 et le dernier jour du mois.

Départ de Nacham à 9 h. Arrivée à Thatkhê à 11 h. Buffet, repas 1 p. sans vin. Départ de Thatkhê à 13 h., arrivée à Caobang vers 17 h. Pour le buffet, prévenir d'avance.

Prix du voyage de Nacham à Caobang :

Européens 25 p. aller, 40 p. aller et retour.

Indigènes 12 p. et 20 p.

#### De Hanoï à Caobang via Backan

La route de Caobang à Backan, toujours praticable aux voitures, ne l'est que rarement aux autos. C'est un trajet à réserver pour la belle saison.

#### Hôtel de Caobang

L'hôtel Ferrière a 8 chambres très confortables au premier étage (1 p. 50 par jour, 30 p. au mois). Repas 1 p. 50 sans vin, petit déjeuner 0,25 ou 0,30.)

L'hôtel dispose à Caobang de voitures et de chevaux de selle. Il a, à Nguyễn-Binh, des chevaux de selle et des chaises à porteurs.

#### Environs de Caobang

- De Caobang à Nguyễn-Binh- 50 km.

Belle route à faire par auto ou voiture américaine. Prix selon le nombre de voyageurs : aller et retour 25 p. pour le 1<sup>er</sup>, 15 p. pour le second, 10 p. pour les suivants :

- Nguyễn-Binh — Région minière. Tinh-Tuc — Beau-Site par chevaux de selle ou chaise à porteurs.

Caobang-Soc-Giang (50 km) par la belle vallée du sông Bang-Giang. Mêmes conditions que pour Caobang à Nguyễn-Binh. Ce trajet ne peut se faire que d'octobre à juin en autos, en toutes saisons en voiture.

Caobang — Quang-Uyên — Trung-Khanh-Phu et Tralinh par voiture et chevaux de selle 5 p. par jour.

Espérons que grâce à ces quelques renseignements, les personnes qu'ont enthousiasmées la belle conférence de M. Duron <sup>1</sup> à la Société de géographie, voudront toutes voir à leur tour cette belle et intéressante région.

Le bel effort fourni sans aucune subvention par l'entreprise des **Transports du Haut-Tonkin** [Delair], mérite d'être encouragé par le public.

Nous estimons toutefois qu'il serait de l'intérêt de l'administration du chemin de fer que ce service fût quotidien et même qu'il y eût deux services par jour, continuant les deux trains.

---

<sup>1</sup> Henri Duron : sous-directeur de l'exploitation de la Cie française des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan.

La concours agricole de 1922 à Hanoi  
Poulinières  
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 11 février 1923)

Poulinières indochinoises ou ayant plus de 3/4 de sang indochinois — 6 exposants —  
8 poulinières présentées —

Premier prix adjugé à la jument « Talong » robe souris, 8 ans, 1 m. 26, appartenant à M. Delair, concessionnaire, province de Lang-Son — (fig. n° 1) — Cette reproductrice a été acquise par son propriétaire dans les élevages du Haut-Tonkin — Elle présente d'ailleurs les caractéristiques de la race montagnarde — La tête est forte, mal cravatée, le modèle rustique, les jarrets clos — Mais les régions sont belles, parfaitement proportionnées et soudées.

---

Service automobile régulier Nacham-Caobang  
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 18 février 1923)

Nous avons l'avantage de prévenir notre clientèle que nos autos faisant le service régulier Nacham-Caobang et vice-versa :

— partent de Caobang les 4, 9, 14, 19, 24, et 30 ou 31 (dernier jour du mois) à 6 heures du matin.

— partent de Nacham les 1<sup>er</sup>, 5 ou 10, 15, 20, 25.

La maison possède un hôtel restaurant à Nacham, un restaurant à That-Khê, et un hôtel-restaurant à Caobang.

Prévenir pour les repas à Nacham et That-Khê.

Prix Européen 20 \$ 00

Prix Indigène 10 \$ 00

S. FERRIÈRE

---

Le sinistre de Caobang  
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, du 23 septembre 1923)

Les premiers détails que l'on peut donner sur cette inondation sont navrants. Elle a dépassé de beaucoup toutes les précédentes. C'est un véritable désastre !

À l'exception des bâtiments situés sur le mamelon, c'est-à-dire l'hôpital, le magasin de l'intendance, le casernement de la Légion et deux ou trois maisons particulières, toute la ville a été complètement inondée.

La Mission a perdu 32 maisons et toutes ses dépendances. Dans l'église, il y avait 3 mètres d'eau. Dans la rue du pont, l'eau est arrivée jusque devant le camp des tirailleurs et devant le trésor. Entre le pont — qui a été jeté à bas — et la Mission, il y avait un courant terrible qui a emporté tous les bâtiments et tout le matériel de la T. S. F. de l'autre côté, la prison, la garde indigène, la gendarmerie, l'école des filles, la maison Tuan-Phu, des bureaux de la résidence, les **magasins Ferrière et Camus** et tous les magasins des indigènes et des Chinois longeant la grande rue ont été submergés.

L'eau atteignait le toit du marché et jusque le tennis de la résidence, — seules cinq ou six maisons ont été épargnées.

La situation des infortunés habitants est lamentable. Les pertes des commerçants sont considérables.

Il faudra prendre des dispositions pour changer de place toute la ville indigène. En attendant, il est urgent de venir en aide à cette population si éprouvée et on compte beaucoup sur les secours extérieurs et notamment sur l'intervention immédiate de la haute administration, pour permettre au Commandant du territoire de soulager toutes les misères et compenser toutes les pertes.

Quant au nombre des morts, il n'a pas été possible d'en faire exactement jusqu'à présent, le dénombrement, mais on se fera une idée du désastre, lorsqu'on apprendra que des familles entières réfugiées sur les toits des maisons, tandis que l'eau montait toujours, sans aucun moyen de se sauver, voyaient disparaître les leurs (vieillards, femmes, enfants) en poussant des cris de terreur sous une pluie diluvienne et en pleine obscurité !

*L'Avenir du Tonkin*

---

Un voyage dans les trois Tiao (Ba-Chau)  
(province de Cao-Bang)  
Résumé d'une conférence faite à la Société de géographie  
par M. Henri Duron  
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 26 octobre 1924)

[...] De Na-Cham à Cao-Bang, si l'on est venu par le train et qu'on ne dispose pas d'une automobile particulière, il faut s'adresser à la maison Ferrière, qui assure le transport automobile entre Na-Cham et Cao-Bang<sup>2</sup>.

Il est bon de prévenir quelques jours d'avance. Si vous désirez une auto particulière, il ne vous en coûtera qu'un billet de 100 \$ ; sinon, il vous faudra alors choisir le jour du service régulier qui part tous les 5 jours de Na-Cham et sur lequel la place est tarifée à raison de 25 \$ par européen avec transport gratuit de 30 kilos de bagages.

Au départ de Na-Cham, la route grimpe brusquement et, en 10 minutes, atteint un sommet d'où l'on jouit d'une vue magnifique sur la vallée du sông Ky-Công d'une remarquable fertilité. Le sông Ky-Công a un mouvement très actif de batellerie, étant la voie naturelle de transport pour toutes les marchandises qui s'échangent entre le Delta et la région de Cao-Bang. De ce point, la route s'enfonce à travers les montagnes pour redescendre enfin sur la rivière qu'elle traverse par un bac, immédiatement avant d'arriver à That-Khê<sup>3</sup>.

That-Khê est un gros bourg, point de concentration de tout le trafic de la région de Cao-Bang ; c'est là que viennent aboutir ces longues théories de charrettes que nous aurons fréquemment l'occasion de rencontrer le long de la route ; c'est là que se chargent et se déchargent les sampans dont nous avons remarqué le va-et-vient tout le long du trajet ; c'est là aussi que viennent transborder les marchandises en provenance ou à destination de Long-Tchéou. De ThatKhê à Dong-Khê, la route est franchement mauvaise, défoncée par les charrois, mal empierrée, cahoteuse.

La traversée de Dong-Khê n'offre rien de remarquable ; c'est un poste militaire dominant un grand village groupé autour d'une halle où se tient le marché. La route redescend alors sur Cao-Bang et commence à présenter des points de vue intéressants ; ici un grand rocher, comme une maison dans les interstices duquel s'agrippent les racines d'un immense banyan qui le domine de la forêt de ses branches ; là-bas une barrière rocheuse qui ressemble à s'y méprendre, à la muraille du Cai-Kinh ; vers la droite, un dôme herbeux ; de ce côté, une montagne à moitié nue portant encore la trace de l'incendie qui dévora sa végétation ; dans ce coin, au fond d'un ravin, une jolie

---

<sup>2</sup> Depuis l'époque où M. Duron a fait sa conférence, il s'est établi à Lang Son un excellent garage, celui de M. Delair. (N.D L.R.)

<sup>3</sup> On va prochainement y construire un pont.

cascade déroule ses filets lumineux qui se brisent tout à coup en un jaillissement de perles fines ; et ici, tout au bord de la route, une roche sculptée en tête de poisson, laisse couler par le trou qui en simule la gueule, un filet d'eau auquel viennent se rafraîchir les nombreux voyageurs.

Cette route est en voie de parachèvement ; nous y rencontrons trois rouleaux à vapeur en train de travailler les tournants trop brusques qui ont été arrondis, tout au moins sur une partie du trajet, et on se rend compte en parcourant la partie non encore rectifiée que le travail auquel se livrent les Travaux Publics correspond bien plus à une nécessité qu'à un luxe, car, à certains tournants, l'auto se trouve parfois si gênée entre le talus d'amont et l'a pic d'aval, que le virage devient, pour le chauffeur, un véritable exercice d'acrobatie.

Deux choses compliquent encore la situation : ce sont d'abord les cordons de cailloux déposés sur le bord de la route déjà trop étroite ; ce sont surtout les caravanes de charrettes traînées par un cheval, recouvertes d'une cai-phèn et qui servent à la fois de moyen de transport pour les marchandises et de logement pour leurs mafous. À toute heure du jour ou de la nuit, vous rencontrez de ces caravanes, tantôt poursuivant leur chemin, tantôt, arrêtées, une roue dans le fossé et généralement dans un tournant où leur présence est plus embarrassante que partout ailleurs ; pendant que les chevaux détachés paissent en liberté, les mafous préparent leur repas et ces grands feux aperçus la nuit au passage, éclairant violemment par intermittence des faces patibulaires, nous rappellent les campements de bohémiens rencontrés autrefois sur les routes de France.

Et tout à coup la route s'élargit, le sol est parfaitement empierré, les tournants sont bien aménagés ; le chauffeur qui vient de peiner aux lacets et aux difficultés de la route éprouve une détente à sentir sa machine rouler sans peine et peut, sans risques, accélérer ; nous ne sommes plus qu'à 17 kilomètres de Cao-Bang et 20 minutes après, nous y serons rendus.

Cao-Bang est une vraie ville. Elle occupe toute une presqu'île formée par le sông Hiem et le sông Bang-Giang qui, après s'être rapprochés au point de n'être plus distants que d'une centaine de mètres, s'écartent à nouveau pour former un cercle et se rejoindre définitivement. Une large rue est tracée suivant l'axe de la presqu'île dont une grande place carrée occupe approximativement le centre. Au fond de cette place : le marché ; à droite et à gauche : deux hôtels ; et dans l'angle, près du marché, la Résidence entourée de ses jardins. Tous les bâtiments administratifs d'un chef-lieu de province sont répartis çà et là dans les différentes rues. À l'extérieur de la ville se trouvent d'un côté les casernes de la Légion, auxquelles on parvient en traversant l'étranglement dont nous avons parlé tout à l'heure ; dans le sens opposé, une grande passerelle franchissant le sông Bang-Giang conduit à la caserne des tirailleurs qui couronne un grand mamelon.

Nous n'avons pas de peine à recueillir les renseignements que nous sollicitons : le colonel Barbassat et son chancelier, le capitaine Gey, nous accueillent avec tant d'amabilité que nous n'avons aucune hésitation à leur présenter notre requête. .

Pour nous permettre d'avoir rapidement des vues générales sur l'ensemble du Territoire, le Colonel ouvre, sous nos yeux, un petit atlas contenant quelques cartes dont il a bien voulu m'envoyer les copies pour la Société de Géographie et qui ont servi à établir celles que nous donnons ici.

Le territoire de Cao-Bang est partagé en deux parties de superficie à peu près égale par le cours du sông Bang-Giang et cette division correspondant en même temps à deux aspects entièrement différents de ce territoire.

Vers l'ouest le massif du Pia-Ouac où se trouvent les mines d'étain de la Société des Étains et Wolframs d'Ariane et de Tinh-Tuc ; plus au sud, la région de Ngan-Son, dans laquelle se trouve des gisements de plomb argentifères ; vers le nord la forêt que traverse la route qui conduit à Bao-Lac. Toute cette région de Bao-Lac à Đông-Khê est montagneuse et couverte de brousse ; les bas-fonds sont cultivés en rizières relativement

fertiles ; elle est sillonnée de 3 routes rayonnant de Cao-Bang. La plus importante est celle que nous avons parcourue pour nous rendre à Cao Bang; puis vient celle de Ngan-Son qui n'est praticable aux autos que par temps relativement sec et qui sert encore à rejoindre Bac-Kan ; enfin la route de Nguyễn-Binh, en excellent état de viabilité et qui doit, plus tard, être prolongée pour rejoindre à Na-Kouàu la rouie de Bac-Kan. De Nguyen-Binh à Bao-Lac, la route n'est plus qu'un large sentier praticable seulement aux chevaux et aux piétons. Une autre route part de Cao-Bang, carrossable jusqu'à Nuoc-Hai où se trouve une grande jumenterie. Elle se poursuit en sentier jusqu'à Sôc-Giang.

La partie ouest du territoire est en relation sinon très facile tout au moins, directe avec Cao-Bang ; mais il n'en est pas de même de la partie est.

En effet, la longue chaîne montagneuse des trois Châu sépare complètement Cao-Bang de la partie Est de son territoire.

Cette chaîne n'est pratiquement franchissable que par un seul col, le Deo Ma-Phuc, au pied duquel, du côté de Cao-Bang, se trouve An-Lai, qui est le point terminus de la route carrossable et que l'on peut atteindre en automobile, cette route étant fort bien tracée, en pentes régulières, le long d'une jolie petite rivière. La traversée ou Deo-Ma-Phuc exige 7 kilomètres de parcours à cheval, à pied, ou en chaise. En réalité, il ne s'agit pas d'un seul col mais de deux cols situés à environ 6 kilomètres l'un de l'autre et qu'il suffirait de percer pour desservir commodément tout le territoire des Ba-Chau. En effet, le col de Ma-Phuc est le seul point par lequel il soit possible de communiquer pratiquement avec la région des trois Chau car au Nord, le sentier frontière qui va de Tra-Linh à Sôc-Giang serait difficile à rendre carrossable et, vers le sud, la route de Ta-Lung à That-Khé franchit le song Bang-Giang au moyen d'un bac qui serait embouteillé par les caravanes de charrettes. Par contre, le nombre de routes qui sillonnent le territoire des trois Chau sont, pour la plupart, parfaitement carrossables. Il est regrettable, tant pour la commodité des relations économiques et touristiques que pour la rapidité des transports militaires, que le territoire ne puisse obtenir le misérable crédit de dix mille piastres qui serait suffisant pour rendre le Deo-Ma-Phuc praticable à la circulation charretière. Des études sont faites et seule la question budgétaire empêche l'exécution des travaux<sup>4</sup>.

Le Deo Ma-Phuc traversé, nous tombons en pleine région des cirques. Imaginez une succession de grands entonnoirs à fond plat, à forme circulaire, ovale ou irrégulière, entouré d'une couronne de pics ou de rochers abrupts, revêtus d'une abondante végétation forestière. Les routes, dans cette région, passent de cirque en cirque franchissant, entre chacun d'eux, un col plus ou moins élevé, traversant ou contournant le fond de l'entonnoir, pour franchir un autre col et pénétrer dans le cirque suivant. Le fond de chaque cirque est cultivé et les cultures varient suivant la plus ou moins grande abondance de l'eau dont peuvent disposer les cultivateurs ; les plus humides produisent du riz, les plus secs des haricots ou du maïs. Puis, au fur et à mesure que vous vous éloignez du massif, les cirques grandissent en étendue pour finir par une région qu'on compare à une baie d'Along terrestre, parce que, du niveau d'un sol horizontal, émergent brusquement des masses rocheuses imposantes, aux formes variées, qui rappellent la baie d'Along ou les paysages des environs de Ninh-Binh.

Le territoire de Cao-Bang est surtout peuplé de Thos ; il est vraisemblable qu'ils furent les premiers occupants du pays ; en tout cas, ils y tiennent la meilleure place et ce sont eux qui possèdent les bas-fonds qui constituent les parties les plus fertiles.

En second lieu viennent les Nungs qui sont d'origine chinoise et dont la venue m'a été signalée comme devant être postérieure à l'établissement des Thos. Au moment où ces bandes de réfugiés pénétrèrent dans les territoires déjà occupés par les Thos, ils furent évidemment mal reçus ; toutefois, un accord s'établit assez rapidement avec les

---

<sup>4</sup> La conférence de M. Duron a eu l'heureux résultat d'attirer l'attention sur ce point. La route du Déo Ma-Phuc est maintenant chose faite. (N.D.L.R.)

Thos qui les autorisèrent à s'installer dans les parties élevées des mamelons et ce serait la raison pour laquelle on ne trouverait que rarement les Nungs installés dans la plaine.

En dehors de ces deux éléments qui constituent la partie la plus importante de la population, nous trouvons çà et là sur les hauteurs quelques familles Meos, les Meos blancs et les Meos noirs, et quelques villages Mans. Nous y trouvons aussi quelques familles chinoises du Quang-Si.

Au point de vue touristique, la partie Est du territoire est seule vraiment intéressante.

(suite)

*(L'Éveil économique de l'Indochine, 26 octobre 1924)*

Nous quittâmes Caobang en charrette anglaise. Nous n'avions que 16 km. environ à faire jusqu'à An-Lai, où nous devons laisser la charrette pour passer à pied et en chaises à porteur le Col de Ma-Phuc, encore impraticable aux véhicules <sup>5</sup>.

De Caobang au Col Ma-Phuc, 17 km.

Pour sortir de Caobang, on franchit le sông Bang-Giang sur un bac. La route tout d'abord n'est pas fameuse pendant quelques kilomètres, puis devient bonne ensuite, sauf éboulements imprévus. Le tracé aux pentes régulières longe la rivière qui descend de Tra-Linh puis, après 16 kilomètres environ, quitte la vallée pour s'enfoncer dans le massif dont deux grands rochers en forme de pains de sucre semblent garder l'entrée. Après une gorge abrupte, puis un petit plateau et une autre gorge, nous arrivâmes à An-Lai au pied de la barrière calcaire. Là, nous dûmes laisser notre charrette pour franchir le col à cheval et en chaises à porteur que avions dû demander d'avance au capitaine délégué de Quang-Uyên de nous procurer.

Quittant An-Lai, nous prenons la route déjà amorcée entre les grands rochers à pic et les grands arbres, puis nous suivons un sentier rocailleux grimpant en lacets, traversant deux portes rocheuses de 1 m. 50 de large. Nous arrivons au col de Ma-Phuc proprement dit, où nous trouvons des paillotes de marchands de thé. La route continue droit sur Tra-Linh mais nous tournons à droite, descendons un sentier rocailleux et arrivons dans un bas-fonds où nous trouvons une belle route facilement carrossable.

La traversée du col proprement dit n'a pas duré 20 minutes et voilà franchi le premier des deux fameux obstacles qui barrent les communications avec une grande partie du territoire. Cinq bons kilomètres nous amènent au second col où nous retrouvons un sentier rocailleux par lequel, en 10 minutes, nous franchissons le second fameux obstacle. Vraiment, quand on voit combien il serait facile, avec le peu de chose que représentent 10.000 \$ pour un budget, de fournir moyens de communications et facilités de développement à tout une partie du territoire, on s'étonne que ce ne soit pas déjà fait<sup>6</sup>.

Du deo Ma-Phuc à Quang-Uyên, 12 km.

L'obstacle traversé, nous retrouvons la bonne route et les voitures américaines qu'a bien voulu nous envoyer le capitaine délégué de Quang-Uyên. Nous voici arrivés dans la région des cirques à travers lesquels la route serpente, franchit un petit col, traverse ou contourne un bas-fonds, franchit un autre petit col et ainsi de suite jusqu'à 4 kilomètres de Quang-Uyên, où nous attaquons une grande montée pour franchir un col élevé d'où nous redescendons en lacets très courts et très raides sur Quang-Uyên.

---

<sup>5</sup> Depuis, et à la suite de la conférence de M. Duron, la route a été faite au col de Ma-Phuc et toute l'excursion ci-après décrite se fait très facilement en automobile.

<sup>6</sup> Bon, bon, c'est fait maintenant. (N.D.L.R.)

Nous arrivons à Quang-Uyên pour déjeuner et nous y passons le reste de la journée. Le poste de Quang-Uyên est construit au fond d'un très grand cirque, adossé à 3 énormes rochers qui barrent l'horizon.

Il ne manque pas de choses à voir dans le voisinage de Quang-Uyên. Voici ce que dit à ce sujet une note que nous a remise le capitaine Le Floch, délégué du poste.

Grottes. — A. Grotte de Lung-Miêng, commune de Vu-Diên, canton de Vu-Ban.

Cette grotte a cinq galeries qui communiquent entre elles. Elle est d'accès difficile. Pour y arriver, il faut quitter la route de Quang Uyên, à Na-Vuong à 2 kilomètres de Quang-Uyên, et suivre le sentier Pac-Da, Na-Tau, Klua-Lay, Lung-Miêng, soit 6 kilomètres de mauvais sentiers,

B. Grotte de Thach-Binh. Cette grotte, appelée par les indigènes : Nguom-Pac-A, est située au village de Ban-Sang, commune de Thanh-Binh, canton de Co-Nong.

Elle n'a qu'une seule galerie. C'est là que, le 29 octobre 1890, le capitaine Lacarrière, du poste de Tra-Linh, poursuivant la bande Truong-Cat-Nhit et ayant rencontré des forces supérieures, fut obligé de se réfugier pendant une nuit.

Elle se trouve près de la route de Caobang à Quang-Uyên au km 28.

Au temps de la piraterie, ces deux grottes servaient de refuges aux habitants de la région.

Rochers remarquables. — Toute la région est une baie d'Along terrestre, des cirques, des défilés sont entourés de crêtes rocheuses, très escarpées dont les arêtes, les dents, les pics, les pitons, les aiguilles ou les dômes bornent l'horizon de toutes parts. Tous les cirques et tous les rochers sont aussi curieux les uns que les autres.

Cascades — Au village de Pac-Da, commune de Vu-Diên, canton de Vû-Lang, il existe une dénivellation de plus de 50 mètres.

Le sông Ban-Buong ou Man-Dà y arrive entre deux rochers resserrés ne laissant qu'un passage d'environ 10 mètres de large obstrué dans son milieu par un gros rocher qui partage la chute en deux.

La cascade est masquée à la vue par la végétation.

Cette cascade ressemble beaucoup à un gouffre. Elle est située à 2 km de la route de Quang-Uyên à Ha-Lang que l'on quitte au village de Dong-Pan (9<sup>e</sup> kilomètre).

Ponts remarquables. — Le pont de Na-Pheo sur la route de Ha-Lung, à 6 km. 500 de Quang Uyên, traverse la rivière de Man-Da. Il est construit en pierre, à la forme d'un croissant et comprend 5 arches ; il a 37 mètres de long et 2 de large.

Ce pont a été construit en 1894 à la suite d'une souscription faite par les indigènes.

Pagodes. — Pagode de Quang-Uyên appelée Bach-Linh. Cette pagode, consacrée aux 100 génies, vient d'être construite à neuf ; la charpente mérite d'être citée comme travail de sculpture.

Elle est située au pied d'un rocher. Tout à côté se trouve la source de Quang-Uyên donnant une eau claire avec un débit constant et relativement fort.

Tombeaux. — A. Cimetière de Tha-Phu. Ce cimetière est situé sur le sentier qui relie les villages de Phû-Nam et Thà-Phù et à égale distance de ces 2 villages, à 9 km. de Quang-Uyên et à 2 km. de la route de Quang-Uyên à Đông da, que l'on quitte à Pac-Oac.

Un monument en briques, avec une colonne, porte, gravés sur une plaque de cuivre, les noms de neuf militaires européens. Ils furent tués au cours d'un combat livré le 20 octobre 1892 par une colonne sous les ordres du commandant Virgitti à la bande de Truong-Cat-Nhi.

#### B. Cimetière de Pac-Sang

Ce cimetière est situé à environ 500 m. à l'Est du village de Pac-Sang. à 4 km. de Quang-Uyên, et à 2 km 500 de la route de Quang Uyên à Đông-Da, 4 tombes en pierres sèches, 1 en terre.

Une stèle en gris rouge érigée sur la tombe du milieu porte l'inscription suivante :

« À la mémoire du sous-lieutenant Audebert et de ses compagnons d'armes tombés glorieusement le 25 août 1890 ».

La petite colonne du sous-lieutenant Audebert avait été attirée dans une embuscade par la bande pirate Ma-Quoc-Anh.

Poste optique. — Un poste optique créé en 1888 par le commandant Oubry a existé à Quang-Uyên sur le rocher Nui-Soc-Cuon. Ce poste communiquait avec Trung-Khanh-Phu, Ha-Lang, Phuc-Hoa et Nam-Loat.

De Quang-Uyên à Trung-Khanh Phu, 24 km.

Nous quittons Quang-Uyên toujours par charrette américaine pour aller à Trung-Khanh Phu.

Dès le départ, nous affrontons une nouvelle grande montée pour sortir du cirque, et nous retombons dans autre grand cirque jusqu'à la vallée du sông Bac-Vong que nous traversons à Tông-Huë. C'est une belle grande vallée où l'on élève une quantité considérable de chevaux. Nous sommes maintenant dans une région que l'on peut qualifier de baie d'Along terrestre.

La route continue à serpenter entre d'immenses rochers très pittoresques et de grands espaces cultivés jusqu'à l'arrivée Trung-Khanh Phu.

Trung-Khanh Phû est un poste militaire que l'on a souvent cité comme modèle. C'est aussi un marché très important.

Les renseignements que nous donnons ci-dessous sont extraits d'une note de M. le capitaine Denis, qui commandait le poste en 1922.

La région de Trung-Khanh-Phu offre, au point de vue touristique, des ressources variées : panoramas, sites pittoresques, chasse, d'un réel intérêt.

Un réseau de bonnes routes empierrées, en majeure partie accessibles aux voitures légères, facilite les déplacements dans toutes les directions.

La meilleure saison pour les excursions est la période qui s'étend d'octobre à février, époque durant laquelle la température est la plus clémente (12° à 18° en moyenne.)

Les curiosités les plus remarquables sont les suivantes :

Ligne des blockhaus — de l'Ouest à l'Est.

Công-Rheo — domine la rivière et commande la vallée. Construit sur un rocher très élevé. Point de vue admirable.

Giô-Nan — barre la route venant de Chine et conduisant à T. K. P. Comme le précédent, construit au point culminant des environs.

Lũng-Dinh — véritable nid d'aigle au-dessus de la rivière. Commande toute la vallée. Construction impressionnante encore et qui donne une idée des difficultés qu'ont affrontées et résolues les pionniers de la conquête.

Pac-Muong — semblable à celui de Lung-Dinh, mais à un degré inférieur, nid d'aigle et témoin de la vaillance et de l'esprit d'entreprise des premiers occupants français du pays.

Cette ligne de blockhaus est desservie par de bonnes routes cavalières. Elle est à voir pour elle-même d'abord, pour l'intérêt ensuite qu'a, pour le touriste, le fait de parcourir un coin excentrique de la frontière sino-tonkinoise.

À propos de celle-ci, les cols de séparation sont barrés par des constructions en pierre sur lesquelles on a pompeusement gravé « Grande Muraille ». Pour qui n'a pas vu la véritable grande muraille de la Chine du Nord, cet ouvrage de longue haleine présente un certain attrait.

Pour se rendre aux blockhaus mêmes, il est nécessaire de faire un peu d'alpinisme; mais une fois rendu, on jouit d'un coup d'œil s'étendant sur une région particulièrement boisée qui offre aux chasseurs, dans les vallées ou mamelons herbeux, perdreaux, faisans, tourterelles, bécasses, et en allant vers le Nord, dans les ravins ou lieux plus couverts, chevreuils, cerfs, etc.

Le fauve, panthère, chat-tigre, civette, renard, singe, etc., est rarement aperçu, parce qu'il est traqué sans trêve par les indigènes. Il se réfugie en Chine pour rechercher les endroits où il sera moins tourmenté.

Dans le moindre déplacement, que ce soit de Tra-Linh à Trunh-Ivhang Phu ou de ce dernier point vers Banca, l'excursionniste peut se rendre compte de l'imposante nature qui, dans cette magnifique région, a comme parure une végétation aussi variée que luxuriante.

Deux grottes existent dans la région, mais elles sont d'accès difficile et ne peuvent être comparées comme superficie souterraine à celle de Ban-Gioc.

À Po-Tau (11 kilomètres Est de Trung-Khanh-Phu) sur la route qui mène à Banca, il y a une petite cascade assez curieuse, la différence de niveau n'est que d'une dizaine de mètres sur une largeur de 30 mètres (la moitié moins grande que celle de Bau-Gioc), mais elle se trouve dans un cadre de verdure très plaisant. Les environs de cette cascade sont giboyeux.

En terminant, je dirai un mot sur le poste de Trung-Khanh Phu, qui peut être considéré comme le poste-type du Territoire. Placé à l'intersection des routes venant de Chine, son emplacement est tout à fait judicieux tant au point de vue militaire qu'au point de vue de communications en tous sens.

La question du ravitaillement ne se pose pas. Le pays est riche en tout : volailles, poissons, légumes, fruits, etc. On peut trouver également de la farine de blé, de sarrasin, de maïs. On peut se procurer sans difficultés du paddy pour les chevaux.

L'autochtone (de race thô) est hospitalier ; c'est un sentiment qui part d'un bon naturel et qui sera remarqué dans les agglomérations comme dans des villages isolés.

D'autre part, le meilleur accueil est d'avance réservé par les commandants de poste aux voyageurs qui, amis du pittoresque ou chasseurs, parcoureront ce pays duquel ils garderont un souvenir des plus agréables.

De Trung-Khanh Phu à Tra-Linh, 27 km.

Le temps nous a manqué pour faire cette journée pour le voyage aller et retour, et la visite de quelques curiosités naturelles des environs.

En automobile, ce serait l'affaire de quelques heures. Voici une notice écrite sur cette région par le commandant du poste, le lieutenant Barthouet et qu'il a bien voulu nous communiquer.

#### Curiosités à voir dans la région de Tra-Linh

La région Est du 2<sup>e</sup> Territoire dont relève le secteur du Tra-Linh ne présente pas de curiosités particulières. Ce n'est pas par le détail qu'elle est d'ailleurs remarquable, c'est par son ensemble.

Le principal privilège de cet ensemble est l'altitude qui procure à la région une température plus clémente. Vient ensuite sa structure montagneuse si imposante avec son infinité de sommets, ses pitons boisés, ses rochers, ses cirques. Ses eaux se déroulent en gracieux méandres dans des vallées aux villages propres et paisibles et franchissent par d'étonnants parcours souterrains les barrières calcaires qui se dressent devant elles.

Rien n'est grandiose, mais dans l'ensemble, tout est curieux, spécial, joli. La période du 1<sup>er</sup> juin au 1<sup>er</sup> octobre est contre-indiquée pour le tourisme en raison des pluies ; c'est au printemps, en automne ou l'hiver que le tourisme serait à pratiquer. Au printemps, outre le paysage, certaines parties, le canton de Tra-Linh par exemple, présentent une véritable résurrection de la nature, caractérisée par une floraison de roses, d'orchidées, de lis, d'arbres fruitiers des régions tempérées, vivant en communauté décroissance et de rendement avec les essences tropicales et attestant la générosité de ce ciel.

De cet ensemble, riant, il y a cependant certains points à signaler.

Du Nord au Sud :

Le Col 834 à 2 km. 500 N.N.E. de Tra-Linh sur la route cavalière de Tra-Linh à Trung-Khanh-Phu. Le paysage chinois qu'on a devant soi de cette position dominante est très beau, au crépuscule surtout. Il est fait d'une quantité innombrable de sommets rocheux et boisés, découpés à l'horizon en une dentelle très diversifiée.

Le point 934 à 2 km. N.N. E. de Tra-Linh, accessible par un sentier cavalier. Beau panorama, sans plus. Il est précédé de 2 petits plateaux étages. Sur le plan supérieur, une source jaillit.

Grotte de Pia-Bau à 1 km. 500 E S.E. du poste, desservie par un sentier pour piétons. 80 habitants de l'ancien village de Pia-Bau qui, une nuit de décembre 1893 s'étaient réfugiés dans la grotte, y furent enfumés par une bande chinoise. Des ossements y existent encore, grotte peu spacieuse ornée à l'entrée de stalactites. Couloirs étroits et profonds, très nombreux.

Cote 976, à 4 km. S.E. du poste de Tra-Linh, accessible par un sentier difficile pour les piétons. Beau panorama, on voit Caobang.

Les gouffres où la rivière de Tra-Linh disparaît pour faire un trajet souterrain de 5 km. 500 et 4 km. 500.

À signaler encore dans l'itinéraire Tra-Linh à Soc-Giang, la partie Bân-Mâc à Tong-Cot, soit 8 km. qui s'effectue dans un défilé formé de 2 chaînes calcaires boisées. Le paysage ne manque pas de grandeur; après il est banal.

#### De Trung-Khanh Phu à Banca : 38 kilomètres

Après une réception fort aimable à Trung-Khanh-Phu, nous repartons toujours en américaines. La route continue à serpenter entre des rochers de plus en plus espacés jusqu'au moment où, à un tournant, elle débouche d'un col d'où l'on domine la vallée du sông Kouei-Ghouan.

À gauche, entre des rochers, nous apercevons la rivière qui se déroule au loin dans la plaine ici très large ; une ancienne route chinoise traverse la rivière sur un pont très curieux, bâti en Z. La raison de ce plan n'a rien à voir avec la géomancie. Tout simplement, les piles furent construites sur les rochers qui se trouvaient là et que la nature n'avait pas placés en ligne droite. — À nos pieds, une rivière roule dans une gorge rocheuse qui continue vers la droite sur Ban-Gioc ancien poste, affecté maintenant au logement des touristes — Nous conseillons vivement à ceux-ci d'y rester plus d'un jour pour visiter la cascade et les grottes des environs.

De là, la route longe le sông Kouei-Chouan qui forme la frontière. On voit le long de la rivière de nombreuses roues d'irrigation. La route abandonne ensuite le bord de la rivière pour s'enfoncer à nouveau dans le massif et redescendre sur la plaine. Elle traverse ensuite un large défilé où l'on aperçoit, perché sur un haut mamelon, le poste de Banca.

#### Retour par Ha-Lang et Ta-Lung

Pour le retour, et pour ne pas suivre la même voie, nous passons par Ha-Lang et Ta-Lung. Les routes que desservent ces postes ne sont pas praticables aux voitures ; il faut donc aller à cheval ou en chaises. Au départ de Banca, la route franchit un tunnel naturel à côté duquel se trouve une jolie grotte. Près Ha-Lang, nous visitons un ancien repaire de pirates constitué par un cirque aux bords inaccessibles, dans lequel on peut seulement pénétrer par un tunnel naturel — De Ha-Lang à Ta-Lung, la route suit à un moment donné la frontière. Ce serait le chemin le plus direct pour rejoindre la grand'route et gagner Langson ; malheureusement, la route carrossable est encore à faire et il faudrait la doter d'un pont sur le sông Ba-Vong pour permettre le passage des caravanes de charrettes. Il y a un autre projet qui est de relier Đông-Khê à Phuc-Hoa d'où plusieurs routes rayonnent sur Quang-Uyên, Ha-Lang, Ta-Lung.

---

Les routes stratégiques  
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 21 juin 1925)

Le 23 mai 1925 à 16h.00, à la Brasserie du Coq d'Or, a eu lieu une réunion de MM. les garagistes et entrepreneurs de transports en commun.  
Sont présents : Delair (représenté par M. Aviat).

---

Les routes stratégiques  
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 31 janvier 1926)

M. Delair, qui avait réussi à établir un service régulier d'automobiles entre Langson et Longtchéou, contrarié par l'insécurité de la route au-delà de la frontière tonkinoise, en territoire chinois, vient d'organiser un service régulier d'autobus entre Mui Ngoc et Moncay, point de mouillage des chaloupes faisant le service d'Haiphong à Moncay, port fluvial d'accès difficile.

Le service d'autobus de M. Delair en cette région mérite de retenir l'attention de tous ceux qui s'intéressent au développement économique du Tonkin, non pas pour en tirer seulement des subventions. Nous avons, dans notre précédent numéro, déclaré que M. le gouverneur général Varenne avait donné des instructions pour que les routes stratégiques soient mises en état de viabilité pour automobiles, dans un délai maxima de trois mois. Il importe que les influences néfastes au développement de ce pays, cachées sous la personnalité de monopoleurs et de subventionnés, n'interviennent pas pour contrarier le projet de M. le gouverneur général.

*Le Colon français.*

---

Dépêches de l'Indochine  
Banditisme  
(*Les Annales coloniales*, 23 avril 1929)

Une bande de coolies chinois provenant vraisemblablement des chantiers ou des mines de la région, ont pillé, dans la soirée du 17 avril, une maison isolée située dans les environs de Caobang (Haut-Tonkin). ils ont blessé grièvement un colon français, M. Minvielle, et ont tué une femme indigène. Les pillards ont pris la route de Chine après avoir accompli leur forfait. Les postes frontières ont été alertés. La justice enquête.

---

CHRONIQUE FINANCIÈRE  
Omnium minier tonkinois  
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 5 janvier 1930)

... 260 périmètres apportés par M. Maurice Bru, agissant comme mandataire de MM. ... P. Ferrière, de Caobang...

---

Hanoï  
(*L'Avenir du Tonkin*, 30 mai 1931)

Mariage. — Aujourd'hui, mercredi 20 mai 1931, à 11 heures, a été célébré le mariage de M. Paul Ferrière, entrepreneur de transport, domicilié à Cao-Bang, avec M<sup>lle</sup> Yvonne Marie Renée Viviès, domiciliée à Hanoï.

Les témoins étaient : MM. Charles, Stanislas, Niel, médecin lieutenant-colonel [à l'hôpital Lanessan], chevalier de la Légion d'honneur et Croix de guerre, et Étienne Soulier, directeur des Établissements Bainier, tous deux domiciliés à Hanoï.

Nous adressons aux nouveaux époux nos meilleurs souhaits de bonheur.

---

Un des plus beaux coins du Tonkin  
QUANG-UYEN - TRUNG KHANH PHU  
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 26 juin 1932)

[...] Rien qu'en y passant une heure, on se rend compte que Cao-Bang est un centre important : deux hôtels européens, pas moins, et chaque jour plusieurs services automobiles sur Lang-Son. Nous sommes descendus à l'hôtel Delair : éclairage et ventilation électriques, ne vous déplaie, cinéma, garage, magasin, « L'Éveil de l'Indochine » en lecture au café, et, au repas, comme dessert, de bonnes poires venues par camionnette réfrigérée. Ça sent l'homme d'initiative et le touriste peut y venir. Seulement, il manque à Cao-Bang, pour qu'on puisse le mettre, comme disait l'autre « en exergue », quelque chose d'essentiel : l'eau potable.

De notre table, nous voyons le puits, où une grande partie de la ville vient chercher une eau riche en microbes et en souillures de toute espèce. Quel est l'ingénieur qui viendra offrir à Cao-Bang l'eau potable, l'électricité pour la ville et la glace à bon marché ?

Si nous en parlons à un banquier, car il s'agira de financer l'affaire, il ne manquera pas de demander : « Et quel est l'avenir de Cao-Bang ? » — « Magnifique, lui dirons-nous, mais pas immédiat. »

Toutefois, dès la fin de cette année la route de Hanoï à Cao-Bang par Lang-Son, longue de 290 km., sera doublée par la route de Hanoï à Cao-Bang par Thai-Nguyen et Bac-Can. [...]

---

RENSEIGNEMENTS TOURISTIQUES  
HOTELS ET BUNGALOWS  
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, du 26 juin 1932 eu 26 juin 1933)

TONKIN

Cao-Bang, H. Ferrière. H. Delair.

---

TONKIN

Cao-Bang  
La Foire

(*L'Avenir du Tonkin*, 19 octobre 1938)

Nous approchons du 29 octobre, date fixée pour l'ouverture solennelle de la foire de Cao-bang ; c'est tout un évènement non seulement pour le chef-lieu mais encore pour

le 2<sup>e</sup> territoire militaire, car naturellement le bruit s'est répandu dans la campagne de la venue possible du chef estimé du Protectorat, le « grand ami des Annamites », qu'ils soient du Delta ou de la Haute-Région, de la venue de nombreux touristes qui n'aiment pas partir les mains vides, et en amenant à Caobang de belles orchidées, des chiens, des oiseaux, des animaux qu'on ne trouve pas dans la plaine, on peut s'attendre à de bonnes affaires. Et puis il y aura maintes attractions après la foire d'animaux domestiques et pendant la petite exposition artisanale.

La présentation de groupements ethniques de la Haute-Région sera pour les Européens — presque tous sont photographes-amateurs — un beau sujet de curiosité.

L'hôtel Ferrière reçoit chaque jour des lettres ou des télégrammes demandant la retenue d'une ou plusieurs chambres.

À cette cadence, l'Hôtel de Caobang ne tardera pas à être plein. Que les retardataires se hâtent.

Il est vrai que le « camping », très à la mode, pourrait être utilisé à cette occasion.

Signalons qu'à la foire même, les amateurs de cuisine locale pourront faire des repas annamites.

Bref, tout s'annonce très bien et les efforts du Comité seront, à n'en point douter, couronnés de succès

---