Publié le 8 juin 2020.
Dernière modification : 6 juin 2025.
www.entreprises-coloniales.fr

PORT DE HANOÏ

TONKIN
(*Le Journal des débats*, 30 juin 1886)

L'*Avenir du Tonkin* constate le développement constant et très sensible du mouvement du port d'Hanoï. « La navigation fluviale, dit ce journal, prend de jour en jour un développement considérable les maisons établies depuis de longues années en pays tonkinois sont à la tête du mouvement ; elles apportent tous les jours d'heureux changements dans la constitution de leur flottille, et nous avons vu aborder au quai de la Douane, il y a quelques jours, l'*Agnès*, de la maison Roque, superbe bateau calant 1,80 m, et le *Courbet*, magnifique chaloupe à fond plat, qui est appelée à rendre de nombreux services à la navigation sur le fleuve Rouge.

Les transactions avec le Haut-Fleuve ont commencé, elles sont encore modestes, nous ne les enregistrons pas moins avec plaisir les chiffres d'aujourd'hui nous serviront de base de comparaison avec ceux de l'avenir. Voici le relevé exact des marchandises descendues de Mang-hao pendant le mois d'avril.

Écailles de fourmilier, 60 kg. ; cire d'abeilles, 72 kg. ; cannelle, 3 kg. 750 ; cardamones, 60 kg. ; gomme laque, 1 kg. 170 ; médecines, 3 kg. ; thé, 1 kg. 332 ; gros pétards chinois, 100.000 kg. ; opium, 498 kg. 345.

L'étain du Yunnan a fait son apparition à la douane dans les premiers jours de ce mois ; à l'heure où nous prenons ces renseignemens, 19 jonques du Yunnan sont signalées de Sontay, elles appartiennent à une maison chinoise de Mang-hao, elles sont chargées d'opium, de médecines et de thé ; chaque jonque contient à peu près 700 piculs de marchandises, soit 4.200 kilogrammes.

Actuellement, 25 jonques appartenant à MM. Ulysse Pila et C°, d'Argence, Roque frères, chargées de sel et de tabac du Fo-kien, sont en instance de départ pour le Haut-Fleuve.

D'autre part, on attend, venant de Hongkong et de Canton, et à destination du Yunnan, des quantités de bimbeloterie, de mercerie, de lampes à opium, tous articles chinois. »

Construction des quais de Hanoï
par Vézin et Huardel
pour le compte de la Compagnie industrielle d'études et entreprises générales françaises pour le Tonkin, l'Annam, la Chine
(*L'Avenir du Tonkin*, 11 décembre 1886)

Hanoï va être doté de quais depuis l'emplacement des Travaux publics jusqu'à l'arroyo qui sépare le Jardin public de la maison Schneider. Les travaux seront également faits sur les quais de la Concession.

Le tracé en a été fait mardi dernier sous la direction de M. de Vésine-Larue, ingénieur adjoint, en présence de M. Dausque, l'auteur du projet. Une commission, composée de MM. Halais, vice-résident de Hanoï, président ; de Vésine-Larue, ingénieur-adjoint,

secrétaire; Allavaille, du Crouzet, Fellonneau, membres, est chargée d'examiner l'alignement du boulevard qui doit longer le quai de Hanoï.

Aussitôt les formalités remplies, les travaux commenceront. L'exécution en a été confiée aux deux entrepreneurs des bâtiments civils, MM. Vézin et Huardel, M. Huardel pour la partie aval, et M. Vézin pour la partie amont. Nous sommes assurés d'avance que les travaux seront menés vigoureusement par ces deux entrepreneurs, et de leur bonne et prompte exécution.

Voilà donc un commencement sérieux de grands travaux ; nous espérons bien qu'il sera le précurseur de nombreuses entreprises.

Les travaux des bâtiments civils seront prochainement achevés. Les maçonneries sont finies depuis deux mois, et, sans le retard apporté par le naufrage du *Prince-Albert*, qui amenait les fers nécessaires à ces constructions, elles seraient déjà occupées.

Les deux maisons bordant la propriété du sieur Peretti seront occupées par la vice-résidence de Hanoï, les deux autres seront occupées, celle près du Lac par les Postes et Télégraphes, celle près de la digue par le Collège Paul-Bert.

Ces constructions font bonne figure et nous adressons nos compliments à l'architecte des bâtiments civils. Les remblais retardés un peu par suite des hautes eaux seront achevés pour l'Exposition et seront exécutés moitié en sable et moitié en terre pour pouvoir approprier l'emplacement à quelque destination que ce soit.

[Travaux interrompus]
(*L'Avenir du Tonkin*, 26 février 1887)

Hanoï, le 26 février 1887.

Les travaux de construction des quais de Hanoï, qui avaient été si vigoureusement commencés par MM. Vézin et Huardel, viennent d'être arrêtés brusquement ; le concessionnaire, M. Dausque, représentant de la Compagnie industrielle d'études et d'entreprises générales françaises pour le Tonkin, l'Annam et la Chine, société anonyme à capital variable, dont le siège est à Paris, 71, rue Caumartin, étant, paraît-il, dans l'impossibilité de faire face à ses engagements. Les sommes dues à MM. Vézin et Huardel seraient d'environ 450.000 francs.

……

(*L'Avenir du Tonkin*, 5 mars 1887)

Hanoï, le 5 mars 1887.

La question des quais de Hanoï va prochainement recevoir une solution définitive. L'administration a télégraphié à Hongkong à M. Fages de Latour, ingénieur venu au Tonkin pour étudier le meilleur emplacement du port à établir, soit à Haïphong, Quang-yên, Hon-gai ou Cam-pha, et qui rentrait en France, de revenir à Hanoï, pour y présider une commission composée de MM. Fauquier, ingénieur, et Joffre, capitaine du génie. Cette commission, instituée le 2 mars, a été chargée d'étudier les mesures à prendre pour assurer la protection de la ville contre le danger créé par la situation actuelle des travaux en cours d'exécution. Les conclusions de ces études seront données dans le plus bref délai.

LE TYPHON

(*L'Avenir du Tonkin*, 20 juillet 1889)

Un typhon d'une violence inouïe, signalé à Formose deux jours avant, s'est abattu sur Hanoï jeudi dernier et a cause de grands dégâts.

Les réverbères, les poteaux télégraphiques ont été en partie arrachés ; plus de la moitié des arbres plantés l'année dernière sont brisés. Toutes les paillotes ont été enlevées ; seules les maisons en briques, massées dans les petites rues du quartier chinois, n'ont pas souffert.

Au bord du fleuve, le spectacle était terrifiant : la flottille des Messageries fluviales et deux chaloupes chinoises chauffaient à toute vapeur pour résister au courant.

Le ponton *Hugo et Otto* est complètement découvert : sa paillote est enlevée comme celles du *Son-tay* et de la chaloupe de la terme de l'opium.

Le *Son-tay* a chassé sut ses ancres pendant 200 mètres. Une chaloupe chinoise, jetée contre le quai, a trouvé heureusement trois ou quatre jonques qui ont amorti le choc. Une grande quantité de jonques et de sampans sont coulés.

La chaloupe de la résidence, « le Commandant-de-Lagrée », a coulé ; on ne voit plus que la partie tribord de l'avant ; un marin annamite a péri dans ce naufrage.

Le banc de sable est rempli de jonques, de sampans, de pontons, qui sont venus s'échouer dans cet endroit. L'aspect de la Concession est pitoyable, les rues, les jardins sont ravagés. Le quartier européen a été très éprouvé.

Rue de la Chaux, plusieurs maisons sont effondrées, les travaux publics, le camp de la Sapèquerie ont eu de grands dégâts. La maison du conseil de guerre n'existe plus ; tout a été enlevé pendant que le conseil était en séance.

La maison de M. Debrand, a perdu sa façade du 1er étage, son couronnement ; et un mobilier de prix a été fort détérioré.

La maison Tarbourich a eu sa toiture enlevée ; détail curieux : des feuilles de zinc ont volé à plus de 100 mètres.

Dans la rue des Brodeurs, la maison Calas est presque détruite, M. Polini [1] a éprouvé beaucoup de dégâts ; Mme Rolland aurait eu la toiture de sa maison enlevée sans les prompts secours de la police.

Le dispensaire indigène, près de la citadelle est rasé, le théâtre chinois est découvert en partie, ainsi que la maison Denis frères. Trois gros bananiers, arbres de pagode, ont été renversés dans les rues des Pavillons noirs, des Voiles et du Coton. Enfin, trois marchés sont, cette fois-ci, tout à fait aplatis et le quatrième n'en vaut guère mieux.

À LA CITADELLE

AFFAIRES COLONIALES
(*Le Temps*, 11 mai 1890, p. 1, col. 5)

Tonkin

Le développement du transit avec le Yunnan est tel que la résidence supérieure vient de prendre des mesures pour protéger efficacement les jonques qui remontent, et descendent le fleuve Rouge. Les convois seront escortés de Hanoï à Yen-Tay et vice versa par les gardes civiques de Yen-Tay à Lao-Kaï, les escortes seront fournies par l'autorité militaire. Les commerçants doivent grouper autant que possible leurs jonques à Yen-Tay, afin d'éviter l'éparpillement des forces et assurer la nourriture des soldats indigènes. Au mois de mars, un seul convoi a transporté de Lao-Kaï à Hanoï, 250.000 kg d'étain.

---

[1] Victor Polini : commissaire-priseur.

QUAIS ET PORT
(*L'Avenir du Tonkin*, 4 mars 1893)

Dans deux mois va commencer la saison des pluies, les eaux du fleuve Rouge vont monter, recouvrant d'une nouvelle couche de sable et du limon l'énorme banc de sable formé depuis quelques aimées devant la ville, et rendant ainsi de plus un plus difficiles les transactions de nos commerçants.

Depuis que le public se préoccupe de cette question, le Protectorat paraît tout mettre en jeu pour l'étouffer, remettant de calendes en calendes une solution trop difficile à résoudre, soit par l'incapacité de ses conseillers, soit par l'impossibilité dans laquelle il se trouverait, au point de vue financier, pour exécuter les travaux qui s'imposent.

La chambre de commerce d'Hanoï, par contre, a fait de louables efforts dans ce but, et il n'est guère de séances où cette question ne soit présentée avec une insistance qui l'honore, mais qui paraît frappée de stérilité. *Vox clamans in deserto !*

Dans la séance du 25 avril 1892, elle appelait, pour la deuxième fois, « toute la bienveillante attention de l'administration supérieure sur la charge qui lui incombe, de pourvoir par un ensemble d'ouvrages, à la protection complète des centres de population ». Et, comme proposition supplémentaire, elle émettait à nouveau le vœu que des travaux fussent entrepris en vue de faciliter au commerce le débarquement des marchandises.

C'était a ce moment même que les abattoirs de la ville, menacés par les érosions du fleuve, donnaient lieu à de vives discussions au sein du conseil municipal, et que ce dernier, après avoir, à son tour, indiqué le danger au Protectorat, décidait à ses frais le transfert de cet établissement en arrière de la zone menacée.

Avec une lenteur toute administrative. et malgré les ravages que le fleuve Rouge causait à ce moment, M. le résident supérieur répondait le 31 mai, à la chambre de commerce, qu'il avait saisi le service des Travaux publics de la question des empiètements successifs, à fin d'étude d'un projet de travaux de protection « pour la partie de la berge comprise entre le nouvel hôpital et l'abattoir. »

Au reçu de cette lettre, la chambre de commerce ne put retenir sa surprise. Elle demandait une solution rationnelle de la question commerciale ; on lui répondait en lui proposant des études sur un point extrême de la ville et vers lequel il était, faute de routes, impossible d'aboutir.

L'on dépêcha aussitôt I'honorable président de cette assemblée au Résident supérieur, avec prière de dissiper le malentendu qui paraissait exister. et de lui dire que les études que I'on allait entreprendre en aval du fleuve ne répondaient en rien au vœu exprimé par la chambre de commerce qui avait toujours demandé des quais au droit de la ville commerciale, en commençant, comme la logique l'indiquait, par la partie placée en amont.

Il va de soi, n'est-ce pas, que quelques mois s'étaient écoulés entre ces nouveaux pourparlers ? Enfin !.. le 3 octobre, à 9 heures du soir, MM. Lion [2], ingénieur-conseil du gouvernement, et Hauser, représentant le Résident supérieur, indisposé, venaient exposer à la chambre diverses solutions.

Nous devons à la vérité de déclarer que, pendant ces quelques mois, la question avait changé de face et le fleuve de place ; qu'il ne s'agissait plus d'érosions de la berge,

[2] André *Louis* Lion (Paris, 1858-Paris, 1939) : polytechnicien, ingénieur des Ponts et Chaussées, officier de la Légion d'honneur du 14 août 1900. À partir de 1904 au service de la Banque de l'union parisienne.

mais de trouver à quelques kilomètres de la ville, un endroit assez profond pour servir de mouillage aux chaloupes et aux pontons.

Pousser jusqu'aux abattoirs, il n'y fallait pas songer, et les Chinois, en désespoir de cause, renonçant à transporter à dos d'homme leurs marchandises à l'extrémité d'Hanoï, avaient imaginé de les passer sur le banc de sable, vis-à-vis de la rue Paul-Bert, pour rejoindre leurs chaloupes stationnées sur le grand bras du fleuve.

Les Travaux publics, que l'on tenait à faire travailler et qui, au fond, n'avaient pas plus de préférences pour des études en amont qu'en aval de la ville, avaient, pendant les mois précédents, étudié l'approfondissement de la petite rade, entre la rue Jean-Dupuis et la Concession.

Néanmoins, M. Lion, auquel les travaux hydrauliques semblent inspirer une aversion insurmontable, démontra, dans cette séance du 3 octobre, les difficultés de ce travail avec les outils du Protectorat, et, comme il convenait à l'inspirateur des routes de 11 mètres avec petites voies ferrées, il opina dans le sens de M. Hauser, représentant le Résident supérieur, c'est-à-dire pour la construction, sur le banc de sable, d'une nouvelle route de 11 mètres avec le sempiternel petit chemin de fer à voie étroite par dessus.

Ces travaux ont été faits, mais la route est la plupart du temps impraticable, et le Decauville ne paraît pas, jusqu'à présent, rendre de grands services au commerce local.

Après ce travail que les hautes eaux vont bouleverser dans un couple de mois, le Protectorat s'imaginera avoir été d'une condescendance excessive pour le Commerce et s'endormira pendant quelques trimestres, satisfait du résultat. La chambre de commerce demandait des quais : on lui aura offert un bout de 800 mètres de route difficile sur un banc de sable destiné à disparaître : tout cela pour la museler jusqu'à l'hiver.

Mais après ?.... Il faudra bien, en fin de compte, arrivera une solution, et ces procédés dilatoires ne peuvent indéfiniment se reproduire toutes les fois que le fleuve Rouge baissera !..

Nous ne voudrions point revenir sur de vieilles histoires, mais nos commerçants ne peuvent s'empêcher de songer avec tristesse que, si le Gouvernement, au lieu de faire des routes de onze mètres que les indigènes ne suivent pas et qui ne servent à aucune transaction, s'était borné à des routes de cinq mètres, il y aurait probablement dans les caisses de l'Etat, la moitié des $ 300.000 qu'elles ont coûté, et qu'avec cette somme, Hanoï aurait pu, pendant l'hiver qui vient de s'écouler, se faire construire une ligne de quais indispensable.

Et, s'il avait fallu encore un hiver pour achever ce travail, le commerce se sachant soutenu, se serait facilement résigné, pendant une saison encore, à subir la nouvelle route qu'il faudra refaire jusqu'à ce que, naturellement ou artificiellement au moyen d'épis placés sur l'autre rive, le fleuve se soit décidé à porter au dessous de la ville, le banc qui s'y est formé. Il est difficile de prévoir ce qui va se passer aux hautes eaux prochaines avec la récente fermeture du Canal des Rapides, et si l'on admet que le banc subsiste l'an prochain, il pourrait aussi se faire que, très largement ébréché déjà du côté de Co-xa, il soit enlevé pendant les crues et laisse dangereusement la ville à découvert.

C'est alors que le Protectorat aurait à se repentir de n'avoir su, à l'abri du rempart qui s'était formé, élever les quais que le public réclame depuis si longtemps et qu'on aura sacrifiés à des travaux inutiles de réclame électorale et à des utopies.

Ch. C.

CHRONIQUE LOCALE

(*L'Avenir du Tonkin*, 21 octobre 1893, p. 2, col. 2)

C'est un véritable voyage d'exploration que de se rendre au ponton d'embarquement des Fluviales ; les pousse-pousse ne peuvent pas circuler et l'on enfonce dans le sable jusqu'à la cheville.

La route devrait être finie complètement et l'empierrement n'est pas encore commencé ; l'on ne voit même pas de cailloux de préparés pour ce travail ; car on ne peut pas supposer que les 3 ou 4 mètres cubes qui sont sur le quai soient suffisants pour une chaussée de 1.200 mètres de longueur.

La voie Decauville sera, nous l'espérons, posée ce soir.

Il est à supposer que le service des Travaux publics mettra de suite le matériel roulant à la disposition du commerce.

L'éclairage laisse à désirer ; beaucoup de réverbères sont éteints à 10 h. du soir, ce qui n'est guère commode pour les voyageurs qui arrivent à 2 heures du matin.

Nous comptons sur un effort sérieux pour terminer et entretenir en bon état cette route qui est d'intérêt de premier ordre pour toute la population.

CHRONIQUE LOCALE
(*L'Avenir du Tonkin*, 25 novembre 1893, p. 2, col. 3)

Quais de Hanoï

Ainsi que nous l'avons maintes fois demandé, la chambre de commerce prie M. le délégué d'appuyer nos réclamations pour l'établissement de quais à Hanoi, au triple point de vue :

1° De la protection de la ville contre les crues du fleuve ;

2° Pour éviter les difficultés, les pertes de temps et les frais excessifs qu'exigent le débarquement et l'embarquement des marchandises, difficultés qui sont à peine atténuées par le fonctionnement du Decauville ;

3° Pour la reconstitution définitive de notre port et l'assainissement de la ville.

À ce sujet, la chambre de commerce estime qu'un service spécial devrait être créé pour tous les travaux hydrauliques, qui tiennent au Tonkin la première place en fait de travaux publics. À ce service se rattacherait naturellement le port en eau profonde, les digues et les dragages de canaux, etc., etc.

D'accord avec notre compagnie pour la création d'un service hydraulique (la direction des Travaux publics étant assez chargée avec les autres travaux), M. le délégué pense qu'en attendant la réalisation de la question des quais à laquelle nous attachons une importance capitale, l'Administration pourrait, en augmentant le nombre des voies de Decauville et en installant des ponts démontables, faciliter et activer le mouvement des marchandises tant à l'embarquement qu'au débarquement.

DÉPÔT DE CHARBON
(*L'Avenir du Tonkin*, 27 février 1897)

Je voudrais appeler l'attention du public sur une question des plus intéressantes. Dans un pays de charbonnages, et alors qu'il existe une société de Kébao, une société de Hongay et un charbonnage de Yen-bay, il est curieux qu'il n'y ait pas un dépôt de charbon à Hanoï.

La chose est d'importance et mérite attention et réflexion. Hanoï n'est pas seulement une ville de plaisir et une capitale, c'est aussi une ville industrielle. Pour le prouver, nous n'avons qu'à énumérer nos principales usines : l'imprimerie Schneider, l'usine des eaux, la filature de M. Bourgouin-Meiffre, l'usine pour l'éclairage électrique, la fabrique des

allumettes, l'usine pour la fabrication de la glace. À côté de ces gros consommateurs de charbon, on peut citer encore, et non sans raison, les distilleries Wuhrlin et Fontaine, les ateliers de M. Fournier, de M. Leyret, la briqueterie de M. Coutel, etc. Il n'est pas jusqu'à nos hôtels, notre hôpital, les cuisines des soldats, les verreries des Chinois, quelques petites forges européennes et annamites, le futur rouleau compresseur à vapeur, enfin la consommation privée qui ne puissent brûler une quantité fort respectable de charbon de terre.

En même temps qu'une ville industrielle, Hanoï est aussi un port et un port d'attache pour les fluviales, les bateaux chinois et le bac à vapeur.

Un jour viendra enfin ou la construction du pont d'Hanoï fera de cette dernière ville la tête de ligne de l'unique chemin de fer du Tonkin.

Il est donc à croire que celui d'entre nous qui aurait l'heureuse idée d'établir un dépôt de charbon de terre à Hanoï aurait pour principaux clients la plupart des divers établissements que nous venons d'énumérer. Pour quelques-uns qui lui échapperaient, il faudrait compter en échange sur les nouveaux établissements qui ne manqueraient pas de s'établir dans cette ville le jour où le charbon y serait à bon marché et dans une certaine abondance.

Il y a donc là une création à tenter et sur laquelle il y avait lieu d'appeler l'attention de tous.

O.T.

(*L'Avenir du Tonkin*, 19 mars 1887)

Hanoï, le 10 mars 1887.

La commission convoquée en vue des mesures à prendre pour la protection de la ville de Hanoï et des moyens à employer pour compléter les travaux des quais en cours d'exécution a décide qu'il y avait lieu de procéder seulement à des travaux de protection,. Ces travaux se divisent en quatre parties : 1° rétablissement de la brèche de l'endiguement en bois ; 2° prolongation de 'endiguement en bois de 300 à 400 mètres ; :3° établissement de deux lignes de pieux en bois au pied du talus de la Concession avec enrochements et perrés jusqu'au niveau du sol ; 4° même travail que ci-dessus pour toute la *partie de la berge* comprise entre les bureaux de M. Dumontier et les Travaux publics. Quelques réparations seront faites partout où on les jugera utiles et surtout derrière l'épi de l'Artillerie, en avant de la maison Trémoulet.

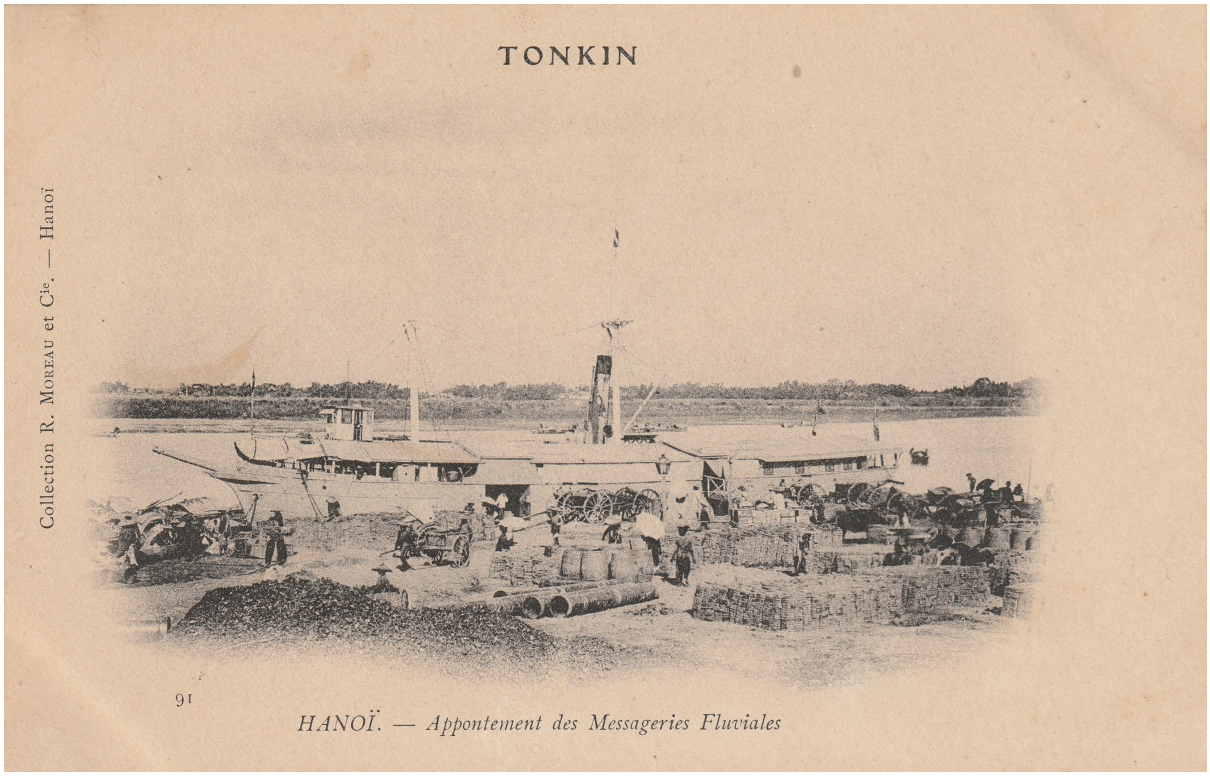
Voilà donc une de nos illusions qui s'envole, Hanoï ne ne sera pas encore dote de quais.

(*L'Avenir du Tonkin*, 1er décembre 1897)

Depuis une huitaine de jours, la flottille des Correspondances fluviales et les chaloupes chinoises accostent très difficilement leur lieu d'amarrage. Le lit du fleuve se déplace et si la baisse continue, les bateaux ne pourront plus monter à la hauteur de la rue de la Saumure.

La *Licorne* hier était échouée depuis deux jours au milieu du fleuve.

Il y a urgence à faire de suite quelques travaux, la construction d'un épi provisoire pour ramener les eaux à leur cours normal, si l'on ne veut pas que l'embarquement et le débarquement aient lieu prochainement du côté de l'abattoir.



Coll. Olivier Galand
Hanoï. — Appontement des Messageries fluviales (Coll. Raphaël Moreau et Cie, Hanoï).

Navigation à Hanoï
(*L'Extrême-Orient*, 16 janvier 1898)

Les difficultés d'accostage deviennent de jour en jour plus grandes à Hanoï, par suite de la formation d'un nouveau banc de sable et de l'augmentation méthodique de celui qui, depuis l'ancienne douane, longe les quais jusque près des abattoirs. L'on passe aujourd'hui à sec là où il y a trois ou quatre mois à peine venaient prendre place les chaloupes arrivant à Hanoï, et opérer leurs chargements et leurs déchargements.

Il nous semble pourtant qu'il serait facile, dans les bas-fonds, d'indiquer, par une suite de balises, les endroits où peuvent passer les chaloupes des divers tirants d'eau sans avoir à craindre de s'échouer pendant de longues heures. Lundi dernier, le bac qui traverse le fleuve, et qui pourtant ne doit pas caler grand'chose, est resté au plein du matin au soir. C'est avec la plus grande difficulté qu'il a pu être tiré de la fausse position dans laquelle il se trouvait. Cependant, il est certain que son pilote doit connaître admirablement les diverses passes du fleuve qu'il traverse journellement de quinze à vingt fois. Un changement subit, soit dans le fond soit dans la hauteur des eaux, a suffi pour provoquer un incident qui a fortement empêché les transactions d'une rive à l'autre, et l'on sait qu'elles sont excessivement importantes entre les provinces de Bac-ninh et Hanoï.

Il est vrai que le cahier des charges de la ferme des bacs prévoit le cas où le transport peut se trouver arrêté, et oblige alors les fermiers, sous peine de fortes amendes, d'assurer le passage au moyen de chalands et de jonques. Mais actuellement, vu les forts courants qui existent, cette substitution occasionne des pertes de temps

considérables sans compter que l'on ne sait jamais au juste où ces chalands iront aborder. Passe encore pour ceux qui vont d'une rive à l'autre sans *impedimenta* importants ; mais pour peu que l'on ait une voiture ou des chevaux, des marchandises lourdes à transporter, voire même un simple pousse-pousse à passer, la question devient aussitôt des plus incommode à résoudre.

Et, à ce propos, qu'il nous soit permis d'attirer l'attention de la municipalité sur un détail d'organisation qui, à un moment donné, pourrait avoir de bien graves inconvénients, précisément dans les circonstances actuelles. Les deux chalands recouverts d'un plancher formant plate-forme, que la chaloupe du bac transporte à travers le fleuve, sont reliés à la chaloupe au moyen de chaînes au lieu de câbles, ce qui, nous le croyons du moins, est contraire à tous les usages maritimes.

Ces plates-formes, tous nos concitoyens ont pu s'en assurer, sont constamment, et à chaque passage, remplies d'indigènes, portant avec eux d'assez lourdes charges. Si, par suite d'un accident quelconque, un des chalands venait à'avoir une voie d'eau la poids, augmenté par la surcharge de la partie supérieure, pourrait entraîner non seulement l'autre chaland, mais encore la chaloupe elle-même. Si les attaches étaient formées de cordages, quelques coups de hache bien appliqués pourraient rendre la situation moins difficile et moins périlleuse pour l'ensemble, tandis qu'avec les chaînes qui retient la chaloupe aux chalands, il n'y aurait rien à faire, et une catastrophe pourrait, d'un moment à l'autre, être imminente. Ce serait certes la vie d'un grand nombre de personnes mise très sérieusement en péril et les suites pourraient être des plus préjudiciables pour les autorités qui n'auraient pas veillé à faire tout ce qui est en leur pouvoir pour diminuer autant que possible les risques à courir.

H. K.

CHAMBRE DE COMMERCE DE HANOI
Séance du 14 mars 1898,
(*L'Avenir du Tonkin*, 23 mars 1898, p. 3, col. 3)

Un membre appelle l'attention de la Chambre sur l'état actuel de la navigation devant Hanoï et sur les conséquences qui en résultent pour le commerce.

« Après avoir vu, il y a quelques jours, Gia-Lam devenir tête de ligne des correspondances fluviales parce qu'un petit banc de sable de peu d'étendue ne permettait plus.aux chaloupes d'arriver à leur appontement normal, il s'en est suivi que les embarquements et les débarquements s'effectuent dans des conditions fort difficiles, demandant un temps très long et conséquemment occasionnant des déchargements très coûteux. Les voyageurs ont été condamnés à une promenade en sampan qui manque complètement de charme et peut être dangereuse.

Après douze années d'occupation, il est triste d'en être là et de constater qu'on n'a rien fait pour l'amélioration du fleuve Sans doute on s'occupe de temps en temps de construction des quai mais de la façon dont marchent ces travaux, il est à prévoir que ce ne seront que nos arrière-petits neveux qui les verront terminées.

En attendant, il serait nécessaire de prendre des mesures pour éviter, si possible, les difficultés présentes qui viennent d'être signalées.

Pour permettre aux chaloupes d'arriver à leur ancien appontement, il suffirait, d'après les renseignements qui m'ont été donnés, de draguer le petit banc de sable sur une longueur de 30 à 40 mètres.

Pourquoi ne le fait-on pas ? Il n'y a pas là une dépense énorme à engager.

Si, pour des raisons quelconques, le dragage n'était pas possible et que les chaloupes soient obligées de rester à Gia-lam, qu'on fasse alors un pont reliant les deux bancs de

sable. Mais que l'on fasse quelque chose pour assurer en tout temps au débarcadère des Fluviales un accès facile : il y a là un intérêt commercial très important.

Il serait également à désirer que la route la plus-directe pour aller à l'appontement, et qui est celle des quais, fut un peu mieux aménagée et. entretenue. Lorsqu'on arrive devant les bureaux des Bâtiments civils, en face la rue Jean-Dupuis, on est obligé de faire l'escalade du quai dans de telles conditions qu'on risque d'être renversé de voiture. Il semble que l'on aurait pu établir à cet endroit, sans gros frais, une pente douce permettant l'accès du quai d'une façon pratique et commode.

Si, en quittant le boulevard Amiral-Courbet, on s'engage immédiatement sur le quai, on trouve là un obstacle d'un autre genre : c'est un amoncellement de moellons qui envahit la grande partie de la voie et ne laisse aux voitures qu'un espace absolument insuffisant.

Vous avez tous, Messieurs, constaté comme moi l'état de choses que je vous signale. Je vous prie donc de décider qu'il y a lieu de demander à l'autorité compétente de vouloir bien y remédier. »

L'assemblée insiste sur les faits relatés et présentés par l'un de ses collègues et demande qu'il soit pris d'urgence telles mesures que l'Administration jugera utiles afin d'obvier à l'état de choses actuel.

Elle demande en outre qu'il soit porté à sa connaissance l'état des travaux des quais et que communication lui soit faite du contrat passé avec MM. Daurelle et Schroeder concernant la construction des quais de Hanoï.

CHRONIQUE LOCALE
(*L'Avenir du Tonkin*, 3 juin 1900)

Avant-hier matin à 9 heures a eu lieu à la Direction des Travaux publics, sous la présidence de son directeur, l'adjudication sur concours pour la fourniture d'un ponton flottant au port fluvial de Hanoï.

Trois plis contenant les projets déposés ont été ouverts en présence de la commission composée de M. Dardenne, M. Godard, ingénieur de T. P, et les délégués de la Résidence supérieure : M. Boufflers et Forsans.

Les candidats étaient :

1° M. Ramouard [Rainoird], représentant de MM. Marty et d'Abbadie, avec un prix forfaitaire de	11.000 fr.
2° M. Denis, représentant de M. Porchet	62.500 fr.
3° M. Trincavelli (Entreprise Leyret)	91.000 fr.

Ces divers projets vont être soumis à une commission technique qui statuera sur le choix à faire et rendre sa décision le 10 juin.

CHRONIQUE LOCALE
(*L'Avenir du Tonkin*, 22 août 1900)

Nos félicitations au nouveau chevalier. Pour remédier aux inconvénients et atténuer la perte de temps qu'entraîne pour les commerçants le transport des marchandises qui

leur sont distillées des vapeurs des Fluviales aux bureaux de la Douane qui se trouve très éloignés du point d'accostage des vapeurs, L'Administration des Douanes a décidé de faire édifier à l'extrémité de la rue de Bac-Ninh et à proximité du mouillage actuel de ces vapeurs un bureau de vérificateur où pourront être faites toutes les opérations relatives au débarquement et à l'embarquement des marchandise».

Cette mesure sera, nous n'en doutons pas, bien accueillie par le Commerce local.

[Société des tramways électriques : arrivée des chaudières]
(*L'Avenir du Tonkin*, 21 avril 1901)

La Société industrielle d'application industrielle [3], de Paris, qui est chargée de la construction du matériel désiré à la Société des tramways électriques de notre ville, procède, en ce moment, au déchargement des grosses pièces à installer à l'usine.

Ce n'est pas moins de 200 tonnes qu'il faut ainsi faire passer des chalands à l'usine de la digue Parreau. Sur les quatre chaudières qui devront fournir la force motrice, trois sont a quai et on travaille à leur débarquement, ce qui n'est pas une petite besogne, si l'on songe que chacune de ces pièces pèse douze tonnes.

Ces chaudières sont en tôle d'acier de 2 m/m d'épaisseur, elles sont à deux foyers et présentent une surface de chauffe, chacune de 150 mètres carrés.

En raison des difficultés que présente la rive du fleuve, où il manque quai de débarquement, grues et palans, les travaux exigent beaucoup de précautions et de temps. Il faut, en effet amener les chaudières à terre au moyen d'un pont de madriers qu'elles franchissent lentement sur rondins.

Arrivées à terre, il faut les surélever du sol au moyen d'un bâti, de façon à pouvoir passer dessous le chariot qui devra les transporter à l'usine. Ce chariot, ainsi que tout le matériel de débarquement, qui a été construit par MM. Besset et Coissandeau, a été fait spécialement pour le transport de ces lourdes pièces. Il se compose de quatre roues pleines en bois, d'une largeur de 30 centimètres supportant une énorme plate forme.

Il ne faudra pas moins de 18 à 14 bœufs et 50 à 60 coolies pour transporter ces masses d'acier.

Il sera curieux de voir entrer dans nos murs ces nouveaux « chevaux de Troie ».

LE PONT DOUMER A ÉTÉ INAUGURÉ LE 28 FÉVRIER 1902
HANOÏ ATTEND SES QUAIS…

---

[3] En réalité, la Société d'applications industrielles, créée en 1896 par le constructeur suisse Alioth afin d'accroître ses débouchés en France par le biais de participations dans des sociétés de production et distribution d'électricité.

Coll. Olivier Galand
Hanoï. — Le fleuve Rouge et la flottille des Transports fluviaux.

Coll. Olivier Galand
Hanoï. — Vue générale du quai. (Cliché Van Xuan)

CHAMBRE DE COMMERCE
L'INSUFFISANCE DES MOYENS DE MANUTENTION DU PORT
(*L'Avenir du Tonkin*, 25 décembre 1902)

……

M. Rouquier, ingénieur des Arts et Manufactures, directeur de la Cie des tramways de Hanoï, a été, sur sa demande, convoqué et entendu par la Commission et il a adressé la lettre suivante :

Monsieur le président,

Nous avons l'honneur de vous confirmer notre entretien verbal relatif à l'alimentation par notre courant électrique des appareils électro-mécaniques de levage destinés à être placés au port fluvial prévu à Hanoï.

Les appareils de levage pourraient être des grues sur portique ou autres, des cabestans pour plans inclinés, on bien des ponts roulants de chargement ou de déchargement. Ces appareils pourraient être placés sur quais, sur wharf ou sur pontons mobiles. Dans tous les cas, iI nous serait possible de les alimenter avec notre courant électrique à 500 volts pris sur nos fils de trolley et sur nos rails.

De plus, nous pourrions alimenter tout le nombre désirable possible des appareils de levage, puisque nous disposerions à cet effet d'une puissance continue dépassant 150 kilowolts.

Nous ne voulons pas nous appesantir pour le moment sur les économies de frais de premier établissement et d'exploitation réalisée par des appareils à commande électrique, nous réservant de les traiter en temps et lieu utiles.

Mais nous tenons à vous signaler dès immédiatement que nous serions, de plus, disposes à faire avec la chambre de commerce une entente au point de vue du raccordement du port à l'intérieur de la ville et à la gare au moyen de nos voies ferrées.

Celles-ci pourraient être disposées sur le port dans toutes les parties intéressantes ; de plus, elles pourraient se placer sur les quais ou sur les appontements, en dessous des appareils de levage, et même sur les pontons, au moyen de plans inclines, de telle façon que le déchargement pourrait se faire en une seule fois du bateau sur des trucks roulants qui les amèneraient ensuite, de jour ou de nuit, électriquement ou non, à destination.

Nous nous tenons entièrement à la disposition de. la chambre de commerce pour étudier au moment favorable ces deux importante» questions de la manutention sur les quais et du transport en ville des marchandises transitant par la voie fluviale.

Veuillez agréer, etc.

Signé : ROUQUIER.

CHAMBRE DE COMMERCE DE HANOÏ
Procès-verbal de la séance du 16 janvier 1903

Présidence de M. Guioneaud
(*L'Avenir du Tonkin*, 19 février 1903)

Sont présents MM. Guioneaud, président ; Blazeix, vice-président ; Fischer, secrétaire ; Charavy, Crébessac, membres ; Vu-huy-Quang, membre Indigène.

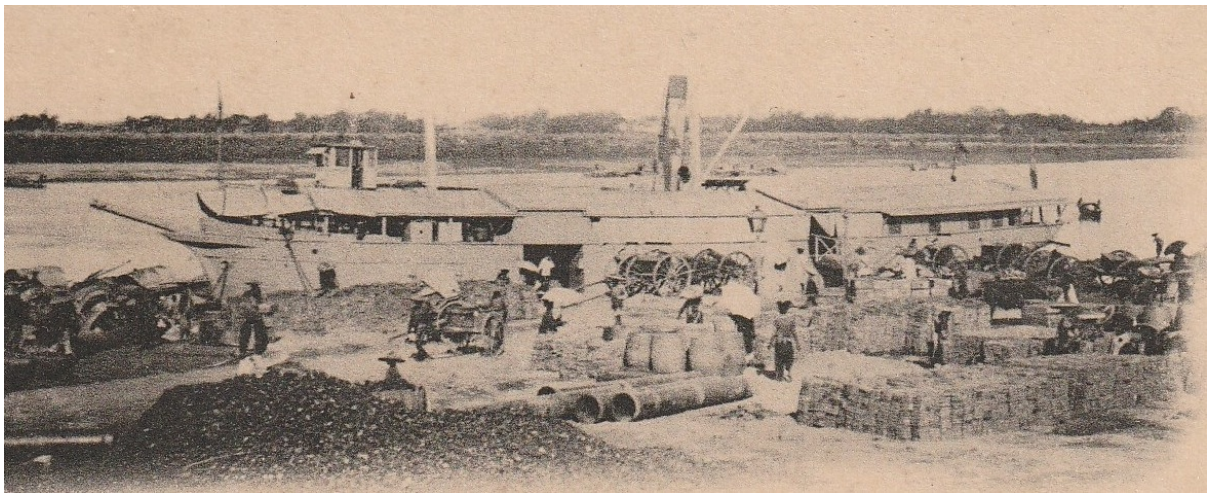
Absents : MM. Lachal, membre, en France ; Labeye, Viterbo, Lê Lan, Ducamp, Binet, Do-xuan-Man, excusés.

……

Lettre du 29 décembre 1902 de M. le gouverneur général de l'Indo-Chine au sujet de la création d un port fluvial à Hanoï.

Cette lettre informe la chambre de commerce de Hanoï que MM. Larminat, ingénieur en chef des Travaux publics, et M. Fotterer, attaché commercial au cabinet du Gouverneur général, sont désignés pour faire partie de la commission chargée d'étudier la création de ce port.

L'assemblée, à l'unanimité des membres présents, désigne pour faire partie de cette commission MM. Blazeix, Viterbo et Fischer, leur déléguant tous pouvoirs, afin de préparer l'étude indiquée par le vœu de la Chambre.



Coll. Olivier Galand
Hanoï. — Appontement des Messageries fluviales (Photo Raphaël Moreau)

Le Typhon du 7 juin
(*L'Avenir du Tonkin*, 8 juin 1903)

Un typhon d'une violence extrême, tel que les plus vieux Hanoïens ne se souviennent pas en avoir vu, est passé sur Hanoï dans la nuit de dimanche à lundi, causant des dommages incommensurables.

……

L'aspect du quai du Commerce est lamentable. Tous les poteaux en fer du service télégraphique sont brisés, tordus, quelques-uns littéralement tirebouchonnés. Les magasins Fontaine, la glacière sont presque détruits.

……

La station du quai du Commerce est complètement effondrée.

Les cases en paillotes situées sur la berge du fleuve du quai du Commerce au Blockhaus Nord ont été en partie enlevées.

……

Sur le fleuve, les pertes ont été aussi très grandes. Au service du port, où nous allons nous renseigner, nous apprenons que 400 sampans ou barques sont partis à la dérive dans la journée de dimanche et dans la nuit. On ne peut encore évaluer le nombre des victimes, mais on nous assure que près de 800 sampaniers auraient été engloutis.

Les chaloupes ancrées le long du quai ont particulièrement souffert.

Le *Hai-On*, appartenant à la Compagnie du Creusot, a été fortement endommagé par la tempête : le salon et la cheminée ont été brisés.

Le *Quang-Tchéou*, de la même compagnie, a également beaucoup souffert, la passerelle du ponton de la chambre de commerce repose sur l'avant de ce vapeur.

Le *Yun-nan*, venant de Viétri dans la soirée du 7, fut jeté par l'ouragan sur un banc de sable, près des Quatre-Colonnes. Tous les passagers descendirent à terre et. passèrent la nuit sur ce banc de sable. Ce n'est que le lendemain à la pointe du jour qu'ils purent regagner le bâtiment et se diriger sur Hanoï.

Lee chalands et les bacs ont été détruits complètement.

Le poste de police du port est totalement détruit ainsi que tous les papiers, registres du contrôle des barques.

Les bureaux du service des Forêts et du contrôle des Douanes ont été enlevés et réduits à néant.

Les appontements ont été désemparés et coulés ; celui de la chambre de commerce a été séparé de la passerelle qui s'est couchée et a été écrasée. Beaucoup de chaloupes ont sombré, notamment le *Day*, des Travaux publics, qui a coulé sur place et dont la cheminée seule émerge.

Le *Dap-Cau*, du service militaire, a été violemment jeté sur des billes de bois d'un radeau disloqué, il a eu la coque ouverte à l'avant. Le pont a été envahi par l'eau.

Le *Pagado*, appartenant à M. Daurelle, a coulé pic près de l'appontement de la chambre de commerce.

Le *Hanoï*, appartenant à M. Daydé et Pillé, s'est échoué sur un épi de pierre de la première pile du pont.

L'*Éclair*, appartenant au gouvernement général, a échoué en amont près de l'usine des eaux.

Le *Remorqueur*, appartenant au service des transports utilitaires, est échoué en amont près de l'usine des eaux.

Les chaloupes *Marie-Louise* et *Jeannette*, de la maison Debeaux, les chaloupes chinoises Tay-*Ly, Shune-On* et *Eoc-On* ont été s'échouer en amont près de l'usine des Eaux.

L'ancien bateau-pompe qui, autrefois, faisait un service d'irrigations à Bazan*, a coulé près de la berge en amont de la rue du Charbon ; le haut de la cheminée seule paraît encore.

Quelques chalands de la Compagnie Lyonnaise, ainsi que quelques autres appartenant à MM. Marty et d'Abbadie ont disparu.

Les cases des habitants du banc de sable ont été enlevées.

Le *Tay-ly*, vapeur de la résidence de Thai-Binh, a subi des avaries sérieuses ; le salon et la cheminée ont été enlevées.

Le Typhon du 7-8 juin
Hanoï
(*L'Avenir du Tonkin*, 11 juin 1903)

……

De nombreux cadavres de sampaniers ont été retirés du fleuve Rouge.

Au banc de sable, où la plupart des cases se sont écroulées, on retire au fur et à mesure du déblaiement des cadavres indigènes.

La chaloupe à vapeur *On-Kinh*, que l'on croyait perdue, est allée s'échouer sur le banc de sable voisin de la rive gauche du fleuve à environ 25 kilomètres de Hanoï. La chaloupe a de graves avaries.

Les chaloupes à vapeur *Marie-Louise* et *Éclair* ainsi que le remorqueur n° 4 ont été renfloués ; la chaloupe chinoise *Tai-Ly* a également été renflouée. Le *Foc-An,* chaloupe chinoise, est entièrement détruit.

À la gare les trains de Phu-lang-Thuong, Vietri et Haïphong arrivent tous avec des retards considérables.

La circulation entre Hanoï et Nam-dinh n'a pas encore été reprise.

Hung-yen

La passe des Bambous
(*L'Avenir du Tonkin*, 18 mars 1905)

La passe des Bambous s'ensable de plus en plus. Voilà plus de deux ans que les chambres de commerce le déplorent et que les journaux du Tonkin font cette triste constatation. En ce moment, les chaloupes ne peuvent plus y passer que trois fois par mois les jours de grande marée. Dernièrement, il y avait vingt-deux jonques ou chaloupes échouées dans le canal. On comprend quelle perte énorme en résulte pour le commerce local. Que l'administration, qui a créé les chemins de fer, tienne à assurer leur trafic, c'est assez juste mais quoi qu'elle fasse, il est des marchandises qui ne peuvent emprunter la voie ferrée, ne peuvent supporter les frais d'un transport rapide. Si le riz, par exemple, peut, à la rigueur, être transporté par le chemin de fer, il n'en est pas de même de la houille. Le charbon de terre, extrait à Hongay, est chargé sur jonques et remorqué jusqu'à Haïphong. De là, il doit être amené à Hanoï. Il l'est au moyen de vapeurs qui y amènent les jonques. On ne peut, pourtant, lui faire subir d'incessantes manipulations qui en élèverait les prix de revient, déjà assez forts, jusqu'à le rendre inabordable. En ce cas, il vaudrait mieux y renoncer et chauffer au bois. Or, à Hanoï, sans parler des usines des Tramways, de l'usine électrique d'éclairage, de la distillerie Fontaine, il est d'autres industries importantes qui font une grosse consomption de charbon. Cette seule raison serait suffisante pour qu'on prit toutes les mesures nécessaires afin d'assurer le transport de ce combustible.

Que faudrait-il pour cela ? Le dragage sur une longueur de cinq cents mètres de la passe des Bambous. Ce ne serait pas excessivement coûteux et nous allons le démontrer. Le Protectorat possède deux dagues qui sont inutilisées et demeurent inactives à Haïphong, les machines ont le personnel qui leur est attaché et qui touche sa solde, qu'elles travaillent ou non.

Il faut en assurer l'entretien et tous les gens du métier savent qu'une machine au repos qui se rouille demande des soins et fatigue à peu près autant que si elle travaillait. Donc, les frais généraux sont exactement les mêmes lorsque ces dragues restent au repos ou quand elles sont mises en service. Les seuls frais qu'entraîne leur mise en action sont les dépenses d'huile et de combustible

Cela, les ingénieurs des Travaux publics le savent aussi bien que nous et ont fait depuis longtemps ce calcul. Ils peuvent donc évaluer à combien reviendrait le dragage des Bambous sur la longueur de cinq cens mètres dont nous avons parlé. C'est une dépense presque insignifiante, surtout si on la compare au budget des Travaux publics, et, d'un autre côté, le commerce réclame ce travail avec la dernière énergie.

Nous aimons à espérer qu'un des premiers ordres que donnera M. Guillemoto sera celui d'entreprendre ce dragage qui coûtera si peu et rendra de si grand services.

Hung-yen

La passe des Bambous
(*L'Avenir du Tonkin*, 26 avril 1905)

Le port de Hanoï est une réalité. Il l'était déjà par le nombre et l'activité des divers bateaux, chaloupes, jonques, sampans et radeaux, qui le fréquentent. Mais nous lisons sur une affiche officielle, émanant des Travaux publics : Port fluvial de Hanoï.

De plus, le même service va procéder à une amélioration de plus, la pose d'un ponton flottant métallique pour supporter la passerelle métallique qui relie actuellement le ponton en bois du port fluvial de Hanoï à la berge, et la mise e place de cette passerelle sur le ponton et la pose d'une passerelle métallique pour relier le ponton en bois existant au ponton flottant métallique à construire et la mise en place de cette passerelle sur les deux pontons.

Souhaitons, sans demander la création d'un capitaine de port, que les Travaux publics dotent Hanoï d'un ensemble de travaux qui fera de Hanoï un port véritable, avec tout l'outillage utile. Ces améliorations ont fait, du reste, l'objet de bien des articles de l'*Avenir du Tonkin* l'an passé.

Le jaugeage des bois
(*L'Avenir du Tonkin*, 17 mai 1905)

Les indigènes qui conduisent à Hanoï des bois et des bambous provenant de la Haute-Région se plaignent généralement de la façon dont le jaugeage est opéré par les employés de l'administration. Bien des fois déjà, la Presse tonkinoise s'est faite l'écho de ces plaintes légitimes. Puisque nos protégés consentent à payer les droits parfois un peu forts que nous leur imposons, il faudrait … appliquer les taxes d'une façon très exacte et sans qu'ils puissent dire que, luttant de finasseriez avec eux, le fisc cherche à les mettre dedans. Ce ne sont point là des procédés dignes d'une, grande administration. Quand les contrôleurs montent dans les barques ou sur les radeaux pour jauger, leur poids fait enfoncer d'autant l'appareil flottant. Est il légitime de taxer cette quantité de flottage qui ne se produit qu'au moment où le radeau se trouve surchargé par les contrôleurs ? Évidemment non. Notre port fluvial ne reçoit déjà plus tant de bois. Il y aurait là une étude à faire et une solution à trouver. Il y va de la vie commerciale de Hanoï qui s'est déjà beaucoup modifiée depuis quelques années. Qui osait dire que c'est en bien ?

CHRONIQUE LOCALE
(*L'Avenir du Tonkin*, 19 mai 1905)

Adjudication. — Le Service des Travaux publics fait passer l'avis suivant.

La réception des offres pour :

1° la fourniture et la pose d'un ponton flottant métallique pour supporter la passerelle métallique qui relie actuellement le ponton en bois du port fluvial de Hanoï à la berge, et la mise en place de cette passerelle sur le ponton ;

2° la fourniture et la pose d'une passerelle métallique pour relier le ponton en bois existant au ponton flottant métallique à construire et la mise en place de cette passerelle sur les deux pontons,

primitivement fixée au 9 mai 1905, est reportée au vendredi 9 juin 1905.

Sur le fleuve Rouge
(*L'Avenir du Tonkin*, 14 mars 1906)

Les caprices du fleuve Rouge ont créé en aval du pont Doumer une forte langue de terre ; ce dépôt continue à s'amasser au mème endroit, de telle sorte que les chaloupes éprouvent actuellement les plus grandes difficultés à faire leurs évolutions, surtout quand il s'agit de redescendre le courant.

Les crues prochaines produiront un nouvel apport de terres, le lit du fleuve s'en trouvera de plus en plus obstrué.

On se demande pour quel motif cette situation qui menace l'avenir de la batellerie aux abords de Hanoï, n'a pas été l'objet de l'attention des services intéressés. Bien des changements sensibles se sont produits dans le régime du fleuve-Rouge devant notre ville.

Cherche-t-on, en laissant aller ainsi les choses à interrompre le trafic, pourtant important, entre Hanoï et Haïphong par la voie fluviale ? Est-ce à une manière détournée d'obliger le commerce à se faire par la voie ferrée, On le croirait facilement quand on constate l'inertie des Travaux publics.

*
* *

L'an passé, un fort coup de vent fit dévier de son axe l'appontement métallique que les Travaux publics ont installé sur le quai du Commerce.

Quelques jours après l'accident, cet appontement fut relevé, mais, depuis lors, il en reste immobile au même endroit, ne servant à rien.

Qu'attend-on pour le remettre en place convenable et de l'installer de manière à rendre les services en vue desquels il a été primitivement construit ?

Cette masse de fer gisant inutile et sans emploi le long du quai fait triste figure.

La pénurie des ingénieurs ne doit pas être telle aux Travaux publics qu'il ne s'en trouve un pour rendre ce matériel à sa première et utile destination.

CHAMBRE DE COMMERCE DE HANOÏ

Séance du 9 octobre 1906
(*L'Avenir du Tonkin*, 9 novembre 1906)

La séance est ouverte à 9 heures soir.

Sont présents : MM. Veyret, vice-président ; Brossard, Bonnault, H. Debeaux, Chesnay et Maron, membres ; Vu-dinh-Nghiên et Bach-thai-Buoï, membres indigènes.

Absents excusés : MM. Guioneaud, président, Ducamp, Fischer, L. Schneider, H. Bourgouin et R. Blot, en France.

Lecture est d'abord donnée des procès-verbaux des deux dernières séances, qui sont adoptés .

L'ordre du jour est très chargé ; il comporte : 1° Voie ferrée des quais ; 2° .Service fluvial de Yên-Bay à Lao-Kay ; 3° Proposition pour distinctions honorifiques ; 4° Modifications aux tarifs douaniers ; 5° Commission des disettes ; 6° Monopole des Tabacs ; 7° Statistique du port fluvial de Hanoï ; 8° École professionnelle ; Rapport de M. Barbotin — 9° Correspondances diverses.

Voie ferrée des quais. — Le President donne communication à la chambre d'une lettre de M. le résident supérieur relative aux projets des Travaux publics et de la Société foncière pour l'établissement d'une voie reliant la gare de Hanoï au quai du Commerce.

Lecture est ensuite donnée du rapport de service des Travaux publics. M. l'ingénieur Gajan fait connaître qu'en vue de donner satisfaction à la chambre de commerce, un crédit de 15.000 piastres a été inscrit au budget local de 1906 pour « construction d'une voie de quai à Hanoï » ; le crédit, doit être considéré comme une subvention du budget local.permettant l'exécution des travaux d'infrastructure, acquisition de terrains non comprise.

D'après l'avant-projet préparé parle service des Travaux publics, le tracé de cette voie longe sur le côté droit la voie du chemin de fer de Hanoï à la porte de Chine, jusqu'à la rampe d'accès du pont de Hanoï ; il s'en détache ensuite pour emprunter le trottoir, coté fleuve Rouge, du quai du Commerce jusqu'à la traverse Fellonneau, fin du projet, un passage supérieur métallique eut prévu sous la rampe d'accès au pont de Hanoï, pour le passage de la voie du quai.

Les acquisitions .de terrains comprenant une superficie de 1.452 mètres, dont 175 mètres environ occupés par des constructions. Le tracé comporte 7 courbes dont la plus faible a 120 mètres de rayon. La seule rampe importante est celle uni existe entre la rue de Takou et la rue du Papier ; elle est de 0 m. 0155 sur 112 m. 29. La largeur de plate-forme des terrassements, en profil normal, est de 4 m. 44 ; l'épaisseur du ballast, de 0 m. 55 ; l'écartement de la voie est de 1 mètre. Le matériel de voie est celui du type adopté pour les chemins de fer à voie étroite du Tonkin. Le gabarit du matériel roulant est du même type Largeur, saillies comprises, 2 m. 80. Hauteur maxima du matériel roulant, au-dessus des rails, 3 m. 70.

La voie du quai aéra installée sur l'axe du trottoir, cote fleuve Rouge, du quai du Commerce, et posée au niveau sans saillie sur le profil normal du trottoir. Dès qu'il sera besoin, des terre pleins, côté fleuve, seront aménagés pour faciliter le chargement des marchandises sur les wagons.

Il est prévu un passage supérieur métallique de 4 m. 20 de largeur et de 4 m. de hauteur, sans poutre, pour le passage de la voie du quai sous la rampe d'accès au pont de Hanoï.

Cette voie du quai sera avantageuse au commerce, pour le transport des sels de l'Annam, du charbon de Nam-Dinh, des céréales exportées, maïs, riz, etc.

Les dépenses prévues s'élèvent à 186.000 francs, soit un coût kilométrique de 62.700 francs.

L'exploitation de voie du quai de Hanoï sera faite par le service de l'exploitations des chemins de fer de l'Indo-Chine qui percevra des taxes spéciales.

Les dépenses d'acquisition de terrains s'élèveront à environ 15.000 piastres ; la fourniture de matériel de voie à 110.000 francs, environ.

Le rapporteur conclut ainsi :

— Nous avons l'honneur de demander :

1° L'approbation de l'avant projet de quai de Hanoï ci-joint ;

2° que l'exécution des travaux soit faite au compte du budget local.

3° que l'acquisition des terrains soit supportée par le budget général qu'un crédit de 15.000 $ nous soit ouvert, à cet effet ;

4° que l'avant-projet ci-joint soit soumis à une enquête d'utilité publique.

Lecture est ensuite donnée du mémoire de la Société foncière de l'Indo-Chine.

Ce projet est tout simplement écarté par la chambre de commerce comme ne répondant pas aux desiderata formulés.

La chambre émet ensuite le vœu :

1° Que la voie des quais soit prévue comme devant s'étendre jusqu'à la hauteur de l'Hôpital militaire.

2° Qu’elle soit exécutée dès maintenant jusqu’à la hauteur de la rue de France.

la Chambre estime que ce prolongement s'impose en raison des facilités qu'il donnera aux nombreuses et importantes maisons de commerce qui ont leurs magasins et entrepôts situes dans le périmètre compris entre le quai du Commerce, la rue Balny, le boulevard Francis-Garnier, le boulevard Dong-Khanh, le boulevard Rollandes, le boulevard Bobillot et la rue de France.

3° que la voie prévue soit prolongée sur une longueur de 300 mètres en amont du pont d'Hanoï, les quais d'amont recevant les marchandises en provenance ou à destination du Haut-Tonkin, chargées en toutes saisons sur jonques ou sampans et pendant la période des hautes eaux sur les chaloupes à vapeur.

Les prolongements demandés par la chambre de commerce entraîneront une augmentation de dépenses ; il a paru à notre assemblée que si des raisons d'exploitation dont seule l'administration des Travaux publics est juge, ne s'y opposent pas, cette augmentation de dépenses pourrait être atténuée par un raccourcissement de la ligne d'environ 450 mètres, qui serait obtenu en employant la voie actuelle Hanoï-Porte de Chine, jusqu'à la hauteur du boulevard Félix-Faure, où la voie des quais se détacherait de la ligne principale pour suivre le tracé du projet.

Cette modification, si elle est possible, aurait également l’avantage d’éviter l’expropriation des terrains de la Société foncière de l'Indo-Chine.

4° Que les travaux soient entrepris le plus tôt possible.

Coll. Olivier Galand

Hanoï. — Quai du Commerce (Coll. Grands Magasins Réunis, Hanoï)

Coll. Olivier Galand

Hanoï. — Embarcadère et chaloupe des « Fluviales »

« Ça va chier, ici, au Tonkin, il y a de l'artillerie et de l'intendance qui montent dans la haute région, du côté de Yen-Bay dans le Yen-Té. Moi, je m'en bats l'œil avec une queue de sardine ; et toi ?? Tous ceux qui vont y aller n'en reviendront pas tous ?! »(29 janvier 1909)

Hanoï
La chambre de commerce chez le gouverneur général
(*L'Avenir du Tonkin*, 17 février 1910)

……

Au cours de la conversation, la question du port fluvial a été également agitée. M. Guermeur a demandé à M. le gouverneur général [Picquié] de le recevoir avec M. le président de la chambre de commerce de Haïphong, afin de l'entretenir plus longuement de cette question.

Hanoï
Chambre de commerce
(*L'Avenir du Tonkin*, 13 mars 1910)

La chambre de Hanoï s'est réunie samedi 12 mars, à 4 heures du soir, sous la présidence de M. Simoni, résident supérieur p.i.

M. Simoni félicite les nouveaux élus de la confiance que leur ont témoignée les électeurs et assure la chambre de commerce du concours le plus entier de l'Administration locale dans toutes les questions intéressant le commerce et l'industrie.

M. Guermeur lui répond en ces termes.

Monsieur le résident supérieur,

……

Parmi les autres questions qui sollicitent plus particulièrement [notre attention, je tiens à vous] signaler celle qui nous tient le plus à cœur : l'aménagement de notre port fluvial. Rien, jusqu'ici, n'a été fait pour faciliter l'embarquement ou le débarquement des marchandises à Hanoï. Nous ne méconnaissons certes pas les difficultés qu'il y aurait à procéder dès maintenant à des installations stables et définitives ; avec un fleuve aussi capricieux que le fleuve Rouge et dont le cours n'est pas encore suffisamment connu, les dépenses considérables que nous engagerions dans ce sens risqueraient d'être inutiles. Mais, d'autre part, l'extension tout constante du commerce hanoïen exige tout au moins certaines améliorations à la situation présente : elles aideraient d'ailleurs puissamment au développement commercial de notre cité.

……

Prenant la parole après M. Guermeur, M. Simoni réitère l'assurance du concours de la Résidence supérieure dans l'œuvre entreprise par la chambre de commerce. Il set absolument d'accord avec elle sur la question des Chinois en Indochine Quant an port fluvial de Hanoï, le service des Travaux publics va terminer incessamment ses études sur le cours du fleuve Rouge dans le parcours de Hanoï.

……

Hanoï
La commission du port fluvial
(*L'Avenir du Tonkin*, 25 mars 1911)

La commission du port fluvial, composée de MM. Bonnault, vice-président de la chambre de commerce de Hanoï, Blot, Halff et Ellies, membres de cette compagnie, s'est réunie dernièrement pour examiner le projet d'achat d'une maison sise quai du Commerce et appartenant à une grande maison de la place, afin d'y installer des entrepôts.

Au cours de cette réunion, les membres de la commission ont étudié une question fort intéressante : celle de la construction de magasins-abris en bordure du fleuve, sur l'espace situé entre le pont de chemin de fer et le dépôt de pétrole. La commission, après avoir discuté les propositions émises, s'est rendue sur les lieux afin de déterminer l'emplacement des futurs magasins. Ceux-ci seraient au nombre de trois, d'une longueur de 40 mètres chacun, et édifiés, le premier non loin du dépôt de pétrole ; le second en face du point d'atterrissage des chaloupes chinoises ; le troisième vers les appointements Deschwanden.

L'utilité de ces magasins-abris n'échappera à personne ; elle apparaît surtout au moment de la campagne des grains où le mouvement du port fluvial est très important.

La chambre de commerce de Hanoï dispose, croyons nous, d'une somme de 20.000 piastres pour ces travaux qui seront rapidement exécuté si aucune complication ne surgit.

Hanoï
La commission du port fluvial
(*L'Avenir du Tonkin*, 11 juin 1911)

La commission du port fluvial a été appelée, tout dernièrement, à examiner une proposition de location ou de vente d'immeubles que soumettait à la chambre de commerce de Hanoï l'Union commerciale indochinoise*.

Cette société possède, en effet, quai du Commerce, de vastes entrepôts avec écuries et maison d'habitation pouvant servir de bureaux et de logements, et elle offrait à la chambre de commerce, qui pourrait y installer des magasins généraux ou des docks, de s'en dessaisir. Les conditions étaient les suivantes :

Location, pour trois ans au minimum, loyer annuel 11.000 francs.

Vente : 125.000 fr. comptant, ou paiement en 25 annuités de 12.500 fr., étant entendu que si, pour une raison quelconque, les annuités cessaient d'être payées aux époques déterminées, les versements déjà effectués resteraient la propriété de l'Union commerciale à laquelle l'immeuble ferait immédiatement retour. En un mot, l'immeuble ne deviendrait définitivement la propriété de la chambre de commerce qu'autant que les annuités seraient acquittées sans interruption et pendant 25 années consécutives.

La commission du port, après un examen attentif des propositions qui lui étaient faites, après s'être même rendue sur les lieux pour visiter les immeubles, a décidé de décliner ces offres et d'employer les 20.000 piastres dont dispose actuellement la chambre de commerce pour construire sur les bords du fleuve, trois magasins-abris.

Hanoï
L'activité du port fluvial
(*L'Avenir du Tonkin*, 21 juin 1911)

L'activité du port fluvial est intense, le jour comme la nuit, depuis qu'a commencé la campagne des maïs.

Entre le pont Doumer et le dépôt le pétrole, pas une place qui ne soit prise par les chaloupes d'armateurs français ou par les chaloupes chinoises et entre elles, les sampans et les jonques viennent se glisser.

Sur les quais, les tas de sacs de maïs se dressent, imposants, débarqués rapidement et rembarqués bien vite pas d'autres. La chambre de commerce a eu une excellente idée en projetant de construire des magasins-abris dont la nécessité apparaît grande en ce moment puisque le fret est obligé de rester en plein air, exposé à la pluie et aux vols.

Nous regrettons que les statistiques mensuelles [...] ne comportent pas de plus amples renseignements relevant les mouvements du port fluvial car il y aurait actuellement des considérations intéressantes à faire avec les précédentes années, et sur une période de quatre ans, cinq ans au plus, on pourrait voir quel a été le développement extraordinaire de la circulation du maïs au Tonkin.

La commission du port fluvial
(*L'Avenir du Tonkin*, 5 août 1911)

La commission du port fluvial, composée de MM. Bonnault, Blot, Halff, Ellies, s'est réunie vendredi matin, à 8 h., à la chambre de commerce, pour examiner un projet d'arrêté soumis à l'étude de cette compagnie par la résidence supérieure au sujet de la construction des magasins-abris.

MM. les membres de la commission ont longuement discuté. Après quoi, ils sont tombés d'accord, sauf sur certains points qui devront être traités de concert avec la municipalité.

Incessamment, la chambre de commerce fera donc appel à la concurrence pour la construction de trois premiers magasins représentant une valeur de 15.000 p.

Les hangars-abris du quai du Commerce
(*L'Avenir du Tonkin*, 3 avril 1912)

La chambre de commerce ayant nommé une commission aux fins d'élaborer un projet de règlement pour le dépôt des marchandises sous les hangars-abris du quai du Commerce, voici quelles ont été les dispositions arrêtées :

1° Les hangars-abris sont accessibles de jour et de nuit ; leur emploi n'est pas obligatoire.

2° La taxe perçue d'avance par les soins de la municipalité de Hanoï est fixée a deux cents (0 $ 2) le mètre carré par journée de vingt-quatre heures pour les dépôts faits au fur et à mesure des demandes.

Cette taxe est de un cent et demi (0 $ 15) pour les marchandises déposées par les abonnés.

Le minimum de perception est de dix cents (0 $ 10).

3° La journée est décomptée de midi au lendemain à midi.

Toute journée commencée paie la taxe entière, qui est exigible au moment du dépôt des marchandises quelle que soit l'heure de leur entrée sous les hangars.

4° Des abonnements mensuels s'appliquent à chacun d'une superficie maxima de vingt mètres carrés (20 m^2) pour les abris numéros 1 et 2 et de cinquante mètres carrés (50 m^2) pour l'abri n° 3, sont délivrés à toutes les personnes qui en font la demande.

Ces abonnements, payables d'avance, seront décomptés du premier au dernier jour de chaque mois.

Ils sont renouvelables dans la mesure du possible ou résiliables à la demande des intéressés qui doivent prévenir la municipalité cinq jours avant la fin du mois en cours.

Faute par eux d'accomplir cette formalité, l'abonnement du mois suivant est exigible.

L'abonnement est accordé pour un hangar désigné par le demandeur qui peut, s'il le désire, avoir un emplacement dans chacun des trois abris.

Il restera toujours une superficie libre pour les besoins courants des personnes qui ne font pas d'opérations fréquentes et régulières.

Cette surface disponible est fixée à :

50 m^2 pour l'abri n° 1 ;
50 m^2 pour l'abri n° 2 ;
80 m^2 pour l'abri n° 3.

En principe, il n'est accordé qu'un seul abonnement par hangar ; toutefois, si les demandes le permettent, une même personne peut obtenir tout ou partie de la surface réservée aux abonnés.

5° Les dépôts sont faits aux risques et périls des intéressés sans aucune responsabilité pour la municipalité ou la chambre de commerce de Hanoï, quelles que soient les causes qui peuvent. être invoquées.

6° Toute personne qui aura déposé des marchandises sous les abris sans en faire la déclaration à l'agent de police chargé de la surveillance du port, devra payer le double de la taxe.

7° Le présent règlement est provisoire et révocable du jour au lendemain sans que les dépositaires des marchandises puissent prétendre à aucune indemnité.

La chambre adopta sans observation le présent projet et a chargé M. Ellies de s'entendre avec la résidence-mairie pour l'application du règlement.

Les hangars-abris du port fluvial

(*L'Avenir du Tonkin*, 15 avril 1912)

M. Logerot, administrateur-maire, est tombé d'accord — sauf quelques petites modifications insignifiantes — avec M. Ellies, délégué de la chambre de commerce, au sujet des marchandise» déposées sous les hangars-abris du port fluvial.

Les hangars seront livrée le 1er mai prochain et pourront être utilisés à cette date.

Les taxes seront perçues par les soins de l'agent de la police fluviale.

[Le port de Hanoï]
par le colonel Bonifacy
(*L'Avenir du Tonkin*, 17 décembre 1922)

Les journées fraiches et ensoleillées dont nous gratifie cet aimable hiver ne vous convient-elles pas à une promenade à bicyclette, motocyclette, en automobile ou en voiture, mais de promenade à pied, de cette promenade qu'a chanté J. J. Rousseau dans une page charmante, promenade dans laquelle on a la faculté de s'arrêter où bon vous semble, d'admirer les œuvres de la nature ou le travail de l'homme, de penser, de noter ses impressions.

Dirigeons nous donc du square Paul-Bert aux verts ombrages vers le quai autrefois du Commerce, maintenant Clemenceau, par le boulevard amiral Courbet et la rue de Bac-Ninh, baptisée Maréchal-Pétain. Ces voies nous rappellent de glorieux souvenirs, elles sont ombragées d'arbres majestueux, mais ne sont guère bordées que par l'envers de grandes bâtisses, cercle de l'Union, groupe scolaire d'un point cardinal quelconque, bâtiments annexes de la mairie, du Trésor, etc., entre lesquels se pressent quelques vieilles maisons annamites déjetées, décrépites, s'appuyant, de peur de tomber, les unes sur les autres, et abritant, pour la plupart, des commerçants en bois. Voyez-vous l'abominable pavillon qui abrite les Contributions directes ? Plaignons-les d'être si chichement logées, elles qui alimentent le luxe des autres administrations. À droite, je déniche.une bâtisse où on offre des chambres à louer au mois ou à la journée, soit au no 17, soit à l'annexe, no 5. Je n'oserai vous recommander ces chambres bien que, ainsi que le dit l'enseigne en français, en quoc-ngu et en chu-nôm, elles soient pourvues pour la 1re classe, d'électricité, de ventilateurs, de tout le confort moderne en un mot.

Notons cette affiche prometteuse : Gains du Midi prospère.

Saviez-vous que la rue de Bac-ninh portait le nom du maréchal Pétain ? Moi non, je reste planté en face de la plaque qui porte ce nom glorieux. C'est qu'il évoque en moi de multiples souvenirs, et je revois mon camarade Pétain, lieutenant au 3e Chasseurs, encadrant sa haute taille dans l'embrasure d'une porte de la grande rue, à Besançon, et écoutant avec complaisance, son œil doux bleu un peu distrait, les fariboles que je lui raconte.

Mais continuons notre promenade. Avez-vous quelquefois remarqué ces caisses en terre cuite, percées de trous, ornées de caractères *phuc* (bonheur) et *tho* (longue vie) stylisés ? Elles ont à peu près 50 cm. de longueur sur trente de hauteur et autant de largeur. À côté d'elles sont des caisses de même forme, mais plus petites. Ce sont des cercueils. Les Annamites font désincarner les morts dans une tombe provisoire, en plein champ, puis après trois ans, les trois ans de la période de deuil, ils procèdent au relèvement du squelette (*cat xac*), qu'ils enferment dans le petit cercueil en faïence dont il est question, et qu'ils enterrent à nouveau, en l'entourant d'un lit de maçonnerie, dans les dépendances de la maison.

Cette opération est très délicate. Il faut d'abord choisir un jour faste, ne pas omettre de recueillir tous les ossements, puis consulter un géomancien, afin de fixer le point précis de la sépulture pour que les esprits vitaux, qui reposent avec la dépouille

mortelle, ne soient point contrariés par les effluves contraires du vent et de l'eau (*phong-thuy*).

Les grands cercueils ornés sont pour les grandes personnes, les petits pour les enfants.

Voici des temples : Celui des génies de rang élevé, celui de la Paix de l'Est, enfin celui du Midi... bon, voilà que la langue française manque de l'adjectif adéquat, permettez-moi de placer le latin *longaevus*.

Le bois à brûler alterne avec le bois de construction, et une forte odeur de tanin se répand dans la rue, luttant avec les relents qui viennent de la rue de la Saumure. Mais voilà un charmant petit pédicure, de style oriental : c'est le refuge qu'une administration prévoyante et maternelle offre à l'agent de police fatigué de sa lente promenade ou surpris par une pluie d'orage.

Les maisons suivantes s'intitulent : Gains réunis ; du Pont du Sud ; des Principes primordiaux. Savez-vous ce que signifie le mot enseigne, ou plutôt celui que nous traduisons par enseigne ? Non — Et bien, voici. il représente un tigre, une bouche, et l'air qui s'échappe avec effort de cette bouche. C'est donc grondement du tigre. Ce mot a signifié ensuite les ordres que criait le général (le tigre) dans son porte voix ; puis l'annonce du crieur public, du héraut, enfin une annonce quelconque, même commerciale. C'est ainsi que chaque caractère éveille un petit monde d'idées, et qu'en voyant la pacifique enseigne d'un petit marchand, l'imagination nous transporte dans la forêt, puis au milieu de guerriers cuirassés, dans une foule où le héraut clama les ordres du roi. C'est très amusant, croyez le bien, et cela n'atrophie pas du tout l'esprit et l'imagination, comme on se plaît à vous le répéter.

Voici la boutique d'un gros commerçant chinois : il s'intitule, en caractères latins. Kouang-Sune-Long. Que veut bien dire ce *Sune* ? Voilà le caractère, qui, formé des deux idéogrammes *homme* et *parole*, veut dire bonne foi, fidélité, confiance. En y joignant les autres caractères, nous traduisons : *Amas de l'immense bonne foi*, mettons, si vous voulez, *probité*. En annamite ce caractère se prononce *tin,* en quan hoa *sinn*, etc., etc.

Tout en causant, nous voici sur le quai. Nous allons le parcourir de l'amont à l'aval après avoir jeté un coup d'œil sur un petit temple que l'on termine. Il est très orné au dehors, avec des chauves souris, emblème du bonheur, paraissant empaillées, tant elles sont bien imitées. L'inscription, moitié en chu nôm moitié en caractères, nous dit qu'on y vénère Madame la Princesse de la moitié du Ciel.

Après avoir dépassé le pont du chemin de fer, nous avons, à notre gauche, un banc de sable où de jeunes Annamites s'exercent au football. À droite, un fabricant de meubles en jonc, nattes, paillassons, descentes de lit. Nous voyons sur le quai un assez grand nombre de voitures qui, précisément, transportent en ville ces joncs. C'est une nouvelle industrie, et nous ne sommes plus obligés de nous fournir à Hongkong, ou à Singapour. Voici les marchands de corde, de sel, de charbon, puis des marchands de bois en grume, avec des enseignes parlantes : Les bois de jade, les montagnes printanières, les gains réunis, la prospérité du Midi.

Voici des boutiques où on vend du cu-nàu, qui donne la teinture kaki, et celle qui sert à teindre en brun les vêtements des Annamites. C'est un produit des forêts, on peut même le manger, en cas de besoin, et on raconte que l'empereur Yu (2205 à 2198 av. J.C.), faisant campagne dans le Midi, en nourrit ses troupes dans le besoin. Aussi l'appelle-t-on, en chinois : Nourriture supplémentaire de Yu.

Voici la rue Jean-Dupuis, la rue Neuve des Annamites, où se fondèrent les premiers comptoirs européens, avec sa curieuse porte, un des restes, trop rares, du vieil Hanoï. L'école supérieure du Groupe Nord, ancienne École des Interprètes, et, non loin de là, la Halle aux grains. En face de la halle, l'école privée qui « Ouvre l'intelligence » — un grand marchand de riz chinois dont l'enseigne m'intrigue. Je n'en comprends pas le premier caractère formé des idéogrammes *métal* et *vaste*. Recourons au dictionnaire de

K'ang Hi, l'émule et le contemporain chinois du Louis XIV : c'est un superlatif de grand, donc : *Immense prospérité*. En chu nôm annamite, le même caractère signifie *scie, scier*.

Transportons-nous sur les bords du fleuve. On y charge des sacs de riz, des caisses d'alcool, on décharge du charbon, des briques, des tuiles dont chacune est soigneusement enveloppée dans la paille. En face se trouvent presque exclusivement des marchands de riz, puis de paddy, de maïs, de sésame, de sel. Voici le quai de la maison Foc Sang (*naissance heureuse*) et le vapeur Long mon (*porte du dragon*), prêt à partir pour Nam-dinh. Voici celui de Bach-Thai, étincelante prospérité, enfin celui de Sô ha Tru ; en voyant le nom *Sauvage* écrit au dessus, on devine sans peine ce que signifient ces trois caractères chu nôm, ornés, je ne sais pourquoi, de l'idéogramme *main*.

Mais, mes chers compatriotes, vous ne savez, donc pas que vous vous ridiculisez en laissant ainsi défigurer vos noms. D'après la règle, vous n'en devez laisser écrire en caractères que la première syllabe qui, pour les Annamites et les Chinois, représente votre nom de famille, et le caractère employé doit suggérer une idée honorable, en caractères, et non en chu nôm.

Ainsi, pour écrire Sau, on a le choix entre *sô*, crêpe de soie, *sô*, foin, herbivore, *sô*, jeunes oiseaux, *sô*, registre, destinée. Ce choix n'est malheureusement pas grand, et je ne vois guère qu'*oiselet* qui soit convenable. Je me rappelle, à ce propos, que j'avais autrefois signalé le même fait à M. Picanon : on avait transcrit son nom par des caractères qui signifiaient : *le laboureur aux chants plaintifs*, ce qui était très poétique tandis que *sô ba tru* veut dire, à la rigueur, comparer, trois, soustraire, ce qui n'a aucun sens.

Inutile de dire que le quai de M. Sauvage répand un forte odeur empyreumatique; on y charge la liqueur officielle qui doit égayer les festins du pauvre paysan et lui faire oublier les chagrins de l'existence, à la ligne et en vers Ses femmes, ses enfants, les soldats, les impôts.

Le créancier et la corvée. Comme dit le bon La Fontaine.

Voici le quai de déchargement des bois. Les radeaux ont fait place aux innombrables jonques qui se pressent sur la rive, et aux chaloupes à vapeur des compagnies chinoises, annamites et françaises. Nouveaux jeunes gens qui s'exercent au football sur le banc de sable.

À droite, l'immeuble Bach Thai, la coquette maison Sauvage, quelques maisons annamites, puis les grands bâtiments des Travaux publics, de la Douane, magasins de la Compagnie asiatique et africaine, bâtiments officiels ou presque, que coupent agréablement, les belles maisons Baud, la ruche bourdonnante des ateliers Aviat. l'usine à glace, la maison Berthet et Charrière.

Mais je ne puis, en passant devant la maison Baud, ne pas me rappeler qu'elle a été bâtie par l'excellent M. Vergriète, celui qui se joua si aimablement de certains journalistes parisiens en leur affirmant que le dé Tham avait construit un souterrain allant du Yên-Thê en Chine ; un tunnel de plus de 300 kilomètres, franchissant marais, montagnes et fleuves !!

En face se dressent, dans une presqu'île, les entrepôts de Standard Oil, écrasant de leur masse altière l'humble Compagne asiatique des pétroles. Puis, sur les laisses du fleuve, se pressent les plantations de mûriers. Les cultures, noyées aux hautes eaux, ont remplacé les eaux du fleuve qui, jadis, coulait, même pendant la saison sèche, sous les jardins de la Concession.

Je vous invite, cher lecteur, à entrer avec moi dans le magasin des postes et télégraphes. Vous ne vous doutez pas, sans doute, que de là sort tout le matériel employé pour la construction des nombreuses lignes dont le réseau s'étend sur toute l'Indochine. Malgré son exiguïté, près de 6 mille pièces par jour vont de cet atelier dans tous les pays de l'Union. Dans les magasins s'entassent les archives, le matériel qu'entourent les bâtiments où se travaillent le fer et le bois. L'amiable comptable du

matériel, M. Briand, me montre les câbles, tubes en plomb qui n'ont guère plus de 4 cm. de diamètre, contenant tantôt 58, tantôt 116 fils isolés qui, dans la traversée des villes et des fleuves, remplaceront bientôt, pour les lignes télégraphiques et téléphoniques, les fils aériens. Nous avons tous l'innocente manie de ridiculiser les administrations. Un quart d'heure passé dans les ateliers des postes et télégraphes nous apprend que, dans celle là du moins, on travaille et on progresse.

Mais pourquoi les Européens n'habitent-ils pas plus nombreux le quai du commerce ? À l'étage des maisons, on découvre un magnifique panorama : c'est le fleuve majestueux qui serpente et se perd dans la campagne si bien cultivée, émaillée de toute la gamme des verts, parsemée de haies de bambou finement découpées enserrant les villages aux toits de chaume, parmi lesquels brillent les pylônes de quelque pagode. Au nord-ouest, s'estompant dans une buée lumineuse, se laissent deviner les hautes cimes dentelées du Tam-Dao, tandis que dans le fond, au nord, se dessinent les collines arrondies de Bac-Ninh, en avant des verts foncés du Yen-Thé, de Kep. Et, ce qui n'est pas négligeable, en été surtout, la brise du soir souffle dans les maisons, qui n'ont pas devant elles un écran surchauffe par le soleil ardent de la journée.

Auguste L. M. Bonifacy

La chaloupe « Kong-Mone » coule en vue de Hanoï
(*L'Avenir du Tonkin*, 15 février 1913)

Ces jours derniers, la chaloupe *Kong-Mone* ayant une forte cargaison de riz et de nombreux passagers à son bord a coulé à deux kilomètres environ du port fluvial.

Le pilote, pour éviter tout accident, a donné en plein dans un banc de sable et les passagers ont pu être ainsi sauvés. La marchandise a été, en partie, abîmée ou perdue.

Des équipés d'ouvriers sont parties pour essayer de renflouer le *Kong-Mone*.

LE PORT DE HANOÏ
par André Ducamp [4]
(*L'Avenir du Tonkin*, 12 avril 1913)

On nous écrit :

L'Inspection générale des Travaux publics de l'Indochine et la direction du Tonkin savent-elles qu'il existe une association internationale des congrès de navigation lesquels se préoccupent, au premier chef, de la navigabilité des fleuves et de leurs estuaires ?

Chaque année se tient un congrès : en 1912, le douzième a tenu ses assises à Philadelphie, et de très importantes conclusions ont été adoptées par lui.

Bien qu'il n'y ait pas, à proprement parler, de méthode générale d'amélioration de la navigabilité des rivières qui soit applicable dans tous les cas, il n'en est pas moins vrai que le choix à faire parmi les moyens éprouvés et préconisés est toujours commandé par les circonstances et par la similitude qui lie la manière d'être du fleuve considéré à celle de tel autre déjà soumis À une « bonne hygiène ».

Chaque procédé est, d'ailleurs, susceptible de perfectionnement et de meilleures adaptations.

Dans tous les cas, il est nécessaire que des études scientifiques conduites par des ingénieurs spécialisés soient entreprises pour chaque cas d'espèce ; ces ingénieurs

---

[4] André Ducamp : patron de la Cie française immobilière (Hôtel Métropole).

spécialistes, véritables docteurs, doivent établir le diagnostique du fleuve malade en un formulaire clair, précis mais complet qui contiendra tous les renseignements permettant de définir ses caractéristiques et celles de ses affluents au point de vue de leur régime et de leur navigabilité.

Tous ces travaux préparatoires ne devraient-ils pas être, depuis longtemps dans un pays comme le Tonkin, merveilleusement préparé par la nature pour les transports par eau, soit qu'il s'agisse de marchandises et de matières premières encombrantes, soit que l'on ait à atteindre des points non encore desservis par le rail (régions minières de la rivière Claire et de la rivière Noire) de telle manière qu'il ne reste plus qu'une question budgétaire à trancher pour passer à l'exécution.

Au lieu de cela, c'est toujours dans le vide que l'on s'agite tandis que l'administration des travaux publics s'enveloppe d'un mystère redoutable.

Le journal « le Temps » du 11 mars 1912, rappelait les protestations de la chambre de commerce de Hanoï, protestations restées sans effet d'ailleurs.

De guerre lasse, cette assemblée a présenté en 1911 un vœu demandant que le programme des travaux arrêtés, dit-on, depuis longtemps, soit mis à exécution.

De quel programmé s'agit-il et par qui a-t-il été arrêté ?

Quelles sont les méthodes employées ou préconisées ?

Les Travaux publics font, il nous semble, depuis plus de vingt années, des essais divers sans [lignes] directrices, le tout au gré de tel ou tel ingénieur, voire de tel ou tel conducteur, sans doute omniscients mais ayant encore à faire toutes les écoles pour atteindre à la maîtrise des ingénieurs métropolitains, ayant fait leurs preuves dans la conduite de travaux de correction de fleuves. Ne vaudrait il pas mieux appeler ceux là en consultation ? Pour être payée un bon prix, une pareille consultation ne serait-elle pas bien plus économique que le système employé actuellement et qui consiste à accumuler des matériaux lourds et onéreux, de ci, de là, comme au hasard, et sans qu'aucune coordination apparaisse, sans qu'aucun lien ne relie les divers ouvrages massifs posés sur les bords du fleuve Rouge ?

Hanoï devrait être un port maritime ; il est menacé de n'être même plus un port fluvial.

À quoi donc auront servi les milliers de piastres dépensées ? À des palliatifs momentanés, à des dragages éternellement à recommencer et qui n'empêcheront jamais les lits des fleuves de s'exhausser. Un programme ; il faut un programme ; et, pour l'établir, il faut des techniciens sachant leur métier !

La colonie doit s'adresser à des ingénieurs spécialisés, français si possible, étrangers s'il le faut.

ADMINISTRATION DES TRAVAUX PUBLICS
CIRCONSCRIPTION TERRITORIALE DU TONKIN

SERVICE HYDRAULIQUE
(*Annuaire général de l'Indochine française*, 1918, p. 43)

Marnac (Edmond), sous-ingénieur de 3e classe (C.P.) (Entretien du port) à Hanoï ;

RÉCEPTION DU GOUVERNEUR GÉNÉRAL MERLIN À LA CHAMBRE DE COMMERCE
(*L'Avenir du Tonkin*, 11 octobre 1923)

DISCOURS DE MARIUS BOREL, PRÉSIDENT DE LA CHAMBRE D'AGRICULTURE,

AU NOM DES DEUX CHAMBRES

……

Port fluvial de Hanoï

Je tiens à profiter de votre présence parmi nous pour attirer votre bienveillante attention sur l'état lamentable des berges côté Hanoï qui, bientôt, n'auront de port que le nom.

A différentes reprises — depuis 1908 —, la chambre de commerce a protesté auprès des Services compétents et demandé que des mesures sérieuses soient prises pour obvier à l'ensablement progressif continu du port fluvial de Hanoï, favorisé par l'approfondissement du bras gauche dit de Gia-Lâm et que des travaux d'épis et de dragages soient entrepris, faute de quoi, et dans un temps relativement court, le passage des chaloupes et chalands de fort tonnage dans le bras droit du fleuve serait impossible aux basses eaux.

L'importance du port de Hanoï augmente d'année en année et, si rien n'est tenté pour lutter énergiquement contre cet ensablement, les commerçants et industriels seront obligés — dans un avenir prochain et comme il y a vingt cinq ans —, de transporter leurs marchandises sur la rive droite du bras gauche du fleuve.

Les armateurs devront procéder à des installations aussi onéreuses que précaires sur le bras gauche du fleuve pour permettre à leurs chaloupes et allèges d'accoster dans des conditions favorables.

C'est en vue d'éviter une telle régression dont les conséquences seraient funestes au Commerce local, que nous vous demandons avec insistance, Monsieur le gouverneur général, de vouloir bien mettre les crédits nécessaires a la disposition du Service des Travaux publics, que celui-ci prenne au plus tôt les mesures que la situation actuelle impose et réalise enfin un programme de travaux susceptibles de donner complète sa satisfaction aux intérêts commerciaux et industriels de la place.

Il conviendrait également que soit à nouveau reprise la question de l'outillage du port, question qui est toujours restée en suspend du fait de l'impossibilité dans lequel se trouvait et se trouve encore le Service des Travaux publics de fixer le lit du fleuve en face de Hanoï.

ADMINISTRATION DES TRAVAUX PUBLICS
CIRCONSCRIPTION TERRITORIALE DU TONKIN

SERVICE HYDRAULIQUE
(*Annuaire administratif de l'Indochine*, 1926, p. 44)

MM. Auphelle (Auguste), ingénieur principal de 3e classe (C. P.), chef de service à Hanoï ;

Bastid (Pierre), ingénieur-adjoint de 1re classe (C. P.), (port et quais) à Hanoï ;

Hanoï
LA MENACE DU FLEUVE
(*L'Avenir du Tonkin*, 31 juillet 1926)

……

La défense de Hanoï contre la menace du fleuve s'impose. Elle peut être réalisée, il nous semble, sans que cela coûte des sommes énormes, et l'on doit considérer qu'à la

négliger, il pourrait arriver que les dégâts causés par les eaux inondant la ville coûtent encore beaucoup plus cher, en nous couvrant de ridicule, pour ne pas dire de honte.

Sans doute nous pouvons nous rendre compte qu'il est possible d'avoir quelques doutes sur le lieu où sera le port futur de Hanoï et qu'en raison de ces doutes, l'on peut, dans les services intéressés, hésiter à engager des dépenses d'un port qui ne paraît pas avoir fixé son emplacement définitif. Cependant cette considération ne paraît pas devoir suffire à tout enrayer. Même si le port futur devait être à Gia-Lâm, les travaux de défense contre l'inondation auraient leur justification dans l'état actuel et même l'état futur.

……

M. DANDOLO.

Hanoï a perdu son port fluvial
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 26 février 1928)

C'est aujourd'hui chose faite, Hanoï n'a plus de port fluvial. Les chaloupes, jonques et chalands doivent s'arrêter devant l'hôpital.

Demain, ce sera peut-être à Thanh-tri, et la semaine prochaine, on ne peut savoir où ; mais en tout cas, rien ne permet d'espérer qu'avant les hautes eaux, il leur soit possible d'accoster entre la digue Fellonneau et le pont Doumer, qui, s'il fallait en croire les administrations des T. P. et municipale, seraient les limites de notre port fluvial. Là où, administrativement, il devrait y avoir de l'eau, il n'y a plus que du sable, et là où l'on pourrait établir des dépôts de marchandises, on ne peut rien débarquer.

Depuis des années, le commerce se plaint, et depuis des années les Pouvoirs publics enregistrent placidement ses doléances, en l'assurant que la question est à l'étude. Pendant ce temps, la situation s'aggrave, et rien n'est fait pour y apporter le remède qui s'impose. Un plan, paraît-il, existe, dû à un technicien qui nous inspire confiance. Pourquoi ne sort-il pas des cartons dans lesquels il demeure enfoui, et pourquoi ne le met-on pas à exécution ? Actuellement ou ne risque plus rien, et, même dangereux, ce projet ne pourrait pas être plus calamiteux que l'est l'indifférence que manifestent à l'égard de notre port ceux qui ont la charge de veiller aux intérêts de la collectivité.

France-Indochine [Daurelle]

N. D. L. R. — On ne le mettra pas à exécution parce qu'il faudrait prendre une décision, que pour prendre une décision il faut des chefs, et que c'est partout le règne des intérimaires :

Ingénieur chef de la subdivision du Tonkin, par intérim ;
Inspecteur général des T. P. par intérim ;
Résident supérieur du Tonkin, par intérim ;
Gouverneur général, par intérim.

(*L'Avenir du Tonkin*, 3 mai 1928)

L'aménagement du port fluvial de Hanoï. — La commission d'aménagement du port fluvial de Hanoï s'est réunie ce matin, à 9 heures, à la Résidence supérieure.

M. l'ingénieur Auphelle a soumis le plan relatif à l'emplacement du port de Hanoï.