Mise en ligne : 17 septembre 2014.
Dernière modification : 14 décembre 2023.
www.entreprises-coloniales.fr

SOCIÉTÉ DES DOCKS ET HOUILLÈRES DE TOURANE (1899-1907)

Épisode précédent :
Société française des houillères de Tourane (1889-1899).
Éviction de Rouzaud de l'îlot de l'Observatoire :

HAÏPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 8 octobre 1898)

Les membres de la chambre de commerce de Haïphong ont offert, lundi dernier, un banquet à leur président, M. Malon [1], rentrant en France.

……

M. Malon a répondu que son voyage était plus spécialement motivé par une tentative de reprise des travaux des houillères de Tourane […].

———————

PROJET DE CONSTITUTION DE LA SOCIÉTÉ
Plans et illustrations. Lyon, 1899, 74 p.

———————

COLONIES ET PROTECTORATS
L'EXPANSION LYONNAISE
(*Le Journal des débats*, 2 janvier 1899)

[…] Parmi les autres œuvres lyonnaises, auxquelles l'Indo-Chine sert de champ d'action, il nous faut citer encore l'entreprise du port de Tourane. Par un contrat passé dans les premiers mois de l'année 1898, le gouverneur général de l'Indo-Chine a concédé à MM. Ulysse Pila et Malon un îlot connu sous le nom d'îlot de l'Observatoire et situé à l'entrée du port de Tourane, à charge par les concessionnaires d'y construire tous les aménagements et d'y installer tout l'outillage nécessaire pour les besoins de la navigation et du commerce. Les concessionnaires feront ces travaux à leurs frais, leur rémunération consistant uniquement dans la perception de taxes. Le port de Tourane étant doté d'un outillage développé, l'exploitation des houillères de Nong-Son pourra prendre un nouvel essor. […]

———————

[1] Jean-Baptiste Malon (Le Chambon-Feugerolles, 26 août 1858-Sceaux, 22 mars 1940) : officier du génie, il fait campagne au Tonkin (mai 1885-juillet 1887), puis s'y établit entrepreneur. Représentant des comptoirs Ulysse Pila et directeur des Docks de Haïphong. Fermier du sel en Annam et au Tonkin (1897-1898). Chevalier de la Légion d'honneur (1902).

(*Paris-Capital*, 17 mai 1899)

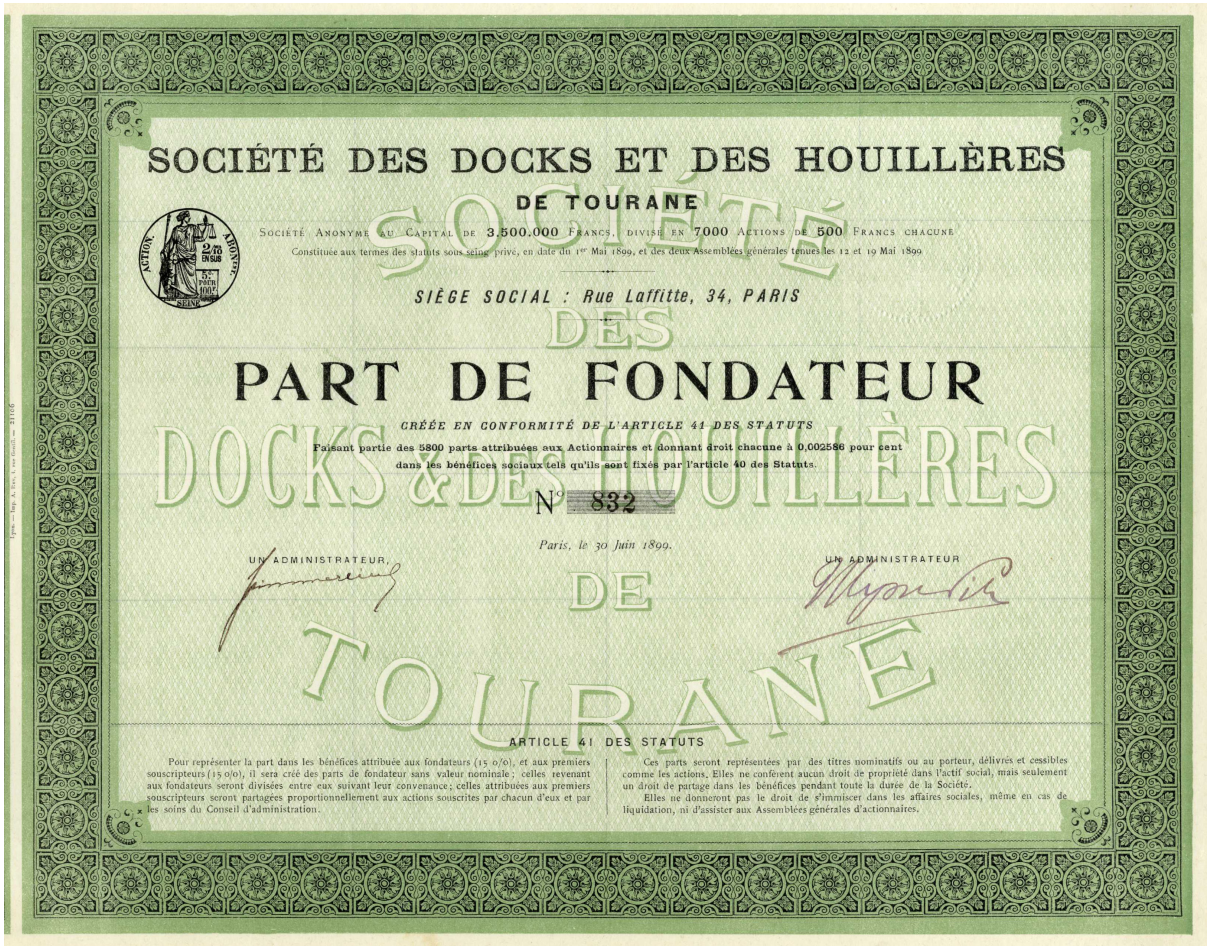
La Société des Magasins généraux et houillères de Tourane se constitue au capital de 3.500.000 fr. Elle reprend leur actif, pour un morceau de pain, aux malheureux actionnaires de la précédente Compagnie des Houillères de Tourane. Souhaitons-lui meilleure chance qu'à sa devancière !

———————————

(*Les Archives commerciales de la France*, 17 juin 1899)

Lyon. — Formation. — Société anonyme dite SOCIÉTÉ DES HOUILLÈRES DE TOURANE, siège 34, Laffitte, à Paris, avec bureau, 2, République, à Lyon. — 99 ans. — 3.500.000 fr. — 10 juin 1899.

———————————



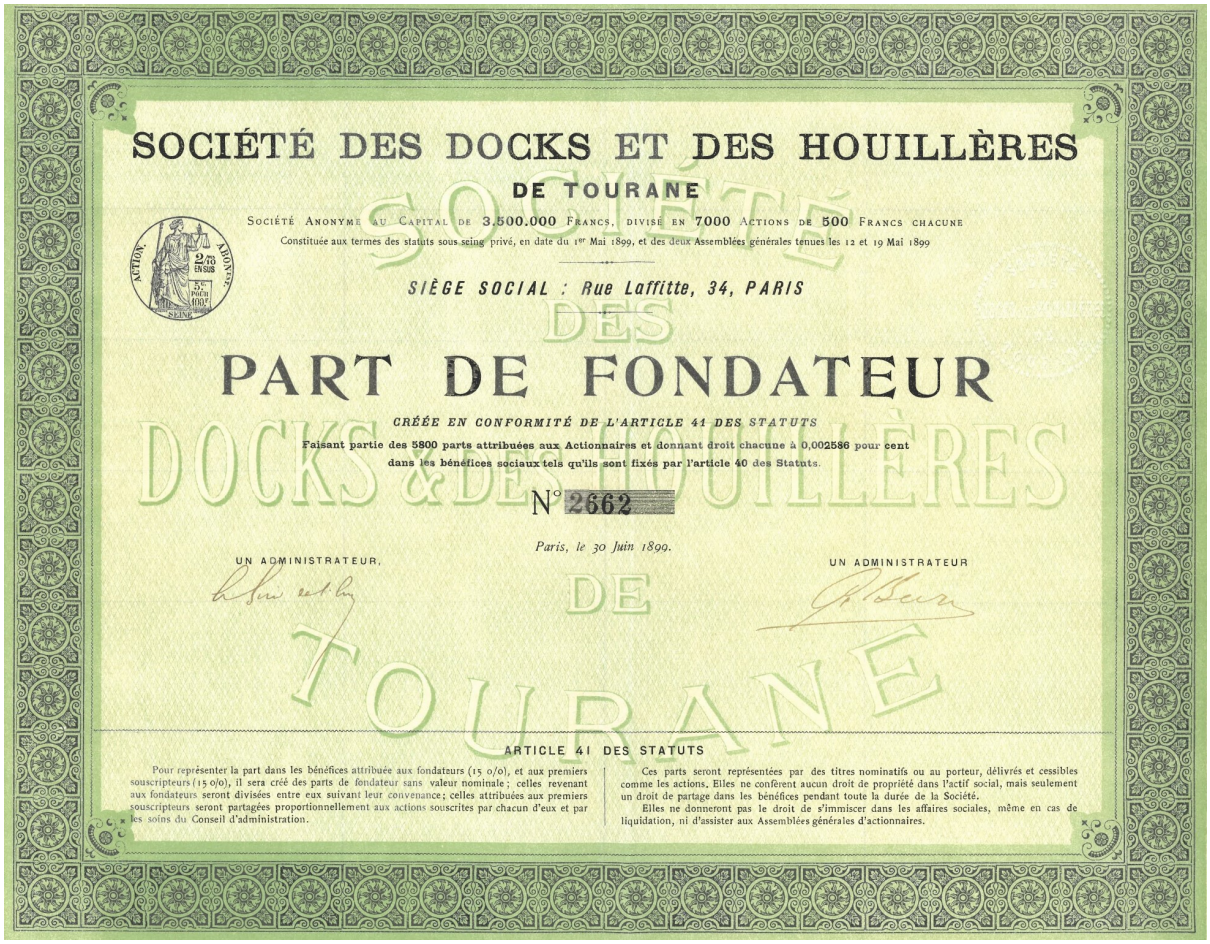
Coll. Serge Volper

SOCIÉTÉ DES DOCKS ET HOUILLÈRES DE TOURANE
Société anonyme au capital de 3.500.000 fr.
divisé en 7.000 actions de 500 fr. chacune
Constituée aux termes des statuts sous seing privé, en date du 1er mai 1899, et des deux assemblées générales tenues les 12 et 19 mai 1890

ACTION ABONNEMENT SEINE
2/10 EN SUS
5 c. POUR 100 fr.

Siège social : rue Laffitte, 34, Paris

PART DE FONDATEUR AU PORTEUR
créée en conformité de l'article 44 des statuts
faisant partie des 5.800 parts attribuées aux actionnaires et donnant droit chacune à 0,002586 %
dans les bénéfices sociaux tels qu'ils sont fixés par l'articles 40 des statuts
Paris, le 30 juin 1899
Un administrateur (à gauche) : Kimmerling
Un administrateur (à droite) : Ulysse Pila
Imp. A. Rey, Lyon, 4, rue Gentil



SOCIÉTÉ DES DOCKS ET DES HOUILLÈRES
DE TOURANE

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 3.500.000 FRANCS, DIVISÉ EN 7000 ACTIONS DE 500 FRANCS CHACUNE
Constituée aux termes des statuts sous seing privé, en date du 1er Mai 1899, et des deux Assemblées générales tenues les 12 et 19 Mai 1899

SIÈGE SOCIAL : Rue Laffitte, 34, PARIS

PART DE FONDATEUR

CRÉÉE EN CONFORMITÉ DE L'ARTICLE 41 DES STATUTS

Faisant partie des 5800 parts attribuées aux Actionnaires et donnant droit chacune à 0,002586 pour cent dans les bénéfices sociaux tels qu'ils sont fixés par l'article 40 des Statuts.

N° 2662

Paris, le 30 Juin 1899.

UN ADMINISTRATEUR,

UN ADMINISTRATEUR

ARTICLE 41 DES STATUTS

Pour représenter la part dans les bénéfices attribuée aux fondateurs (15 o/o), et aux premiers souscripteurs (15 o/o), il sera créé des parts de fondateur sans valeur nominale ; celles revenant aux fondateurs seront divisées entre eux suivant leur convenance ; celles attribuées aux premiers souscripteurs seront partagées proportionnellement aux actions souscrites par chacun d'eux et par les soins du Conseil d'administration.

Ces parts seront représentées par des titres nominatifs ou au porteur, délivrés et cessibles comme les actions. Elles ne confèrent aucun droit de propriété dans l'actif social, mais seulement un droit de partage dans les bénéfices pendant toute la durée de la Société.

Elles ne donneront pas le droit de s'immiscer dans les affaires sociales, même en cas de liquidation, ni d'assister aux Assemblées générales d'actionnaires.

Coll. Jacques Bobée
SOCIÉTÉ DES DOCKS ET HOUILLÈRES DE TOURANE
Idem avec à gauche la signature de ???
et à droite celle de Guillaume Beer.

LES INDUSTRIES DE L'INDO-CHINE
(*L'Avenir du Tonkin*, 13 juillet 1899)

.....

Parmi les autres œuvres lyonnaises auxquelles l'Indo-Chine sert de champ d'action, il nous faut citer encore l'entreprise du port de Tourane. Par un contrat passé dans les premiers mois de l'année 1898, le gouverneur général de l'Indo-Chine a concédé à MM. Ulysse Pila et Malon un clos connu sous le nom de l'îlot de l'Observatoire et situé à l'entrée du port de Tourane, à charge par les concessionnaires d'y construire tous les aménagements et d'y installer tout l'outillage nécessaire pour les besoins de la navigation et du commerce. Les concessionnaires feront ces travaux à leurs frais, leur rémunération consistant uniquement dans la perception des taxes. Le port de Tourane étant doté d'un outillage développé, l'exploitation des houillères de Nong-son pourra prendre un nouvel essor.

.....

(*La Tribune des colonies*)

Société des docks et houillères de Tourane
Assemblée générale constitutive
(*L'Avenir du Tonkin*, 19 juillet 1899)

L'assemblée générale constitutive de la Société des docks et houillères de Tourane a eu lieu au siège social, 34, rue Laffitte, le vendredi 19 mai.

Le rapport du commissaire vérificateur des comptes, concluant à l'approbation des avantages accordés aux fondateurs, a été adopté à l'unanimité.

L'article 19 des statuts a été modifié : le nombre des administrateurs est porté a onze.

Ont été nommés à ces fonctions : M. Ulysse Pila ; M. J.-B. Malon ; M. Cambefort (du Comptoir d'escompte) [2] ; M. Albert Rey (président de la Société Marseillaise) ; M. Guillaume Rey [*sic :* Beer](Banque Internationale) ; M. Girod de l'Ain (Banque de Paris et des Pays-Bas) ; M. Keller [3], ingénieur des mines (Crédit Industriel et Commercial) ; M. Kimmerling ; M. Pradelle [4] ; M. Rickmers, armateur à Brème ; M. Wagner.

MM. Frachon [5] et A. Chaumier [6], sous-directeur de la Banque française de l'Afrique du Sud, ont été désignés comme commissaires les comptes pour le premier exercice ; leurs émoluments ont été fixes à 1.000 francs.

Le montant des jetons de présence alloués au conseil d'administration est fixé à 14.000 fr.

Les statuts ont été approuvés et la société a été déclarée définitivement constituée.

———————————

Société des Docks et Houillères de Tourane
Constitution
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 9 septembre 1899)

Aux termes d'un acte sous seing privé en date du 1er mai 1899 : M. Ulysse Pila, marchand de soies, demeurant à Lyon, rue de la République, 2 ; M. Jean-Baptiste Malon, président de la chambre de commerce d'Haïphong (Tonkin), entrepreneur de travaux publics, demeurant à Haïphong, résidant actuellement à Paris, rue Marbeuf, 24, agissant tous deux solidairement, et M. Charles Cotton, négociant, et M. Jules Lefebvre,

---

[2] Charles Cambefort (1858-1919) : fils de Jules Cambefort. Banquier à Lyon, puis Paris. Administrateur d'une trentaine de sociétés, président de la Société des mines du Djebel-Ressas (Tunisie). Voir encadré.

[3] *Jean* Antoine Keller (Paris, 1857-Le Plessis, Indre,1934) : fils de Émile Keller, député, et de Mathilde Humann, fille d'un maire de Strasbourg. D'une fratrie de 14 enfants. Marié à Hélène le Tellier de la Fosse. Cinq enfants. Polytechnique (1875-1877). Représentant du Crédit industriel et commercial : directeur (1885), puis administrateur délégué (1896-1934) de la Société des mines de Czeladz (Pologne), administrateur des Entrepôts et magasins généraux de Paris (1879), de la Cie des foyers d'Audincourt et dépendances (Doubs)(1889), de l'Omnium lyonnais (sept. 1897), des Tramways de Cette (fév. 1899), des Docks et houillères de Tourane (sept. 1899) — à la suite d'une mission d'études des gisements annamites et tonkinois accomplie à la demande d'un groupe de banques —, et de la Société pyrénéenne d'énergie électrique (1927). Chevalier de la Légion d'honneur

[4] Louis Pradel (et non *Pradelle*) : de la Banque privée. Ulysse Pila en était l'un des fondateurs.

[5] Émile Frachon : oncle de René Frachon. Frère de Marcel Frachon, contrôleur de la Banque de France, puis directeur du Crédit national. Commissaire aux comptes des Tramways de l'Est-Parisien, de la Cie française du Congo et (1901 à 1922) de la Banque française pour le commerce et l'industrie (BFCI) (Banque Rouvier).

[6] Arsène Chaumier (1848-1926) : directeur de la Banque industrielle et coloniale, puis du Comptoir industriel et colonial. Commissaire ou administrateur d'une trentaine de sociétés dont plusieurs indochinoises.

courtier, demeurant tous deux à Haïphong (Tonkin), agissant solidairement comme liquidateurs de la Société française des Houillères de Tourane, société anonyme au capital de 4 millions de francs, dont le siège est à Haïphong (Tonkin), et représentés par M. Joseph Guillon, principal clerc, demeurant à Lyon, rue Longue, 6.

Ont établi les statuts d'une société anonyme qui sera régie par les lois des 24 juillet 1867 et 1er août 1893, desquels statuts il a été extrait ce qui suit :

La société prend la dénomination de Société des docks et des houillères de Tourane

Elle a pour objet : L'exploitation de l'îlot de l'Observatoire, au port de Tourane, concédé par le gouverneur général de l'Indo-Chine aux termes d'un contrat en date à Haïphong du 29 janvier 1898 et d'une lettre du 24 décembre même année; l'embarquement, le débarquement, la manutention, l'emmagasinage des marchandises de toute nature, suivant un tarif annexé audit contrat ; la création de magasins généraux et d'entrepôts ; la délivrance des warrants; les formalités de douane, déclaration de débarquement et d'embarquement ; les déclarations d'entrées et de sorties d'entrepôts, transferts, mutations ; toutes opérations de factage, camionnage, cabotage et gabarage, et toutes opérations ayant pour objet de faciliter les rapports du commerce et de la navigation ; l'avance sur nantissement de marchandises et la négociation des warrants qui les représentent ; l'exploitation de la concession des mines de charbon de Nong-Son, situées dans la province de Quang-Nam et Annam, et de toutes industries accessoires s'y rattachant. L'obtention de toutes autres concessions ; l'acquisition et la location de tous immeubles construits ou non ; la participation directe ou indirecte dans toutes opérations commerciales ou industrielles pouvant se rattacher aux intérêts et au but de la société, par voie de souscription, fusion, transformation ou création de sociétés nouvelles ; l'entreprise de toutes industries et opérations pouvant avoir un lien quelconque avec l'objet de la société.

Le siège de la société a été fixé à Paris, rue Laffitte, 34, avec un bureau de direction à Lyon, rue de la République, 2 ; sa durée est de 99 années qui commenceront à courir le 19 mai 1899.

MM. U. Pila et J.-B. Malon font solidairement apport à la société :

1° Du contrat intervenu entre eux et le gouverneur général de l'Indo-Chine, le 29 janvier 1898, transcrit sur le registre des actes notariés de la Chancellerie de la résidence de France à Tourane, le 22 février suivant, no 6, contenant location de l'îlot de l'Observatoire, au port de Tourane, d'une superficie de 20.000 mètres carrés environ, et autorisation de percevoir, rendant toute la durée de la location, des taxes dont la nomenclature et le prix sont énumérés à l'article 12 dudit contrat, et la lettre du Gouverneur général du24 décembre 1898. Cette location a été faite pour une période de 20, 30, 50, 50 ou 60 années à partir du 1er mars 1898 à charge par le protectorat de prévenir MM. Ulysse Pila et Jean-Baptiste Malon, 2 ans au moins à l'avance, dans le cas où il voudrait mettre fin à la location à l'une des périodes ci-dessus fixées ; elle a été faite, en outre à charge par les preneurs d'exécuter à leurs frais les travaux stipulés à l'article 5 dudit contrat et de payer une redevance annuelle de 100 piastres ;

2° Des études, plans et devis, rapports sur les mines de Nong-Son, notamment du rapport de M. Saladin, ingénieur envoyé spécialement en mission, des dépenses de toute nature faites à l'occasion des dites mines.

MM. Cotton et Lefebvre, agissant comme liquidateurs de la Société française des Houillères de Tourane, font solidairement apport avec toute garantie de droit : de la propriété du fonds et du tréfonds de la concession de la mine de charbon de Nong-Son (Annam), ensemble la totalité des immeubles par nature et destination que la Société française des Houillères de Tourane possède sur ladite concession et dans la région, en un mot, tout ce qui dépend de la Société française des Houillères de Tourane, sans aucune exception ni réserve.

En représentation des apports ci-dessus énumérés, il est attribué, savoir :

1° À MM. Ulysse Pila et J.-B. Malon : 200 actions intégralement libérées et une part dans les bénéfices ; 2° à MM. Cotton et Lefebvre, liquidateurs de la Société française des Houillères de Tourane : 1.000 actions intégralement libérées.

Le capital social est fixé à la somme de 3 millions 500.0Û0 francs, divisé en 7.000 actions de 500 francs chacune, sur lesquelles 1.200 actions entièrement libérées ont été attribuées aux apporteurs fondateurs ; le surplus, soit 5.800 actions, sont entièrement souscrites et libérées du quart.

Sur les bénéfices nets, il est d'abord prélevé : 1° 5 % destinés à la réserve légale ; 2° une somme destinée à l'amortissement des immeubles, des travaux neufs exécutés et au besoin de ceux à faire dans l'exercice suivant ; 3° la somme nécessaire pour servir aux actions un intérêt de 6 % des capitaux versés et non remboursés. Sur le reliquat, il sera attribué : 10 % au conseil d'administration, 15 % à MM. U. Pila et J.-B. Malon, 15 % aux premiers souscripteurs des 5.800 actions émises contre espèces, 60 % aux actionnaires.

Pour représenter la part dans les bénéfices attribués à MM. Pila et Malon et aux premiers souscripteurs, il sera créé des parts de fondateurs sans valeur nominale, celles revenant à MM. Pila et Malon seront divisées entre eux, celles attribuées aux premiers souscripteurs seront partagées proportionnellement aux actions souscrites par chacun d'eux.

Ont été nommés administrateurs : MM. Ulysse Pila, administrateur de la Société Lyonnaise de Dépôts et Comptes courants, demeurant à Lyon, rue de la République, 2 ; Guillaume Beer, administrateur de la Banque Internationale de Paris, demeurant à Paris, rue des Mathurins, 34 ; Charles Cambefort, administrateur du Comptoir National d'Escompte de Paris, demeurant à Paris, rue La-Boétie, 58 ; Amédée Girod de l'Ain, administrateur de la Compagnie des Chemins de fer Paris-Lyon-Méditerranée, demeurant à Paris, boulevard Haussmann, 157 ; Jean Keller, ingénieur des mines, demeurant à Paris, rue Commailles, 2 ; Jean-Victor Kimmerling, directeur de la Société Lyonnaise de Dépôts et Comptes courants, demeurant à Lyon, rue Tronchet, 2 ; Louis Pradel, banquier, vice-président de la Banque Privée, Industrielle, Commerciale, Coloniale, demeurant à Lyon, rue de Jarente, 18 ; Albert Rey, président de la Société Marseillaise de Crédit Industriel et Commercial et de Dépôts, demeurant à Marseille, rue Paradis, 63 ; André Rickmers, armateur à Brême (Allemagne) [7] ; Raoul Wagner, administrateur de la Société générale pour favoriser le développement du Commerce et de l'Industrie en France, demeurant à Paris, rue de Sontay, 9 ; Jean-Baptiste Malon, président de la chambre de commerce d'Haïphong, entrepreneur de travaux publics, demeurant en ladite ville, résident actuellement à Paris, rue Marbeuf, 24. — *Affiches parisiennes*, 13 juin 1899.

———————

ADMINISTRATION
(*L'Avenir du Tonkin,* 23 octobre 1899)

La commission prévue à l'article de l'arrêté du 29 janvier 1898 sus-visé, chargée de l'examen des projets de travaux présentés par MM. Ulysse Pila et J.-B. Malon, pour être exécutés à l'îlot de l'Observatoire, sera composée de la la manière suivante :

MM. de la Motte du Portail, capitaine de frégate, commandant du *Kersaint*, président ;

Lombard, président de la Chambre de commerce et d'agriculture de l'Annam ;

Hauser, résident-maire de Tourane ;

---

[7] André Rickmers : associé de Pila dans la Cotonnière de l'Indo-Chine et les Ciments portland artificiels de l'Indo-Chine à Haïphong. Administrateur de l'Est-Asiatique français.

Bertrand, agent de la Cie des Messageries maritimes à Tourane ;
Menu, conducteur des Travaux publics, secrétaire.
Cette commission se réunira à Tourane, sur la convocation de son Président.

———————————

NOUVELLES ET RENSEIGNEMENTS
HAÏPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 20 décembre 1899)

Les anciennes actions des houillères de Tourane qui ont été vendues dimanche au tribunal d'Haïphong, par ministère de Me Mercier, ont produit près de soixante mille francs.

On sait qu'il s'agissait de la vente de 967 actions de la Société française des Houillères de Tourane et que 8 de ces vielles actions donnent doit à une action dans la Nouvelle Société des Docks et Houillères.

———————————

COMPTOIR NATIONAL D'ESCOMPTE DE PARIS
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 5 mai 1900)

[…] Au cours de 1899, le Comptoir […] a participé à la formation de la Société des docks et houillères de Tourane […].

———————————

Tourane
(*L'Avenir du Tonkin*, 9 novembre 1900)

La Société des docks et houillères de Tourane est autorisée à construire à l'îlot de l'Observatoire, dans la rade de Tourane, un magasin à pétrole, en se conformant au plan approuvé par le service des travaux publics, ainsi qu'aux lois et règlements sur les établissements insalubres ou dangereux.

———————————

Société des docks et houillères de Tourane
Appel de fonds.
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 12 février 1901)

Les actionnaires de la Société des Docks et des houillères de Tourane, société anonyme au capital de 3.500.000 francs, siège social à Paris, direction à Lyon, sont informés que le conseil d'administration a décidé l'appel du 2e quart de 125 francs par actions, sur les actions de la société. Les versements doivent être effectués du 10 au 15 mars 1900. A Paris, à la Banque de l'Indo-Chine, 34, rue Laffitte ; ou à Lyon, à l'agence du Comptoir national d'escompte de Paris, 11, rue du Bât-d'Argent. Où quittance en sera donnée sur certificat nominatif qui devra être présenté à cet effet. — *Petites Affiches,* 10/2/1901.

———————————

PAUL DOUMER

SITUATION DE L'INDOCHINE
(1897-1901)

[436] La côte d'Annam, entre Phan-thiêt et Tourane, renferme de nombreuses haies et rades pouvant offrir un abri sûr à la navigation en cas de mauvais temps, mais où les bateaux seraient dans l'impossibilité de renouveler, en cas de besoin, leurs approvisionnements, même s'il s'agissait uniquement de faire de l'eau.

L'Administration a dû se préoccuper de créer en un point de la côte, d'accès facile et d'abri sûr, un port qui puisse faire face à tous les besoins de la navigation ; la magnifique rade de Tourane était toute indiquée pour cette destination.

Le voisinage des gisements de charbon de Nong-son, fournissant un combustible d'excellente qualité, permettra d'établir des dépôts considérables.

Il fallait toutefois favoriser la reprise de l'exploitation de ces gisements houillers, suspendue depuis près de quatre ans, et c'est ce qui a été réalisé par la combinaison arrêtée entre l'Administration et MM. Pila et Malon et aux termes de laquelle ceux-ci se sont engagés à établir des dépôts de charbon à Tourane, provenant des mines de Nong-son remises en activité, contre le droit à ceux concédé de créer, dans l'îlot de l'Observatoire, [437] des docks et entrepôts et un appontement de 76 m. en eau profonde.

———

L'îlot de l'Observatoire, qui forme dans la grande baie de Tourane un abri sur contre les mauvais temps, avait été concédé, en 1898, à MM. Pila et Malon, à qui s'est substituée dans la suite la Société des docks et houillères de Tourane, à charge par eux d'y effectuer divers travaux.

———

Docks et houillères de Tourane
(Société d'études coloniales de Belgique,
Recueil des sociétés coloniales et maritimes, 1902)

Siège social : 65, rue de la Victoire, à Paris : direction, 2, rue de la République, à Lyon. — Administrateurs : MM. Ulysse Pila, Malon, Guillaume Beer, Charles Cambefort , Amédée Girod de l'Ain [du PLM], Jean Keller, J.-V. Kimmerling, Louis Pradel [Banque privée Lyon-Marseille], A. Rickmers, R. Wagner, Ch. Roux. — Objet : L'exploitation d'une concession de 3.000 hect. situés à 65 kilomètres de la rade de Tourane sur la côte d'Annam, comprenant un gisement houiller. Les fondateurs MM. Pila et Malon ont fait apport à la Société d'un contrat par lequel le gouverneur de l'Indo-Chine leur concède la location de l'observatoire dans le port de Tourane, le droit d'y construire des quais, des appontements, des magasins, un parc à charbon. — Capital : 3.500.000 francs.

———

BANQUE D'OUTREMER, Bruxelles
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 17 décembre 1902)

Le portefeuille actions et obligations de la société qui figure au bilan ci-dessus se composait, à la fin de l'exercice 1901-1902, des valeurs suivantes (en fr.) :

200 Docks et Houillères de Tourane 60.000 00
200 Parts bénéficiaires Docks et Houillères de Tourane —

———

Société des Docks et Houillères de Tourane
Appel de fonds
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 4 mars 1903)

Les actionnaires de cette société sont informés que le conseil d'administration a décidé l'appel du 3e quart de 125 francs par action, sur les titres restant à libérer. Les versements devront être effectués du 25 au 31 mars prochain. A Paris : A la Banque de l'Indo-Chine, 15 *bis*, rue Laffitte, ou à Lyon : à l'agence du Comptoir National d'Escompte de Paris, 11, rue du Bât-d'Argent. — *Petites Affiches,* 24 fév. 1903.

———————

EN EXTRÊME ORIENT
XIX
Le sous-sol de l'Indo-Chine. — Une visite à Hongay.
par ROBERT DE CAIX
(*Le Journal des débats*, 9 juin 1903)

Haïphong, février.

……

À Nong-Son, près de Tourane, on exploite des gisements de charbon, d'abord concédés à un Chinois, puis racheté par des Français qui, après des vicissitudes, cédèrent leurs droits à la Société des docks et houillères de Tourane ; un gisement trouvé dans la même région, à Vinh-Phuoc, paraît plein de promesses. La production de Nong-Son a été de 7.000 tonnes en 1900 et de 14.000 en 1901. Ce chiffre, qui n'est d'ailleurs que celui d'un début, reste bien loin en arrière de celui de l'extraction de Hongay : 248.000 tonnes en 1901 et 316.000 en 1903.

……

———————————

Les Mines en Indo-Chine
(*L'Écho des mines et de la métallurgie*, 5 novembre 1903, p. 1.326-1.327)

(De la *Quinzaine coloniale.*)

……

En Annam, les mines semblent être arrivées à la véritable période d'exploitation.

Les mines de houille de Nong-Son donnent des résultats satisfaisants ; la moyenne d'extraction est d'environ cent tonnes par jour, produites par la main-d'œuvre de 700 coolies, les moyens d'évacuation sur Tourane ayant été considérablement améliorés, la Société des docks et houillères se trouve, dès à présent, en mesure d'assurer en rade de Tourane, les approvisionnements de charbon aux navires.

……

———————————

L'Annam et ses environs,
par H.-M. R.
(*Dépêche coloniale illustrée*, 15 février 1904)

[47] Les mines de charbon de Nong-Son sont situées dans la région montagneuse du Quang-Nam. Elles furent, dès 1881, concédées par le Gouvernement annamite à une société chinoise qui les exploita pendant quelques années et finit par les abandonner. En 1889, une société française en obtint la concession. Les travaux de recherche et d'installation commencèrent dès la première année, et les résultats furent très satisfaisants. Mais les premiers travaux absorbèrent une grande partie du capital et, en 1894, la Société dut cesser toute exploitation, se bornant à faire entretenir les galeries, les bâtiments et les machines. En 1899, elle se reconstitua sous le nom de « Société des Docks et Houillères de Tourane ». Le but de la Société était la reprise de l'exploitation des mines de Nong-Son et la construction, à Tourane, de magasins et d'un parc à charbon.

Les travaux des mines sont de deux sortes : ceux d'exploitation et ceux de recherches. Les filons actuellement exploités s'étendent sur plus d'un kilomètre et permettent une extraction qui ne sera pas inférieure à 40.000 tonnes par an pendant longtemps encore. De plus, un puits actuellement en construction permettra sous peu l'exploitation d'un nouveau filon, ce qui assurera une très forte production. Tous ces travaux sont poussés avec une remarquable activité grâce au nombreux personnel, tant européen qu'indigène, et à un matériel de premier ordre.

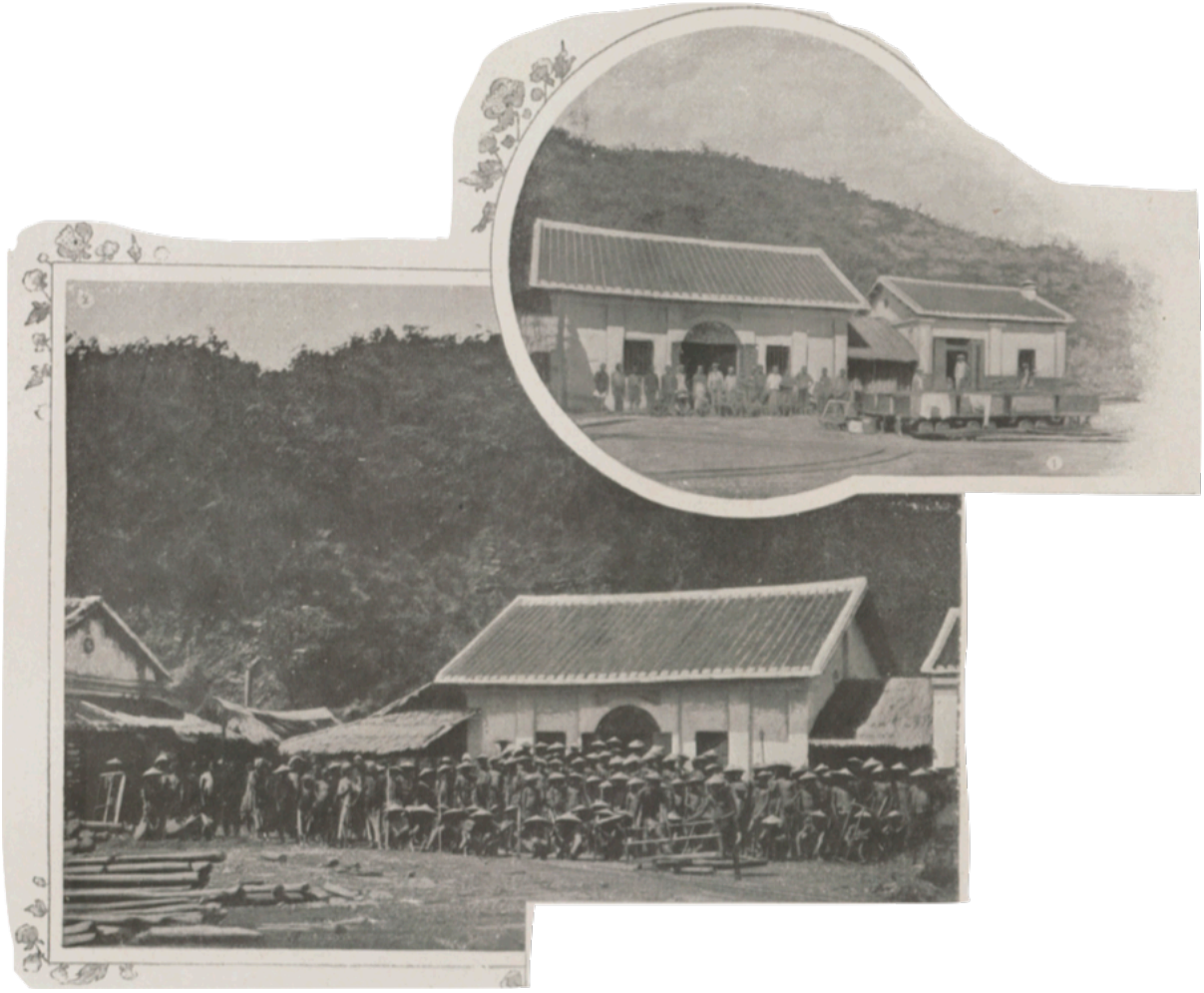
Peu à peu, dans cette région jadis peu habitée, se sont formés des villages où la main-d'œuvre est facilement recrutée. Actuellement, la moyenne des ouvriers est de 350. Ce chiffre s'élève, à certains moments de l'année, à 600.

Pour transporter la houille de Nong-Son à Tourane, la Société emploie la voie fluviale. Pour ce, elle possède 150 sampans et un remorqueur. Malheureusement, la rivière est difficilement navigable malgré tous les travaux de dragage qui ont été entrepris. C'est du reste pour cette raison que la Société se voit dans l'obligation de limiter l'extraction de la houille, de façon à ne produire que ce qui est transportable. La production a suivi depuis 1900 une progression constante.

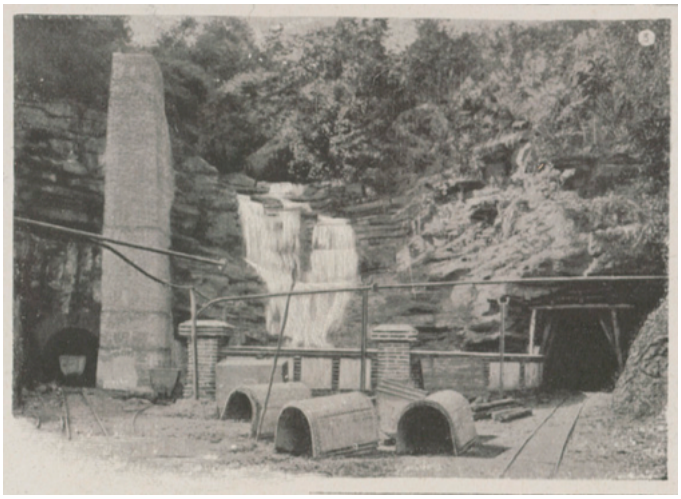
De 5.000 tonnes elle s'est élevée à 9.000 en 1901, et à 14.000 en 1902. Cette année, elle atteindra 22.000 tonnes environ. Au début, tout le charbon extrait fut vendu à Tourane, mais à mesure que la production augmentait, il fallut trouver d'autres débouchés et actuellement Shang-Hai et Hong-Kong achètent la plus grande partie des charbons de Nong-Son. En outre, la construction d'un parc à charbon à l'îlot de l'Observatoire assure à la Société la clientèle des navires qui fréquentent le port de Tourane et qui seront de plus en plus nombreux lorsque le chemin de fer amènera à Tourane les produits des riches provinces de l'Annam central. Les mines de Nong-Son sont donc appelées à occuper une place très importante sur le marché de l'Extrême-Orient. De leur côté, les docks installés par la Société à Tourane rendent les plus grands services au commerce et prennent une extension considérable. L'îlot de l'Observatoire que l'on a utilisé pour la construction de ces docks était jadis presque inabordable.

Recouvert de brousse, très escarpé, il paraissait inutilisable. Il fallut y établir des terre-pleins pour la construction des bâtiments. Aujourd'hui, il est complètement transformé. Tous les magasins et entrepôts, tous les logements des employés de la Société sont terminés. Sous peu, on commencera la construction d'un appontement de 115 mètres de long qui permettra aux plus gros navires d'accoster.

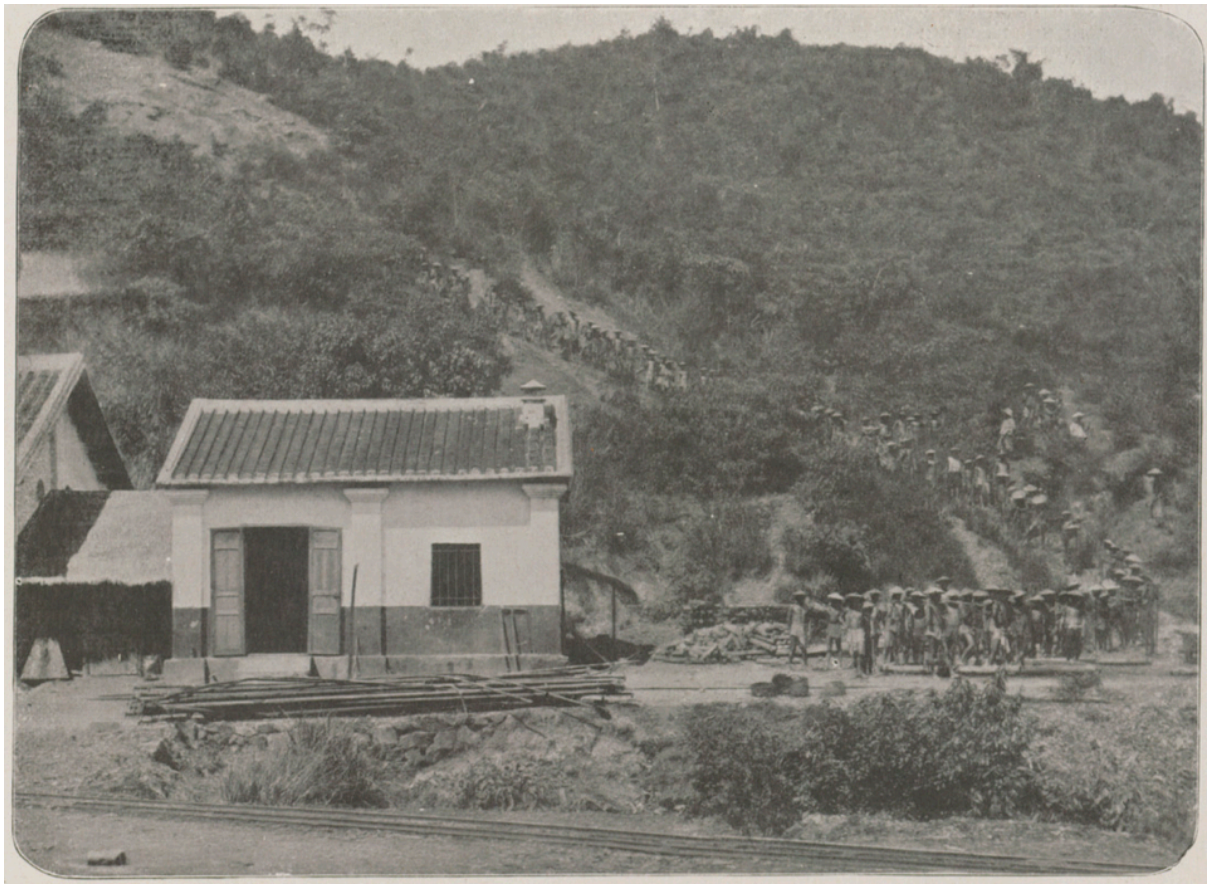
En résumé, depuis trois ans, la Société des Docks et Houillères de Tourane a pris un développement considérable et, d'après les résultats déjà obtenus, tout fait espérer que cette entreprise sera dans peu de temps une des plus importantes de l'Indo-Chine.



Ateliers. Groupe de mineurs

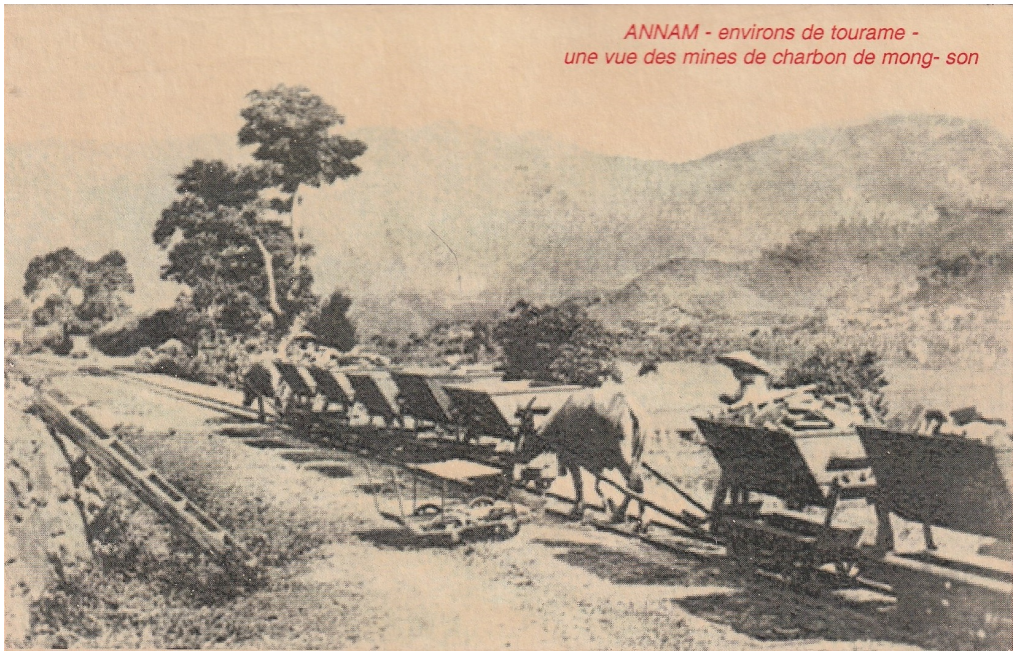


Entrée des galeries



Mineurs se rendant au travail

Environs de Tourane. Une vue des mines de charbon de Nong-Son. Alb. Pélissier, photographe, Tourane. Carte expédiée de Phuoc-Son (Tam-ky), le 2 mars 1904, par Édouard-Étienne Peytavin (1873-1916), conducteur des T.P. affecté aux études du chemin de fer entre Tourane et Quang-Ngai, à André-Pierre Le Creurer, 51, rue de Verneuil, Paris, ancien commis des T.P. en Indochine, chevalier de la Légion d'honneur comme adjoint technique principal des Ponts et Chaussées, détaché au ministère des colonies (*Journal officiel de la République française*, 12 juillet 1925).
A. B & C éditeur



Coll. Olivier Galand
ANNAM, environs de tourame [*sic*]. Une vue des mines de charbon de mong-son [*sic*].

BANQUE DE L'INDO-CHINE
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 26 mai 1904)

[…] L'augmentation dans le compte « Participations financières » provient des appels de fonds de la Société des Docks et houillères de Tourane, de la Compagnie de Chemins de fer de l'Indo-Chine et du Yunnan et de la Société de Construction de Chemins de fer Indo-Chinois. […]

Docks et houillères de Tourane
(*Gil Blas*, 6 juillet 1904)

Les actionnaires de cette société, réunis hier en assemblée générale ordinaire, ont approuvé à l'unanimité les résolutions comportant notamment l'approbation des comptes de l'exercice 1903, le *quitus* aux membres du conseil, la ratification de la nomination de M. René Frachon [8] au poste d'administrateur délégué, en enfin la réélection de MM. Chaumier et É[mile] Frachon, commissaires sortants.

---

[8] René Frachon : administrateur délégué de la Cie lyonnaise indochinoise devenu gendre d'Ulysse Pila. Administrateur de l'Union commerciale indochinoise, de la Banque privée Lyon-Marseille (1906-1930), de la SCOA, de l'Entreprise commerciale de l'Afrique du Nord (Maroc), vice-président de la Société franco-marocaine, administrateur des Mines de la Bouble, des Houillères de Pontaumur, des Forces motrices du Vercors…

NOTES SUR NONG-SON
par M. Louis de Saugy, ingénieur des mines
(Ministère des colonies, *Revue coloniale*, juillet 1904)

1

INTRODUCTION

[142] Lors de mon premier passage à Tourane et de ma première visite à Nong-Son, en décembre dernier, j'avais déjà l'intention de faire une étude de ces mines de charbon, les seules exploitées actuellement en Annam.

Mon séjour à Tourane était malheureusement limité, j'avais hâte de monter au Tonkin jusqu'à Hanoï ou des affaires importantes m'appelaient, et un travail que j'avais entrepris sur les mines d'or de Bong-Miu avait absorbé une grande partie de mon temps.

J'estimais que Nong-Son méritait mieux qu'une étude sommaire et hâtive ; le pays, d'ailleurs, m'avait séduit : Tourane avec sa belle rade, son port en création et sa situation exceptionnelle sur toute la côte de l'Indo-Chine, puis cette région de l'Annam avec ses terres fertiles, ses belles cultures et ses richesses minières si considérables et si peu connues encore. Tout, en un mot, me semblait appelé à un développement rapide et à un avenir merveilleux. Je n'avais qu'un désir en partant, c'était de revenir pour étudier la contrée, et la province de Quang-Nam en particulier, d'une façon aussi complète que possible, m'attachant de préférence aux questions plus spécialement minières.

J'avais même demandé à M. Counillon, chef du service géologique de l'Indo-Chine, opérant actuellement en Annam, l'autorisa- [143] tion de l'accompagner parfois dans ses excursions, dans le cas éventuel de mon retour, lorsque, à mon arrivée à Hanoï, M. Doumer, alors gouverneur général de l'Indo-Chine, voulut bien aller au devant de mes espérances en me confiant une mission de recherches et d'études de gisements miniers de quelque nature qu'ils soient en Annam et au Tonkin.

Mon terrain d'opération était des lors tout choisi. Je me hâtai de régler les différentes affaires qui avaient nécessité ma présence à Hanoï et, après un court séjour au Tonkin, une étude rapide des gisements d'antimoine du cercle de Moncay et une visite a Hongay, je pus enfin repartir pour Tourane, m'y fixer momentanément et reprendre sur les houillères de Nong-Son le travail que j'avais laissé à peine ébauché.

Mais un travail de ce genre, pour être sérieux, devait être beaucoup plus complexe que je ne me l'étais figuré d'abord, car par le fait même de la constitution de la nouvelle société qui les exploite (Société des Docks et Houillères de Tourane), il se trouve intimement lié à la question des docks à établir sur l'îlot de l'Observatoire en baie de Tourane ; en effet, soit que cet îlot devienne le port effectif de Tourane ou seulement un avant-port avec des magasins généraux, des docks et des parcs à charbon, il y a un. grand intérêt à ce que tous les commandants de navires, qui parcourent les mers de Chine, sachent qu'ils trouveront là un combustible suffisamment abondant et de bonne qualité pour pouvoir rivaliser avec Hong-Kong ou Singapour.

Je serai appelé à revenir plus tard sur ce sujet, mais ce que je tiens à constater des maintenant, c'est que, quels que soient les plans adoptés dans la suite par le Protectorat pour la construction du port, quelle que soit l'activité que l'on mette à son exécution, son achèvement correspondra à une époque relativement éloignée où les commandants de navires auront déjà pris l'habitude de se réapprovisionner dans les parcs à charbon de l'îlot de l'Observatoire. La ville aura pris de l'extension et, quoi qu'il arrive, l'îlot

conservera toujours l'importance qu'il aura acquise dans ta période actuelle et cette importance sera la résultante directe du développement que l'on aura su imprimer dès maintenant à l'exploitation des houillères de Nong-Son.

C'est l'opinion de tous ceux qui se sont occupés sérieusement [134] de la question. Elle ressort d'ailleurs clairement, d'une part de l'arrêté de M. le gouverneur général en date du 25 janvier 1898 portant la concession à bail de l'îlot de l'Observatoire à MM. Pila et Malon ; d'autre part, du projet de répartition du capital de la nouvelle société.

Il y a lieu aussi d'étudier l'historique des houillères de Nong-Son depuis leur découverte, les phases par lesquelles elles ont passé et leur répercussion sur la prospérité du pays.

Ce sont ces éléments divers que je me suis efforcé de rassembler dans ces notes qui sont le résultat de mes observations particulières, contrôlées au moyen de travaux antérieurs, faits par des personnes plus autorisées que moi, et sans cesse consultés depuis des mois. De plus, j'ai tenu à m'entourer de tous les renseignements qu'il m'a été permis de recueillir en en vérifiant les sources et l'exactitude toutes les fois que je l'ai cru nécessaire.

J'ai joint a cette étude tous les documents que j'ai pu réunir à l'appui de mes affirmations, ce qui m'a amené a faire de Nong-Son une description beaucoup plus détaillée que celle projetée au début.

Dans ce travail, je résumerai les points essentiels ayant un rapport direct avec les mines de Nong-Son et l'avenir de la société qui les exploite, me renfermant autant que possible dans la question minière et, comme je l'ai dit, de l'historique que je vais faire découlera le plan même de ce travail.

II

HISTORIQUE DES HOUILLÈRES DE NONG-SON

Le terrain houiller de Nong-Son est situé aux environs du petit village annamite de Nong-Son, province de Quang-Nam, sur la rive gauche du song Thu-Bong, à environ 64 kilomètres de Tourane.

Il était déjà connu depuis longtemps, mais les premières traces d'une exploitation sérieuse ne remontent guère qu'à l'année 1881.

Depuis cette date, il a été la possession de trois sociétés successives :

a) une société chinoise (1881-1889) ;

Deux sociétés françaises [143] :

b) La Société des Houillères de Tourane (1889-1898) ;

c) La Société des Docks et Houillères de Tourane qui l'exploite actuellement.

……

Il restait heureusement un groupe d'actionnaires qui avait conservé un espoir inaltérable dans l'avenir de la mine de Tourane et qui, peinés de voir ce qui se passait, ne voulurent pas se tenir pour battus et perdre le fruit de tant de travaux et de tant d'efforts.

Ce groupe d'actionnaires, en tête duquel se trouvaient tout spécialement MM. Ulysse Pila et J.-B. Malon, chercha le moyen de remonter l'affaire des houillères de Nong-Son. L'entreprise n'était pas facile étant donné le discrédit dans lequel elle était tombée, tant en France que dans la colonie. Ils y arrivèrent cependant. La concession, sol et sous-sol du bassin houiller de Nong-Son, reconnue en 1889 par le protectorat, était devenue perpétuelle à la suite d'un acte du 24 mai 1893. Cette concession représentait une superficie de 3.000 hectares dont on trouvera la description plus loin.

Par contrat passé le 20 janvier 1898 entre ce groupe d'actionnaires et les liquidateurs, MM. Charles Cotton, négociant à Haïphong, [148] et Jules Lefebvreur,

courtier à Haïphong, et approuvé par l'assemblée générale extraordinaire des actionnaires le 18 novembre 1898, MM. Ulysse Pila et J.-B. Malon rachetaient au prix de 600.000 francs payables en actions libérées d'une nouvelle société à former, la disposition de tous les droits de concession, tout le matériel existant de la mine, maisons d'habitation, corps de bâtiments et ateliers divers de la Société des Houillères de Tourane.

En même temps, par un arrêté en date du 25 janvier 1898, destiné à favoriser le développement du port de Tourane autant que pour venir en aide à la Société des Houillères de Tourane en liquidation et permettre de reprendre l'exploitation des mines de Nong-Son, M. Doumer, gouverneur général de l'Indo-Chine, concédait a bail à MM. Ulysse Pila et J.-B. Malon l'îlot de l'Observatoire dans la baie de Tourane,. pour y installer des quais, des appontements, des magasins généraux et un parc a charbon mais tout cela indépendamment, bien entendu, des travaux plus considérables qui pourraient être faits un jour en vue de l'aménagement complet du port de Tourane et sans que les concessionnaires puissent jamais s'armer de ce contrat pour protester contre les plans qui pourraient être adoptés ultérieurement par le Protectorat

M. le gouverneur général fixait au 31 décembre le délai qu'il accordait à MM. Ulysse Pila et J.-B. Malon pour la constitution d'une nouvelle société en vue de l'exploitation des docks et des houillères de Tourane, mais ce délai ayant été insuffisant, il voulut bien proroger cette limite au 1er mars 1899.

C) Société des docks et houillères de Tourane fondée le 1er mars 1899

MM. Ulysse Pila et J.-B. Malon constituèrent le 1er mars 1899 sous !a raison sociale « Société des Docks et Houillères de Tourane » une société anonyme au capital de 500.000 francs, ayant son siège à Paris et dont le programme était le suivant :

1° Aménagement du port de Tourane ;

2° Création de magasins généraux, parcs à charbon, etc. ;

3° Constitution de bureaux de douane sur l'îlot de l'Observatoire d'une part, et d'autre part, reprise et agrandissement de l'exploitation des mines de houille de Nong-Son.

[149] La répartition du capital de 3.500.000 francs, représenté par 7.000 actions de 500 francs chacune, devait se faire de la façon suivante :

500.000 francs pour l'achat de l'actif de la Société française des Houillères de Tourane en liquidation, payables en actions libérées de la nouvelle société ;

600.000 francs pour les constructions, magasins, établissements et matériel de port à l'îlot de l'Observatoire ;

200.000 pour mettre la mine de Nong-Son sur un pied de grande exploitation, creuser et outiller des puits de 200 mètres de profondeur et 4 mètres de diamètre afin d'arriver d'ici quatre ans à une extraction annuelle de 220.000 à 250.000 tonnes. Élargir la voie ferrée qui amène la houille au quai de là rivière song Thu-Bong. Construire des chalands plats et des remorqueurs pour descendre le charbon au port de l'îlot de l'Observatoire, etc., etc. Le tout suivant les plans et avis des ingénieurs compétents ;

400.000 francs pour constituer un fonds de roulement ;

100.000 francs payables en actions libérées pour remboursement au Syndicat d'études et travaux (mission Saladin) ainsi qu'aux fondateurs de la présente société pour indemnité de toutes les avances de fonds, études, voyages, fournitures, main-d'œuvre et autres frais déboursés jusqu'à ce jour.

PLAN D'ENSEMBLE

D'après la constitution même de la Société des Docks et Houillères de Tourane, il ressort que ce sont deux grandes entreprises qui sont appelées à marcher de front :

L'aménagement de l'îlot de l'Observatoire pour y établir des docks, parcs à charbon et magasins généraux, et le développement de l'exploitation des mines qui est un des facteurs principaux de l'essor que pourra prendre un jour le port.

Sans m'attacher spécialement à la question du port en lui-même, que ce soit un nouveau port ou le port actuel, il est évident qu'en dehors de toutes les ressources commerciales qui pourront [150] prendre de l'extension, c'est de la quantité et de la qualité de charbon que les navires de toutes espèces et de toutes nations pourront trouver que dépendra la valeur de l'escadre, puis, ensuite, quelque belle que puisse être la rade et les aménagements intérieurs, un port ne peut acquérir de suprématie effective sur les ports voisins qu'autant que, par sa situation stratégique, géographique et économique, il assurera un travail suffisamment important. Il faudrait qu'il corresponde à la concentration de toutes les voies de communication pour l'exportation et l'importation des marchandises de toutes natures dont le besoin se fait sentir et, pour ne pas sortir de la mission dont je suis chargé, je m'efforcerai de réunir tous les renseignements géologiques et miniers de la province de Quang-Nam que je pourrai contrôler pour établir la valeur productive du sol. Je commencerai par l'étude détaillée des mines qui sont exploitées aujourd'hui par les Européens, puis par celles exploitées par les indigènes et, enfin, par la description des gisements non encore exploités.

IV

CONDITIONS GÉNÉRALES

La question des Houillères de Nong-Song est encore plus à l'ordre du jour maintenant que jamais et, en cela, je ne me place pas au point de vue de la société qui en a la concession, ni des bénéfices plus ou moins considérables qu'elle pourrait en retirer un jour, mais, au contraire, à un point de vue beaucoup plus général et le seul que je sois autorisé à plaider qui est celui de l'avenir minier de l'Annam. Ces mines, ainsi qu'on pourra le voir par la courte esquisse géologique qu'il m'a été possible de faire, sont situées dans un pays très richement pourvu de minerais et, qui plus est, dans un bassin houiller qui paraît très considérable. Elles sont en outre la première et la seule grande exploitation actuellement existante en Annam.

Les mines d'or de Bong-Miu ne peuvent guère être considérées que comme une entreprise d'ordre tout à fait privé : elles sont exploitées par une petite société formée il y a quelques années [151] par un groupe d'amis à un capital restreint de 950.000 francs et elles sont d'ailleurs peu connues, malgré les beaux résultats qu'elles sont appelées à donner un jour et cela par la volonté même de cette société qui a évité toute réclame.

L'exploitation des minerais de fer sur les bords de la rivière Song-Cudé, faite par les indigènes, suffit à peine à leur consommation et ne peut pas entrer pour le moment en ligne de compte.

Il ne reste plus que Nong-Son et rien que Nong-Son. Voici en effet près de vingt ans qu'elles sont exploitées et connues et il est bon de remarquer que, jusqu'à ce jour, les concessionnaires ne leur ont jamais fait subir un traitement assez intense pour permettre d'avoir des craintes pour leur épuisement : ce sont d'abord les Chinois, de 1881 à 1889, comme je l'ai dit dans l'historique des mines de Nong-Son. J'ignore la quantité de charbon qu'ils ont pu extraire, mais à en juger par leurs travaux, ils se contentaient d'une exploitation où la facilite d'extraction remédiait à la quantité de combustible et ils attaquaient, de préférence, la couche dans ses affleurements et en

ses découvertes mais cela a suffi pour faire connaître la mine en Chine et même en France après la prospection qu'en a faite M. Fuchs en 1888.

La Société française des Houillères de Tourane est venue ensuite. Je n'ai pas à revenir sur les circonstances qui ont entravé sa marche et détermine son échec, mais il est évident que la liquidation de cette société au capital nominal de 4 millions de francs ne s'est pas faite sans quelque retentissement dans le milieu qui s'intéresse aux questions coloniales et cette société n'a pas eu le temps d'entamer beaucoup la richesse de la couche.

Enfin, aujourd'hui, l'affaire est reprise par la Société des Docks et Houillères de Tourane depuis 1898-1899 ; or, il est impossible qu'étant donné le concours de tant de circonstances diverses, à une époque où tous les yeux sont tournés du côté de cette belle colonie avec un certain sentiment de défiance qui a succédé à la période d'engouement qui correspondait aux premières années de la conquête du pays, qui passait, à juste titre, pour être riche, il est impossible, dis-je, que la question des mines de Nong-Son, plus encore que celle des mines d'or de Bong-Miu, n'ait pas la plus haute importance pour l'avenir minier de cette contrée et que les capitalistes français ne soient pas à l'affût de tous les renseignements précis [152] qu'ils pourront recueillir pour s'orienter, en prenant Nong-Son comme boussole.

Si un échec venait encore à se produire, on l'attribuera à la pauvreté du gisement ou à sa mauvaise mise en valeur, sans se rendre compte que les travaux très considérables, très coûteux et très délicats qui ont été rendus indispensables par le fait de la période désastreuse de la précédente liquidation, sont la cause réelle du retard de la période rémunératrice. MM. Ulysse Pila et J.-B. Malon et, avec eux, la Société des Docks et des Houillères de Tourane l'avaient fort bien compris, mais le public n'entre pas dans tous ces détails.

Que le développement de l'Annam soit, à divers points de vue, et surtout au point de vue minier, en retard de plusieurs années sur celui de la Cochinchine et du Tonkin, je l'accorde volontiers et cela se conçoit aisément, mais il ne reste pas moins vrai qu'une bonne impulsion une fois donnée, le retard pourrait être vite rattrapé. Je regrette de ne pas avoir l'éloquence et l'autorité nécessaires pour faire partager dès maintenant mon opinion, et même ma conviction, à ceux qui doutent encore de la richesse de l'Annam, et je considère comme un devoir d'utilité générale de faire dans ce but tout ce qui dépendra de moi et j'espère qu'en exposant aussi brièvement, mais aussi complètement que possible, toutes les raisons qui m'ont inspiré cette certitude, j'arriverai à convaincre quelques-uns d'entre eux, à donner de l'espoir à ceux qui sont encore hésitants et encourager ceux qui, justement confiants, ont eu l'énergie d'apporter leur expérience, leur intelligence, leur travail et leurs capitaux.

La Société des Docks et des Houillères de Tourane possède maintenant tout ce qu'il faut pour réussir : la main-d'œuvre indigène, un personnel européen exercé, de grande capitaux et un entrepôt merveilleux pour ses charbons dans l'îlot de l'Observatoire : on ne saurait trop l'encourager à redoubler d'activité et d'énergie dans la période actuelle pour que les Houillères de Nong-Son sortent enfin brillamment de cette épreuve difficile qui donne tant d'arguments à ses détracteurs. Qu'elle creuse un puits, établisse une briqueterie et que, si imparfait que soit encore le mode de transport par canal de Camalas, les chalands à fond plat descendent par le Song-thu-Bong toute la quantité de charbon à laquelle il pourra livrer passage, de façon à ce que les commandants des na- [153] vires soient certains de trouver toujours les parcs à charbon de l'Observatoire abondamment fournis, et ils viendront dès maintenant en grand nombre y renouveler leurs provisions. L'escale de Tourane deviendra rapidement aussi importante que celle de Singapour ou de Hong-Kong ; le commerce reprendra un rapide développement ; les voies de communications deviendront meilleures et plus nombreuses et la confiance momentanément perdue reviendra.

Ce pays, de jour en jour plus connu et mieux apprécié, sera une source de richesse pour la France.

———————————

Conseil supérieur de l'Indo-Chine
(*L'Avenir du Tonkin*, 1er septembre1904)

Conseil supérieur de l'Indo-Chine
(*L'Avenir du Tonkin*, 1er septembre1904)

……

Il y a lieu de signaler la construction d'une ligne à voie étroite, entreprise par la Société des Docks et houillères de Tourane, pour relier ses établissements de l'îlot de l'Observatoire à Faifo ; les travaux, entrepris depuis trois mois, sont menés rapidement.

Cette voie secondaire, qui se développera sur environ 30 kilomètres, est appelée, dès la fin de l'année courante, à rendre les plus grands services : non seulement elle permettra aux houillères de Nong-Son l'évacuation rapide et constante des produits de leur exploitation, mais en outre, aux heures de mauvais temps si. fréquent dans nos parages, le transport rapide des produis d'exportation, qui se concentrent dans tes magasins des commerçants chinois de Faifo, arriveront sans encombre au port d'embarquement.

……

———————————

Tourane
(*L'Avenir du Tonkin*, 25 mars 1905)

Le Tramway qui doit partir de l'îlot où se trouvent les Docks pour conduire à Tourane pourra fonctionner dans cinq mois environ. Il sera continué sur Faifo, mais cette partie ne ne sera pas terminée avant septembre 1905.

Il serait vivement à désirer que cette utile ligne soit continuée dans la riche région du Ha Dong jusqu'au Quang-Ngai. Cette partie de l'Annam a besoin d'être ouverte en raison de sa richesse naturelle.

———————————

Faifo
(*L'Avenir du Tonkin*, 14 juillet 1905)

Il y a trois mois, deux surveillants européens des mines de Nong-Son durent entrer à l'hôpital de Tourane. Le médecin reconnut qu'ils avaient été empoisonnés par des sels de plomb. Des recherches furent faites pour reconnaître la cause de cet empoisonnement. Mais elles restèrent sans résultats. Récemment, les mêmes symptômes d'empoisonnements se reproduisirent, sur les mêmes Européens, au cours d'un déplacement à Duc-Bo, près de Tam-Ky. Après un nouveau séjour à l'hôpital, ces deux Européens et un conducteur des travaux sont repris d'empoisonnement et doivent se rendre à l'hôpital à Tourane.

Une enquête est ouverte.

Tourane
(*L'Avenir du Tonkin*, 29 juillet 1905)

La Société des docks et houillères de Tourane a été autorisée, par arrêté du 3 juin 1903, à établir une ligne de tramway à traction mécanique de l'îlot de l'Observatoire (baie de Tourane) à Faifo. Cette exploitation lui a été concédée pour une durée de 60 ans.

Le premier touron de cette ligne est terminé. Il va de l'observatoire au village de My-Khê, en face même de Tourane.

La commission spéciale ayant admis ces travaux, la Société a été autorisée à mettre cette section de la ligne en exploitation.

Ce serait bien le moment de songer au fameux pont, objet de tant de vœux, qui relirait Tourane à My-Khé.

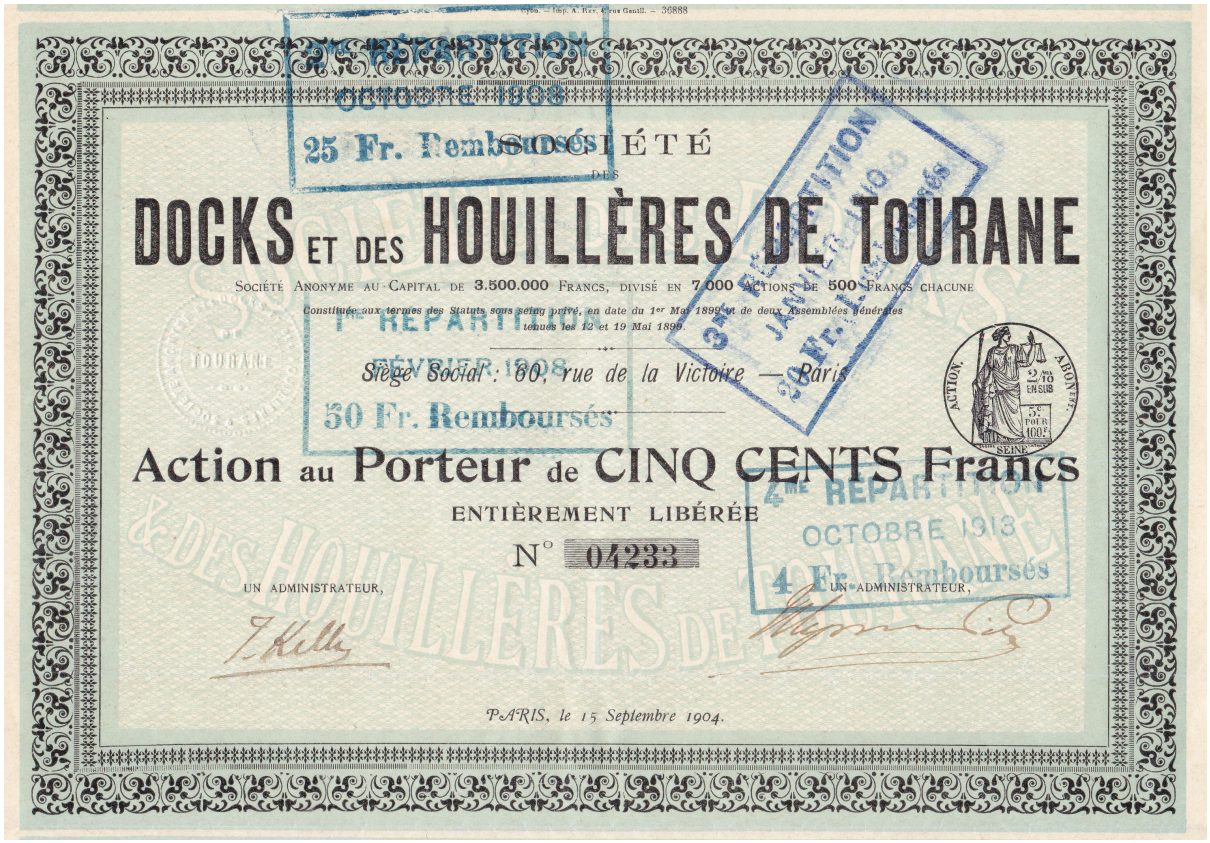
Indo-Chine
Le fonctionnement du service des travaux publics en 1904
et la situation des travaux
(*Bulletin de la Société française des ingénieurs coloniaux*,
n° 35, 1er trimestre 1905)

IV. — AMÉLIORATION DE LA RIVIÈRE DE TOURANE ET DU SONG-TU-BOX

[46] L'amélioration de ces rivières, d'une grande utilité pour la batellerie et pour la Société des docks et houillères de Tourane, a été effectuée au moyen d'épis, sur une longueur de 2.500 mètres, et de quelques dragages.

Ces travaux, qui ont donné d'excellents résultats, ont été exécutés par la Société des docks et houillères, à qui une subvention de 5.000 piastres a été allouée par arrêté en date du 10 décembre 1903.

[47] Un arrêté du 5 juillet 1901 a renouvelé pour cet exercice la subvention de 5.000 piastres allouée en 1903. Cette subvention servira à l'exécution de travaux analogues.



Coll. Olivier Galand

SOCIÉTÉ DES DOCKS ET HOUILLÈRES DE TOURANE
Société anonyme au capital de 3.500.000 fr.
divisé en 7.000 actions de 500 fr. chacune
Constituée aux termes des statuts sous seing privé, en date du 1er mai 1899, et de deux assemblées générales tenues les 12 et 19 mai 1899

———————

Siège social : 60, rue de la Victoire — Paris

———————

ACTION AU PORTEUR DE CINQ CENTS PIASTRES
entièrement libérée
Un administrateur (à gauche) : Jean Keller
Par délégation du conseil d'administration (à droite) : Kimmerling ?
Paris, le 15 septembre 1904

1re RÉPARTITION FÉVRIER 1908 50 fr. REMBOURSÉS
2e RÉPARTITION OCTOBRE 1908 25 fr. REMBOURSÉS
3e RÉPARTITION JANVER 1910 20 fr. REMBOURSÉS
4e RÉPARTITION OCTOBRE 1913 4 fr. REMBOURSÉS

Lyon, Impr. A. Rey, 4, rue Gentil

1905 : RELANCE DES MINES DE ZINC DE DUC-BÔ

Docks et houillères de Tourane
(*Le Journal des finances*, 22 juillet 1905)

L'assemblée générale s'est tenue le 30 juin.

Les comptes de 1904 font ressortir une augmentation de fr. 129.295 du solde débiteur, qui s'élève à fr. 231.483.

Tourane
(*L'Avenir du Tonkin*, 13 octobre 1905)

La Société française industrielle d'Extrême-Orient a été chargée de la construction d'un appontement métallique à l'îlot de l'Observatoire à Tourane.

Cette dépense a été fixée à la somme de 280.000 francs, savoir :

Travaux à l'entreprise	253.047 francs
Somme à valoir	26.953
Au total	280.000 francs

Tourane
(*L'Avenir du Tonkin*, 15 octobre 1905, p. 3, col. 5)

Dans la nuit du premier au deux octobre courant, le patron Ng.-van-Thanh, de la jonque n° 1750, a fait un chargement de cent un colis, dont 24 balles de coton cerclées avec des liens en fer. Le lendemain matin, vers 9 heures, en vérifiant le chargement, M. Baille, surveillant à la Société des Docks et houillères, a constaté qu'il manquait une balle de colon de 75 piastres. En outre, un fardeau comprenant deux caisses de boîtes de lait avait été divisé en deux colis. Ce qui le prouvait, c'est qu'en réunissant les deux caisses, on y lisait « Escande », qui avait été écrit lorsqu'elles étaient liées en un seul fardeau. En opérant de cette façon, le patron de la jonque croyait sans doute qu'on ne s'apercevrait pas du vol. Naturellement, le patron déclara n'avoir rien vu en cours de route ; il dormait, assure-t-il. À son réveil, le coolie Truyên, à son service, lui a dit alors qu'il avait vendu une balle de coton pour 15 piastres au sampanier Bon. Il lui remit, en effet, les 15 piastres. Il fut convenu qu'elles seraient partagées entre le patron et les deux coolies du sampan. L'Annamite Bon est resté introuvable, la balle de coton également.

Ce trio de malfaiteurs a été arrêté sans autre retard.

Tourane

(*L'Avenir du Tonkin*, 6 mai 1906)

……

Il paraît que la Compagnie des docks et houillères arrête *tous* les travaux. On parle même de liquidation. Les mines de Nong-Son sont évacuées et le tramway ne fonctionne plus.

On parle du prochain retour en France de monsieur Saurel, l'ingénieur qui demeurait à l'îlot, où la Compagnie a de splendides bâtiments. Monsieur de Lagarde [9] resterait jusqu'à la liquidation.

On dit — et je vous livre ceci sous bénéfice d'inventaire — que, suivant son habitude, M. Ulysse Pila va repasser au Gouvernement les entreprises qu'il n'a pu faire réussir. Je n'ai absolument aucune antipathie contre la Société des docks en général ni contre M. Ulysse Pila en particulier, mais je me demande s'il est sage et conforme à la justice d'acheter aux Docks des entreprises qui ne rendront jamais aucun bénéfice. Le trésor du Protectorat est dans la dèche, on pressure le nhà-qué de toutes façons pour combler le déficit et l'on voudrait consacrer une somme considérable au rachat du tramway et des mines parce que M. Ulysse Pila en est le plus fort actionnaire!

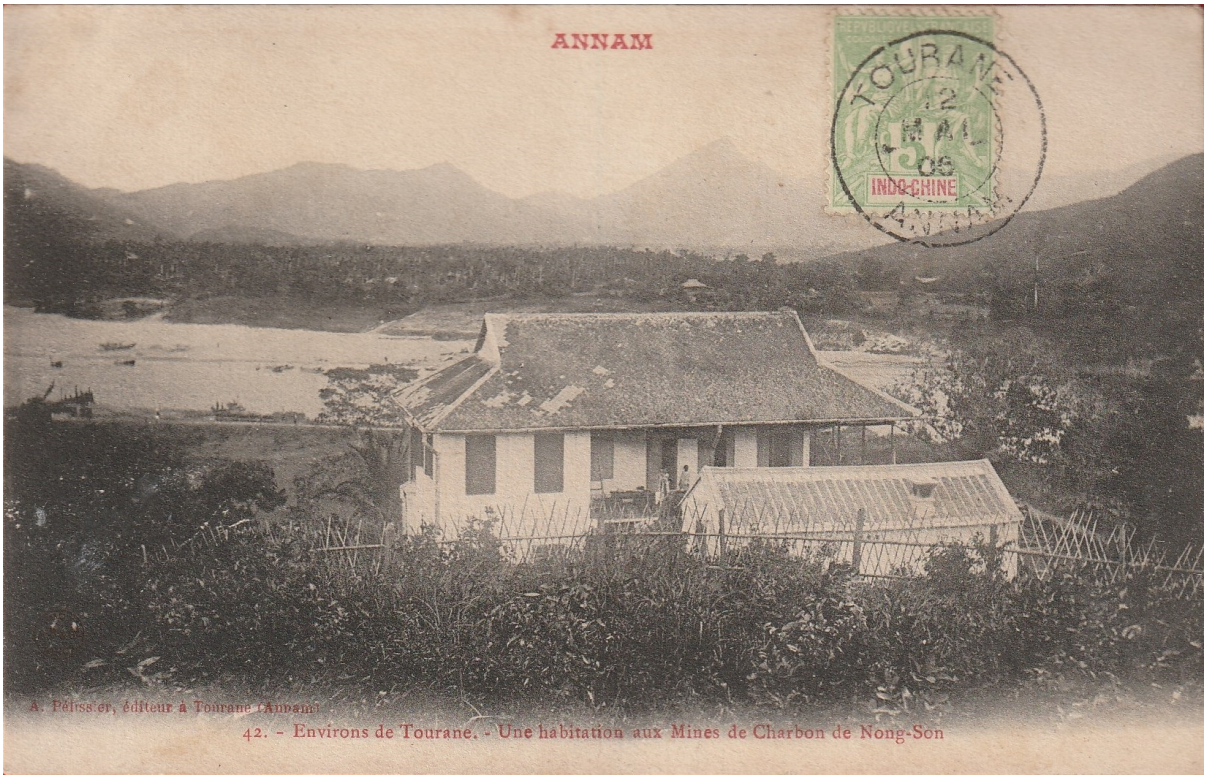
Il y a, au Tonkin et en Annam, des gens qui meurent de faim, on leur réclame encore de lourds impôts. Faudra-t-il leur dire que c'est pour éviter des désagréments à M. Ulysse Pila qui, lui, ne meurt certes pas de faim ?

Coll. Olivier Galand

TOURANE. — Le *Tourane*, des Docks et houillères de Tourane, remorquant des chalands de charbon. Alb. Pélissier, éditeur à Tourane (Annam). 6 juillet 1905.

---

[9] Pierre Marie Dominique Guilhot de Lagarde : né à Toulouse le 4 août 1872. Fils de Adolphe Joseph François Guilhot de Lagarde, propriétaire, 39 ans, et de Marié Onésime Élisabeth de Guibert, 22 ans. Marié le 11 septembre 1905 à Rivesaltes avec Gabrielle Marthe Riols. Ingénieur civil des mines. Successeur de Georges Guignon, capitaine au long cours, à la direction de la société le 1er octobre 1905.



Coll. Olivier Galand
Une habitation aux mines de charbon de Nong-son.
Alb. Pélissier, éditeur à Tourane (Annam). Cachet du 12 mai 1906.

———————

ANNAM AGRICOLE, COMMERCIAL ET INDUSTRIEL
(*L'Avenir du Tonkin*, 28 octobre 1906)

……

Industrie. — … Le fait le plus important est la reprise de l''exploitation des mines de zinc de Ducson, où le travail était suspendu depuis quatre mois. La Société des docks et houillères continue l'extraction du charbon aux mines de Nong-Son ; mais l'intention de cette société est de continuer l'exploitation actuelle avec le minimum de frais, sans chercher de nouveaux débouchés pour ses produits.

……

———————

Tourane
(*L'Avenir du Tonkin*, 21 décembre 1906)

À la suite d'un accord intervenu entre le gouvernement général de l'Indo-Chine et la Société des docks et houillères de Tourane, une somme de 875.000 francs a été répartie entre le budget général de l'Indochine et le budget local de l'Annam, dans les proportions suivantes : 610.000 au compte du budget général et 165.000 francs au compte du budget local de l'Annam.

Il s'agit du rachat du tramway de l'îlot de l'observatoire de Tieu-cha à Faïfo, et de celui des établissements de l'îlot.

C'est une heureuse solution pour la société fondée par MM. Pila et Malon.

———————

TOURANE
(*L'Avenir du Tonkin*, 1er mars 1907)

Naissances. — Notre ville vient de s'enrichir de trois jolis petits Français de plus.

Madame de Lagarde, de la Société des Houillères, est heureusement mère d'une charmante petite fille [10] ; madame Vignol, femme du receveur des Postes, a également accouché heureusement de sa mignonne Anna-Geneviève. Enfin, madame Bouscarren [11], d'un magnifique garçon.

Tout le monde en parfaite santé.

Nos meilleurs compliments aux parents, meilleurs vœux de rétablissement aux mamans et bons souhaits aux chers bébés.

———————————

(*Les Archives commerciales de la France*, 20 novembre 1907)

Paris. — Dissolution. — 22 oct. 1907. — Société des DOCKS ET HOUILLÈRES DE TOURANE, 60, Victoire. — Liquid. : M. Courbis, 13, République à Lyon — 22 oct. 1907 — *Affiches parisiennes*.

———————————

Société des docks et houillères de Tourane
Dissolution
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 27 novembre 1907)

Aux termes d'une délibération prise le 22 octobre 1907, les actionnaires, de cette société réunis en assemblée extraordinaire ont déclaré dissoute ladite société à compter dudit jour et nommé liquidateur M. Édouard Courbis, domicilié à Lyon, rue de la République, 13. — *Affiches parisiennes*, 15 novembre 1907.

———————————

ANNAM
Quang-Nam
Eugène Jung, ancien vice-résident de France au Tonkin,
L'avenir économique de nos colonies, Flammarion, Paris, 1908

[95] La Société des Docks et Houillères de Tourane, au capital de 4.500.000 francs, siège social, 60, rue de la Victoire, à Paris, a créé, à l'îlot de l'Observatoire, dans le port de Tourane, des installations importantes : appontements, quais, magasins à pétrole, entrepôt, avec tout le matériel nécessaire aux manutentions de marchandises. Elle a construit un tramway à vapeur allant de l'îlot à Tourane et à Faifoo.

Cette ligne et toutes les installations de l'îlot viennent d'être rachetées par le gouvernement.

---

[10] Odette Marie Élisabeth Guilhot de Lagarde (Tourane, 15 février 1907) : fille de Pierre Marie Dominique Guilhot de Lagarde, 34 ans, ingénieur civil des mines, et de Gabrielle Riols, 27 ans. Mariée à Sainte-Florine (Haute-Loire), le 22 janvier 1930, avec Louis Pierre Henri Dolisie.

[11] Adrien Henri Léopold Bouscarren (Tourane, 20 février 1907-Nice, 20 juillet 1982) : fils de Louis Bouscarren, préposé des Douanes et Régies, et Lucie Chevallier. Marié le 1er mars 1930 à Hanoï avec Jeanne Morineau.

La société possède les mines de charbon de Nong-Son. Le charbon est un anthracite dur, très recherché pour les verreries et qui trouve son écoulement à Hong-Kong et dans le nord de la Chine. Elle a extrait, en 1905, 20.000 tonnes, dont 16.000 ont été exportées. Elle occupe 250 ouvriers indigènes et 9 européens. Le gisement est abondant.

La Société recherche des minerais de cuivre et de zinc et a une mine de blende à Duc-Bô, de bonne teneur.

———————————

Suite :
Charbonnages de Nong-Son.

———————————

RAPPORT VIOLLETTE

(*JORF-Documents parlementaires*, 29 mars 1911)

3.— Le budget local de l'Annam et les budgets provinciaux,

……

En 1906, on prévoit l'aménagement du port de Tourane avec tramway de Tourane à Phaï-Foo. Ce tramway devait desservir le port où un appontement devait être construit par la colonie. Bien entendu, des dragages importants étaient prévus pour que les bateaux puissent utiliser cet appontement.

Le tramway a été concédé sur ces promesses et construit par M. Pila, de Lyon, mais la colonie ne pouvait pas se décider à faire l'appontement. M. Pila a menacé d'un procès puisque la raison déterminante des sacrifices faits par lui était le trafic que le port devait assurer.

Et comme la colonie avait prévu au budget une somme de 850.000 fr. pour achat d'une drague, on a froidement employé cet argent à racheter le tramway construit et on n'a plus parlé de l'appontement, ni du port. Tourane possède un tramway qui servira un jour ou l'autre. Il se trouve des esprits assez paradoxaux pour considérer qu'on aurait dû d'abord commencer par le port.

———————————