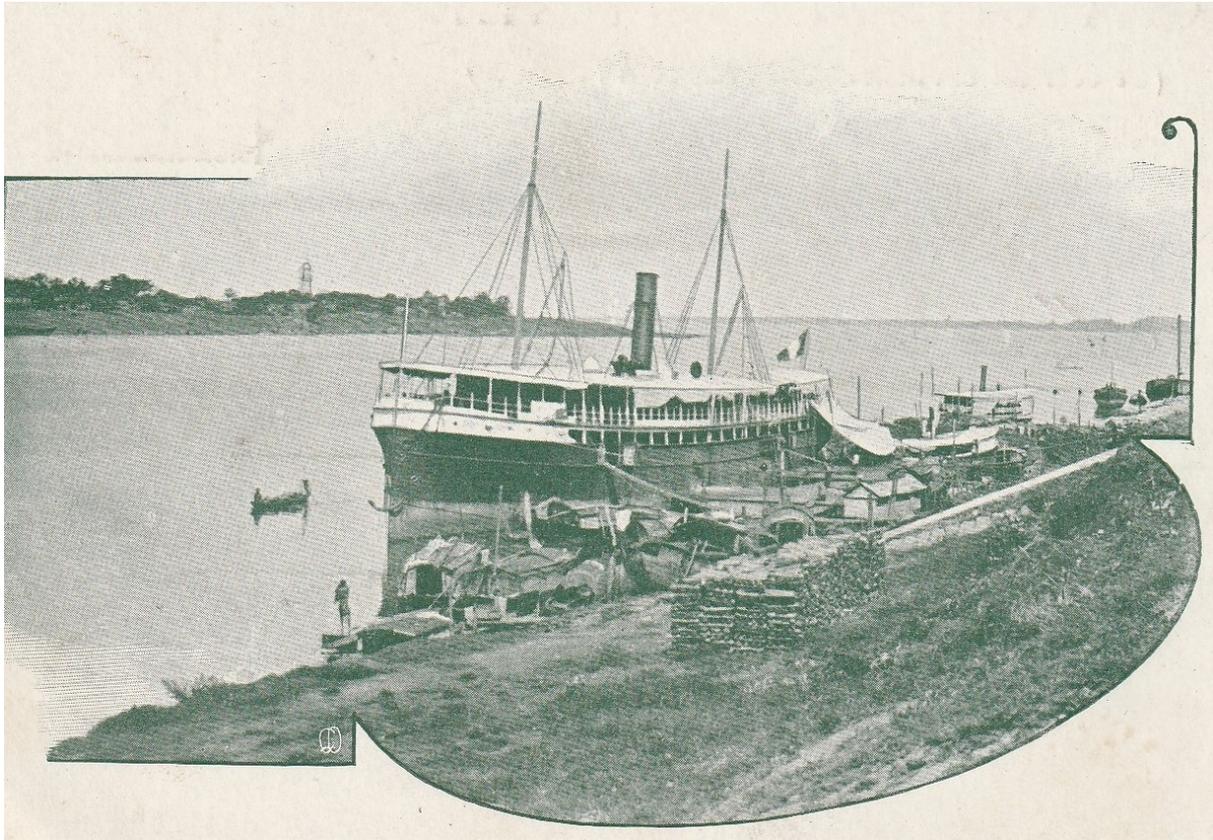


LE PORT DE PNOM-PENH



Coll. Olivier Galand
www.entreprises-coloniales.fr/empire/Coll._Olivier_Galand.pdf
Rade de Pnom-Penh. Claude et Cie, Imp.-édit. — Saïgon-Pnom-Penh

(Bulletin administratif du Cambodge, décembre 1887, p. 21-22).

Le résident général de la République française au Cambodge, officier de la Légion d'honneur.

DÉCIDE :

M. Mollat (Henri François), capitaine au long cours, est chargé provisoirement des fonctions de capitaine de port à Pnôm-Penh en remplacement et pendant la durée du congé accordé à M. Ropers, titulaire de l'emploi.

Il recevra, en cette qualité, à compter du 12 décembre courant, un traitement de cinq mille six cents francs par an, y compris l'indemnité de résidence et les frais de bureau.

Pnôm-Penh. le 21 décembre 1887.

Le résident général
de CHAMPEAUX.

M. Lionet, capitaine du port de Pnom-Penh (*L'Avenir du Tonkin*, 21 octobre 1896, p. 2, col. 1).

PNOM-PENH PORT LIBRE
(*L'Avenir du Tonkin*, 4 novembre 1898)

Nous faisons remarquer tout récemment que la première chose faite par les Allemands à Kiao-Tchéou avait été de déclarer le port franc, c'est-à-dire d'enlever toute barrière économique pouvant empêcher le développement du commerce.

C'est avec satisfaction que nous voyons reprendre en Cochinchine la question des ports libres et nous reproduisons l'intéressante étude suivante que nous trouvons dans le *Courrier de Saïgon* :

« Située à près de 300 kilomètres de la mer, au confluent des quatre bras du fleuve postérieur et du Mékong, la capitale du Cambodge est restée commercialement, pour ainsi dire, séparée jusqu'ici du reste du monde.

Un service régulier de vapeurs relie bien, il est vrai, cette ville avec Saïgon depuis 1874 mais il est interdit, par les arrêtés en vigueur, à tout navire étranger de circuler sur les eaux du grand fleuve et de venir directement charger ses marchandises dans le port même de ce centre producteur. Qu'arriverait-il si, rompant avec les coutumes surannées retardataires, le Gouvernement autorisait les flottes étrangères à remonter le Mékong jusqu'à Battambang ?

La question se présente sous des formes complexes, car, à côté de l'intérêt direct du commerce, nous ne devons pas perdre de vue l'importance publique d'une telle décision.

Bien que l'ouverture de cette superbe voie fluviale paraisse s'ouvrir sans obstacles aux partisans à outrance de l'expansion indochinoise, nous croyons devoir réserver quelques objections d'une grave importance, dont plusieurs personnages haut placés dans la politique et le commerce, se sont déjà préoccupés. D'aucuns affirment que la question est prématurée. D'autres prouvent que Pnom-penh grandirait au détriment de la capitale de l'Indo-Chine qui concentre, pour le moment, l'attention du monde colonial.

Nous n'avons pas la prétention de discuter cette importante affaire en quelques lignes. Nous nous proposons, du reste, de publier, à ce sujet, une intéressante étude, émanée d'un des Français les mieux placés en Indo-Chine pour envisager les défauts et les avantages d'une pareille décision.

Nous nous contenterons, pour aujourd'hui, de donner à nos lecteurs la teneur d'une lettre d'un grand intérêt, adressée à M. le gouverneur général par M. Rolland, [agent principal des Messageries maritimes à Saïgon et] président de la chambre de commerce. Dans ce véritable *exposé des motifs*, nos lecteurs trouveront largement matière à s'instruire et à élucider certains côtés de cette grosse question :

Monsieur le gouverneur,

J'ai l'honneur de répondre, au nom de la chambre de commerce, à votre lettre n° 1833 (3^e bureau), relative à un vœu émis par la chambre mixte du Cambodge pour que le port de Pnom-Penh fut ouvert à l'entrée de tous les navires de commerce.

Ce vœu, tel qu'il est exprimé, manque peut-être un peu de précision parce qu'il y est demandé que Pnom-Penh fut déclaré *port libre de manière à permettre les transports*

en droiture. Il y a là deux expressions qui on, une valeur toute douanière et qui, sans doute, représentent mal le but poursuivi par la Chambre de Pnom-Penh. *Port libre* signifie que le port est soustrait à toutes mesures douanières. Le mot *en droiture* s'applique aux marchandises qui, munies de passavant, arrivent en France ou dans les pays français en bénéficiant des avantages accordés aux produits coloniaux, leur transport s'effectuant soit sur le même navire soit sur des navires de la même compagnie, soit française, soit étrangère.

Tout nous porte à croire que ce n'est pas à ces points de vue que s'est placée la Chambre du Cambodge, et que ce qu'elle a voulu demander, c'est l'autorisation aux navires de venir à Pnom-Penh charger des marchandises pour les transporter directement à leur destination. C'est cette demande que nous examinerons puisque vous avez bien voulu nous demander noire avis.

La question est complexe, et vous voudrez bien nous permettre de l'étudier avec quelques détails.

*
* * *

Nous ferons observer tout d'abord que l'arrivée des navires à Pnom-Penh, pour se diriger ensuite sur un point quelconque en dehors du pays, est, dans l'état actuel de la réglementation de la navigation intérieure de la Cochinchine et du Cambodge, strictement limitée aux bâtiments naviguant sous le pavillon français. La navigation est absolument interdite, en dehors du Donai et de la rivière de Saïgon, aux pavillons étrangers. Nous renvoyons a ce sujet aux documents suivants :

Dépêche ministérielle du 24 avril 1879.

Arrêté du 25 juillet 1871.

Circulaire du Directeur de l'Intérieur du 15 mars 1884.,

Ces mesures ont été édictées pour des motifs politiques qu'il n'appartient pas à notre Chambre de discuter et devant lesquels nous ne pouvons que nous incliner tant quelles sont maintenues.

Par conséquent, la chambre du Cambodge ne peut, en l'état actuel, que demander l'accès des bâtiments de mer portant le pavillon français, pouvant charger à charger à Pnom-Penh des des marchandises a destination l'un port quelconque, soit de Fiance, soit de l'étranger.

Si nous nous plaçons sur le domaine purement théorique, nous ne voyons aucun empêchement à ce que des navires français se rendent directement à Pnom-Penh prendre un chargement pour l'exporter directement. Il est bien entendu, toutefois, que les mesures douanières appliquées à Saïgon le seraient également à Pnom-Penh et qu'il ne saurait être question, comme nous le disions plus haut de créer là un *port libre* en prenant cette dénomination dans le sens de la législation douanière. Un port libre créé dans ces conditions dans l'intérieur du delta du Mékong constituerait une modification profonde de notre régime douanier et il n'est pas douteux que, non seulement tous les riz du Cambodge sortiraient par ce port, mais encore une grande partie des riz de la Cochinchine qui donneraient lieu à une contrebande effrénée.

*
* * *

Mais nous n'insistons pas sur ce point, convaincus que nous somme» que ce n'est pas dans ce sens douanier que la chambre du Cambodge a employé la désignation de *port libre*.

Nous admettons donc, en nous maintenant, comme nous l'avons déjà dit, sur le terrain théorique, que les navires français peuvent opérer à Pnom-Penh comme à

Saigon, en étant soumis aux mêmes formalités, en ce qui concerne les droits de phare et d'ancrage, et les opérations de marchandises étant soumises aux lois douanières et de régie appliquées en Cochinchine. À ce dernier point de vue, il ne saurait en être autrement, puisque les deux pays sont liés par une association douanière qui confie à la Cochinchine le soins de la perception des taxes d'entrée et de sortie.

Mais si nous nous plaçons sur le domaine de la pratique, et on le permettra bien à une chambre de commerce, la question change de face.

*
* *

Nous devons laisser le soin à nos collègues du Cambodge d'examiner la question à ce point de vue, mais ils nous pardonneront certainement de donner notre avis à ce sujet. Nous le pouvons d'autant mieux, ce nous semble, que les maisons de commerce du Cambodge sont en relations constantes et des plus étroites avec celles de Saïgon au nom desquelles nous parlons. Dans la situation actuelle du commerce où la lutte est très vive entre tous les concurrents, les bénéfiques sont très peu élèves et ne sont obtenus qu'en tenant compte avec le plus grand soin de tous les frais, il importe de n'employer comme moyens d'action que ceux qui réduisent à leur minimum tous les frais généraux. Dans ces frais figurent au premier chef ceux qui incombent au chapitre des transports. Pour les réduire autant qu'il est possible, il faut faire usage de navires de plus en plus grands, transportant beaucoup et trouvant leur chargement complet, autant que possible, dans un seul port ou, tout au moins, dans des ports peu nombreux et d'accès facile. Ce sont-là des vérités nullement discutables.

*
* *

Or, il n'est certainement pas douteux, que l'on ne peut espérer voir venir à Pnom-Penh que des navires de dimensions médiocres et qui même n'y trouveront pas un chargement complet. Il y aura donc, de ce fait, un supplément de navigation entouré de beaucoup de risques dont il faut tenir compte pour les assurances et d'autres dépenses de diverses natures, avec la presque certitude que le navire incomplètement chargé sera obligé de venir compléter son chargement à Saïgon. Serait-il même complètement chargé à Pnom-Penh qu'il ne faudrait pas perdre de vue que ce navire, dont le tonnage est faible, serait dans l'obligation de demander des frets beaucoup plus élevés qu'un grand navire.

L'on nous répondra peut-être qu'à certaines saisons de l'année, les navires de cette dimension pourront trouver un chargement complet de riz du Cambodge. Nous ne le nions pas, mais nous répondrons que ce riz ne pourra être exporté que sous la forme de paddy puisqu'il n'y a pas de décortiquerie au Cambodge et nous nous bornerons à poser cette question : Le riz du Cambodge n'a-t-il pas un sérieux intérêt à venir se mélanger à celui de la Cochinchine afin d'y acquérir une meilleure valeur marchande ? Ne vaut-il pas mieux, pour ces riz, de venir sur le marché général de Cholon et de Saïgon où ils trouvent toutes facilités d'écoulement et des moyens puissants d'exportation ? Nous nous demanderons encore si le Cambodge n'a pas, comme la Cochinchine, un grand intérêt à ce que ces paddys soient travaillés dans le pays pour être exportés sous la forme de riz blanc ou de riz cargo.

*
* *

En résumé. Monsieur le Gouverneur, tout en admettant que rien ne s'oppose à ce que des navires de mer français puissent aller opérer à Pnom-Penh, en se conformant bien entendu aux mêmes obligations que dans les autres ports de la Cochinchine, nous croyons et nous le regrettons d'ailleurs, qu'aucun navire de dimensions suffisantes pour être rémunérateur, ne se hasarderà à monter jusqu'à Pnom-Penh pour courir des risques de navigation sans compensation possible. Il ne faut pas perdre de vue que ces risques entraîneraient certainement des augmentations de primes d'assurances, qu'elles ne seraient encore valables qu'à la condition d'avoir à bord des pilotes attitrés. Il y aurait, de ce fait, une sérieuse augmentation des frais de navigation. Il nous paraît, par conséquent, qu'il y aura toujours avantage pour le Cambodge à faire transiter ses marchandises par Saïgon dont le port peut recevoir les plus grands navires de mer.

Veuillez agréer, etc.

REPRÉSENTATION ÉCONOMIQUE DU CAMBODGE (*La Politique coloniale*, 18 février 1900)

MM. Ch. Jourdan, délégué du Cambodge au Conseil supérieur des Colonies, et Dupuy, négociant, membre de la chambre de commerce de Pnom-Penh, ont adressé au ministre des Colonies la lettre suivante, à l'effet d'obtenir que la chambre de commerce et de l'agriculture du Cambodge soit invitée à désigner son représentant dans le Comité consultatif de l'agriculture et du commerce des colonies :

« En fait, le Cambodge a tout autant de droits que la Cochinchine à être spécialement représenté dans le Comité consultatif de l'agriculture et du commerce des colonies. Il est même facile de démontrer que ses intérêts agricoles, industriels et commerciaux se trouvent souvent en antagonisme avec ceux de sa puissante voisine et ils ont besoin, par conséquent, d'être séparément défendus par un mandataire désigné à cet effet par la chambre mixte de commerce et d'agriculture du Cambodge.

Vainement et depuis qu'elle existe, la dite chambre demande pour tous navires, sous tous les pavillons, le libre accès de son port, qu'une vieille loi, dictée jadis par des motifs politiques, mais qui n'a plus, depuis longtemps, aucune raison d'être, maintient fermé.

Elle s'est toujours heurtée à l'opposition des chambres de commerce de Cochinchine uniquement inspirées par l'intérêt de leur commerce local. M. le gouverneur général a dû céder devant la pression qu'elles ont exercée auprès de lui et maintenir le *statu quo* dont le Cambodge a tant à souffrir. Ce pays produit, en effet, le tiers des riz exportés par la Cochinchine, il sert de débouché naturel à ceux qui proviennent du Siam, *province de Battambang, ng Kar Marat Laos*, et il se voit contraint et forcé à abandonner à sa voisine tout le bénéfice du travail et de l'exportation. Comment pourrions nous songer à installer dans notre colonie des rizeries étant donné que nous manquons, pour installer ces usines, du débouché régulier et assuré de l'exportation?

Nul ne peut, en outre, contester que tous les autres produits tels que les peaux, les cornes, les bois, les résines et même les poivres ne soient presque en totalité de provenance cambodgienne.

Ayant pour sortir de Pnom-Penh un fleuve admirable, le Mékong, et une superbe rade, qui n'a pas moins de 5 kilomètres de largeur, les producteurs cambodgiens se voient tenus à tout expédier à Saïgon, ce qui met à leur charge des frais excessifs de courtage, de magasinage, de rechargement. [...]

Il en est de même dans beaucoup d'autres cas qu'il serait trop long d'énumérer : contentons-nous de signaler les taxes sur les poissons salés qui sont uniquement pêchés dans nos rivières et sur les bois qui poussent en quantité innombrable dans nos forêts et qui sont frappés d'un droit de sortie de 100 à 200 piastres le mètre cube...

La ville de Pnom-Penh, au point de vue de la réception des marchandises destinées à ses commerçants, avait été traitée jusqu'à ces jours derniers avec une choquante injustice.

Cette grande et belle cité est desservie comme Bangkok par deux compagnies de navigation maritime et fluviale. Or, tandis que pour la capitale du Siam, des connaissements directs étaient délivrés en France jusqu'à destination, pour la capitale du Cambodge, au contraire, les marchandises ne pouvaient être manifestées que jusqu'à Saïgon. Il fallait donc que les négociants de Pnom-Penh fussent astreints à avoir dans cette dernière place un transitaire chargé de remplir les formalités de douane et de réexpédier les marchandises.

Par le fait de toutes ces complications, le transitaire que le négociant devait payer de ses deniers, moins intéressé naturellement que son commettant, remplissait mal les formalités de douanes ; les balles ou caisses ouvertes et refermées à la hâte perdaient toute forme marchande, les assurances étaient rompues ; enfin, un retard d'au moins huit jours était causé dans le transport et l'arrivée des marchandises. Tout le commerce de Pnom-Penh, qui se trouvait si lésé par un pareil état de choses, se voyait plus mal traité que s'il se fut trouvé dans un port étranger. Et cela pour ne pas diminuer les bénéfices de quelques transitaires saïgonnais...

Cette situation si anormale s'est perpétuée jusqu'au mois de décembre dernier et elle n'a pris fin que grâce aux démarches qui furent faites par un des signataires de cette note, M. Dupuy, de la maison Rondy et Dupuy, de Pnom-Penh, auprès de la Compagnie des Messageries maritimes et des Messageries fluviales qui s'entendirent ensemble « avec un bon vouloir auquel nous nous plaignons à rendre justice » pour mettre un terme à ces formalités abusives, compliquées et onéreuses du dédoublement.

Les soussignés ont pleine confiance qu'il aura suffi de soumettre ces considérations à M. le ministre Decrais « dont le haut esprit du justice et la bienveillante sollicitude sont si appréciés du monde colonial » pour qu'il veuille bien inviter sans retard la chambre mixte d'agriculture et de commerce de Pnom-Penh à désigner son représentant qui sera chargé de défendre au sein du Comité consultatif du commerce et de l'agriculture des colonies, les intérêts spéciaux du Cambodge et quelquefois si distincts « quand ils ne lui sont pas opposés » de ceux de la Cochinchine.

CH. JOURDAN, délégué du Cambodge au conseil supérieur des colonies.

M. DUPUY, membre de la Chambre mixte d'agriculture et de commerce du Cambodge.

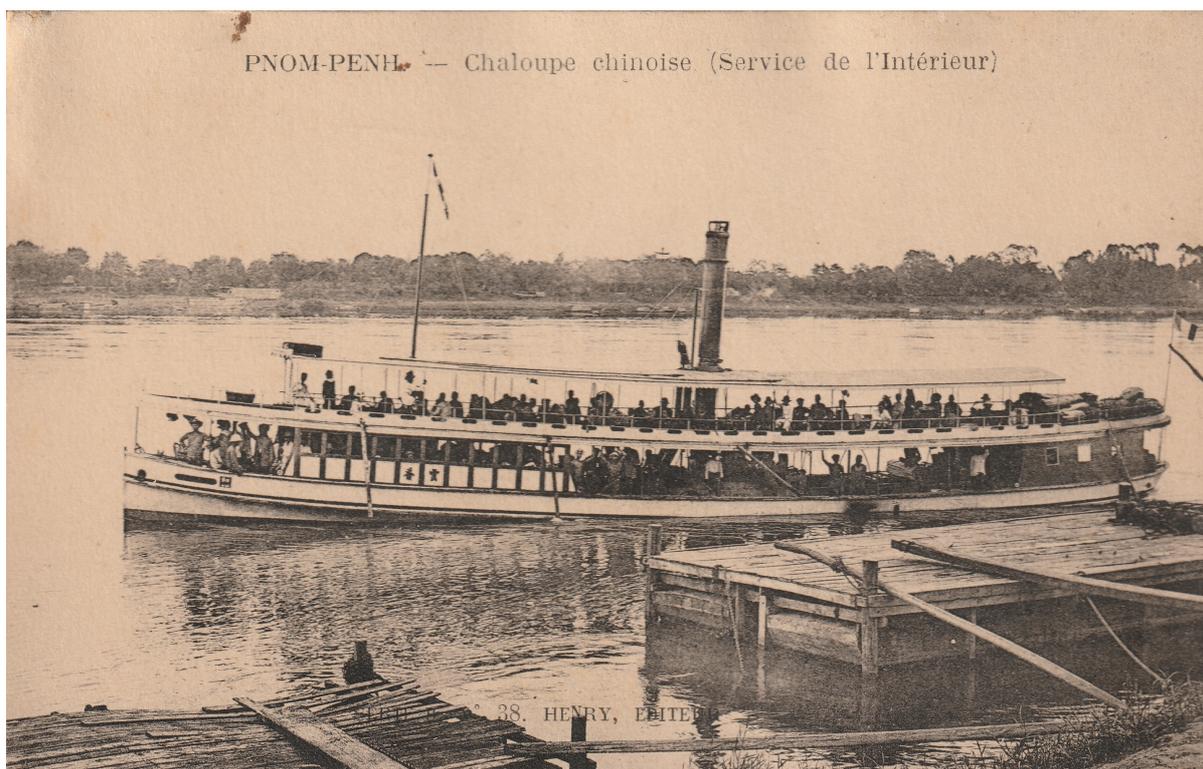
(Bulletin administratif du Cambodge, 1902, p. 233-234).

Par arrêté du Résident Supérieur au Cambodge p. i., en date du 29 juillet 1902.

Un congé de convalescence de trois mois à solde entière d'Europe, est accordé à M. [Paul] Castelin, capitaine de port de 1^{re} classe à Phnôm-Penh, pour en jouir à Paris.

Ce congé de convalescence pourra, sur la demande de l'intéressé, être transformé en congé administratif.

Ce fonctionnaire classé à la deuxième catégorie prendra passage, à bord du paquebot des Messageries Maritimes quittant Saïgon le 1^{er} août 1902.



Coll. Olivier Galand

www.entreprises-coloniales.fr/empire/Coll._Olivier_Galand.pdf

Phnom-Penh. Chaloupe chinoise (Service de l'intérieur)(Henry éditeur)

LES TRAVAUX PUBLICS EN INDO-CHINE
(*La Dépêche coloniale*, 29 juin 1904)

www.entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Eiffel-Indochine.pdf

À Phnom-Penh, deux appontements flottants sont en cours d'exécution. Leur construction a été confiée à la Société de Levallois-Perret.

LETTRE DU CAMBODGE
(*L'Avenir du Tonkin*, 21 octobre 1905)

Phnom-Penh, le 10 octobre 1905

.....
Le vieux Phnom Penh s'en va morceau par morceau. Voici que va disparaître encore une de ses illustrations. Je veux parler de ses antiques et vénérables appontements. Il est vrai qu'en ces derniers temps, ils affectaient des poses plutôt lasses et des trous béants de leurs tabliers, semblant aspirer à la retraite. Pauvres vieux appontements ! En ont-ils fourni une carrière ! En ont-ils vu passer des générations de passagers et de coolies ! Et les frousses qu'ils ont données, surtout dans ces dernières années. J'espère bien qu'on va leur réserver une place d'honneur, et que les amateurs d'antiquités pourront les retrouver au musée khmer d'archéologie : c'est le moins qu'on puisse faire. — Et les remplaçants ? demandez vous. Eh bien ils sont là, métalliques, s. v. p., montés par la Société de Levallois Perret, qui, déjà, vient de lancer la passerelle.

(Bulletin administratif du Cambodge, 1910).

Par arrêté du Résident supérieur au Cambodge, en date du 2 novembre 1910 :
M. Moresco, lieutenant de port, est délégué dans les fonctions de capitaine de port durant la maladie de M. le capitaine de port Castelin.

(Bulletin administratif du Cambodge, 1911).

Par arrêté du Résident supérieur au Cambodge, en date du 10 juin 1911 :
M. [Auguste] Penfrat, capitaine de port, est désigné pour prendre la direction du port de commerce pendant l'absence du titulaire.
Il aura droit, en cette qualité au supplément de fonctions de 3.000 francs par an, prévu au chapitre XI, art. 3, § i du budget de l'exercice en cours.



Phnom-Penh. — Avant l'accostage (A.T. Impr. réunies Nancy)
Meilleurs vœux et bons souhaits pour 1911 (L. Hurtin, Phnom-Penh)



Coll. Olivier Galand

www.entreprises-coloniales.fr/empire/Coll._Olivier_Galand.pdf

Pnom-Penh. — La rade (Alexandre Francis Decoly, Saïgon éditeur)

Saïgon, le 27/10/1915

Mon cher ami,

Ma tante a dû vous dire qu'ici, les éditions de cartes se trouvent épuisées et comme, depuis le début de la guerre, la consommation est presque la même, il ne reste plus grand choix. Autrement, il y en avait de bien plus jolies que celle-ci. Je vous envoie cette vue de Pnom-Penh, la résidence de S.M. Sisowath.

Destinataire : M. Thibault, rue de la Paroisse, Versailles (S-et-O.)

Les quais de Pnom-Penh
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 8 mai 1927)

On a beaucoup parlé ces temps dernier, au Cambodge du moins, du port et des quais de Pnom-Penh. Jusqu'à présent, les deux choses se confondent et le port de Pnom-Penh s'étend le long du Tonlé Sap jusqu'un peu au delà de son confluent avec le Mékong, si toutefois on peut employer le mot confluent.

En réalité, le Tonlé Sap est la même rivière que le Bassac qui, un peu plus loin, se détache du Mékong comme un défluent.

Cette rivière, autrefois complètement distincte du grand fleuve, le touche aujourd'hui et les eaux des deux cours d'eau se confondent à la surface ; mais de la séparation d'autrefois il resta un seuil qui sépare encore très nettement la ligne de val du Mékong de celle du Tonlé Sap-Bassac (si on veut bien nous permettre de traduire par : ligne de val le mot allemand *thalweg*, comme on dit d'ailleurs ligne de crête, et non pas *bergweg*).

Ce seuil est encore assez prononcé pour constituer aux basses eaux une gêne considérable à la navigation ; aussi a-t-il été plusieurs fois question de le draguer ; tout récemment encore, il vient d'être décidé d'y installer une drague suceuse, qui en aspirera les sables et les boues et les enverra combler les dépressions marécageuses de l'Ouest de la ville. Mais est-on bien sûr que ce seuil, formé par des courants qui sont bien distincts au fond du grand bassin commun, ne se reformera pas ? La nature ne se laisse jamais violenter et l'on ne la peut domestiquer qu'en se conformant à ses lois.

C'est pourquoi ce maître urbaniste qu'est M. Hébrard, avec ce flair qui caractérise l'homme de génie, a pressenti que là n'était pas la solution et que si l'on voulait doubler le port fluvial d'un port de mer, il fallait porter ce dernier là où nul dragage n'est nécessaire, sur la rive droite du Mékong, en amont des Quatre Bras.

Cette solution a l'avantage de séparer les deux ports sans toutefois trop les éloigner, laissant le port fluvial là où voyageurs, messageries et marchandises du trafic local alimentent un courant continu de quatre-vingts départs au moins par jour et autant d'arrivées, trafic en rapport intime avec la vie quotidienne de la ville et installant le port de mer là où la place abonde pour des usines et entrepôts et où les grands navires ne prendront pas, avec plus ou moins d'irrégularité selon les saisons, la place des petits et où ceux-ci ne gêneront pas les évolutions des grands.

La réalisation de ce plan, qui, aujourd'hui, nous paraît grandiose, demandera un certain nombre d'années et plusieurs millions de piastres ; aussi a-t-on craint qu'il ne fasse négliger les besoins plus immédiats. Or ceux-ci demandent un outillage du vieux port dont l'absence se fait durement sentir, car faute de cet outillage, il faut se livrer à un véritable gaspillage de main-d'œuvre dans une ville où celle-ci est horriblement coûteuse.

Ce gaspillage, assez commun d'ailleurs en Indochine, provient de ce qu'il faut faire à bras des manutentions qui sont du domaine de la machine et surtout faire des manutentions inutiles, comme de hisser au haut des quais des marchandises qu'il faudra en descendre quelques jours après pour les réexpédier, ou de transporter à des magasins en ville des marchandises pour lesquelles il n'y a pas de hangar sur les quais.

C'est pourquoi la chambre de commerce de Pnom-Penh réclame de nouveaux appontements flottants, des grues et des plans inclinés et des hangars le long des quais actuels, avant de songer au port maritime.

On ne saurait trop l'approuver.

Cependant, *l'Éveil économique* a plusieurs fois suggéré un procédé absolument inconnu en Indochine, mais adopté sur les grands fleuves de Chine et en particulier dans les ports du Yang tsé Kiang.

C'est un procédé aussi simple qu'économique et qui consiste tout bonnement à mouiller le long des berges (car ces ports n'ont même pas de quais) de vieilles coques de navires, spécialement aménagées. Les machines et chaudières sont enlevées, sauf au besoin la chaudière auxiliaire qui dans les ports sert à alimenter les grues ; et dans les flancs de ces vieux navires prennent place citernes à eau, soutes à charbon, magasins et entrepôts, bureaux d'armateurs, de transitaires et de douane, etc.

Le navire est relié à la berge d'une façon permanente par des ponts passerelles articulés.

À Pnom-Penh, où beaucoup de marchandises ne font que transiter, ce système serait essentiellement pratique et surtout bon marché, car il ne se passe pas d'année où quelque vieux navire, dont la coque est encore bonne, surtout pour ce service si peu fatigant, ne soit mis en vente en Extrême-Orient.

Rappelons que c'est sur ces magasins flottants, que pendant les derniers troubles en Chine la population européenne des ports du Yangtsé a trouvé refuge et ceci permet de comprendre des télégrammes qui ont intrigué pas mal de lecteurs indochinois, du moins parmi ceux qui cherchent à se rendre compte de ce qu'ils lisent.

H. C. [Henri Cucherousset]



Les quais de Pnom-Penh, sur le Tonlé Sap. En haut les quais aux eaux moyennes ; en bas les quais aux basses eaux.

Remarquer, sur l'image inférieure, au niveau du quai, à gauche, les portiques supportant les enseignes de diverses compagnies de navigation. À droite, la rive-gauche du Tonlé Sap où s'étendra d'après le plan Hébrard le quartier résidentiel européen et, en arrière, sur le Mékong, le port maritime et le quartier industriel.

CAMBODGE
PHNOM PENH

Visite du gouverneur général Pasquier
(*L'Avenir du Tonkin*, 6 juillet 1929)

.....
Le reste de la matinée fut consacré ... à une visite au nouvel appontement et à la plate-forme mobile, construits par la « Société de Constructions de Levallois-Perret. »

DISCOURS PRONONCÉ LE 2 JUIN 1937
PAR M. J. BRÉVIÉ, GOUVERNEUR GÉNÉRAL DE L'INDOCHINE
À L'INAUGURATION DU RÉSEAU D'IRRIGATION DU NORD DU NGHÊ-AN
(*L'Avenir du Tonkin*, 3 juin 1937)

.....
Je voudrais dire aussi ce qui a été fait et ce qui sera continué et développé au Cambodge où la culture du maïs a permis d'alimenter une exportation de trois cent mille tonnes au cours de ces dernières années.

Ce maïs est de première qualité mais sa présentation est encore imparfaite. Le Protectorat du Cambodge a cherché à y obvier en dotant les cultivateurs cambodgiens de moyens simples de préparation des grains de maïs ; il a fait mieux encore en prônant l'initiative de construire au port de Pnom-penh une installation de silos équipée suivant les formules les plus modernes et permettant de combattre le charançonnage de la graine et de fixer définitivement le meilleur conditionnement du produit. De telles initiatives méritent d'être imitées.
