

PORT DE RÉAM

(L'Éveil économique de l'Indochine, 23 novembre 1924)

Voici venue l'heure des réalisations pour ce port du Cambodge, le seul en eau profonde que possède l'Indochine sur ses côtes occidentales.

Tous nos lecteurs savent déjà qu'à l'abri de son cercle d'îles et de montagnes, la baie de Réam, d'accès facile aux plus grands navires, est le mouillage le plus sûr du golfe du Siam entre l'embouchure de la Ménam et la rivière de Saïgon ; ses fonds de 4 à 10 mètres permettraient l'évolution de toute une escadre. Elle est située à 270 milles de Bangkok et, par route, à 480 km. de Saïgon, 105 km. de Kampot et 131 du Bockor.

Les pêcheries maritimes établies dans ses environs donnent bon an mal an 10.000 kg de poisson sec et l'arrière-pays, qui comprend la très riche plaine de rizières de Veal-Renh, est appelé à un développement considérable déjà provoqué par la construction de la route locale n° 52.

La situation géographique de Réam est un sûr garant de l'avenir de son port dont l'idée première revient à notre actif résident supérieur, lors d'une tournée qu'il fit dans le golfe en 1917, en compagnie de M. Lefèvre-Pontalis, notre représentant au Siam.

M. Baudoin n'ayant pas, depuis, toujours présidé effectivement aux destinées du Cambodge, les travaux prévus n'ont pas été poussés avec la rapidité escomptée, mais nous avons pu nous rendre compte sur place que, depuis quelques mois, on avait vraiment fait de la bonne besogne.

D'abord est terminée la plate-forme des trois derniers kilomètre de la route 52.

Arrivé au bord du Golfe, le touriste, laissant son auto à la *sala* des Travaux Publics, contemple la baie entourée de fraîches frondaisons comme un saphir dans un écrin de velours. A sa gauche s'élève jusqu'à 280 mètres un massif montagneux très boisé, ombrageant la magnifique plage sablonneuse et sans fin plantée de filaos et de cocotiers. A l'extrémité du boulevard côtier, on voit s'élever quelques bâtiments. C'est là l'emplacement du futur poste, sur une pointe depuis plusieurs années débroussaillée et qu'assainissent les vents du large.

Voici le bureau des Postes et Télégraphes où aboutit déjà la ligne télégraphique et qui sera sous peu ouvert au public. Plus loin l'installation plus importante des Douanes voisine de l'appontement, en voie d'achèvement, où accosteront les navires. D'autres bâtiments vont s'édifier bientôt, notamment un garage que les propriétaires du Grand Garage Khmer [de Phnom-Penh], MM. Baluteig et Cambon*, vont faire rapidement construire. Nous verrons ensuite s'élever, suivant les projets du chef du protectorat, un hôtel où les Phnompenois pourront venir se reposer loin des bruits de la ville. Car le port de Réam, s'il doit devenir sous peu un instrument de notre expansion et faciliter l'exportation des poivres, paddys et poissons secs de la région, sera, dès le mois prochain, fréquenté déjà par les touristes de la Malaisie britannique et du Siam dont l'arrivée nous est annoncée

De Bangkok ils viendront à Réam en 24 heures et pourront y débarquer avec leurs autos, ce qui est impossible à Kêp aussi bien qu'à Hatiên et à Rachgia dont les rades sont envasées. Ils pourront ensuite parcourir et admirer aisément l'admirable réseau routier indochinois et devenir les meilleurs clients de nos stations balnéaires et d'altitude.

Ainsi, en peu de temps et sans beaucoup d'argent, le Cambodge aura été doté d'un outil économique de premier ordre grâce à l'activité et la tenace énergie de M. Baudoin.
L'Écho du Cambodge

N. D. L. R. — Ne vous excitez pas tant sur le dada du tourisme. Le Siam a une magnifique station de bains de mer avec un bel hôtel et terrains de golf à Houa-Hin à 211 km, de chemin de fer de Bangkok. — Et aux environs de Xiêng-Mai, à 24 heures de chemin de fer de Bangkok avec trains de nuit et wagons lits, il y a une station d'altitude.

Réam sera utilisé par les touristes sans doute, mais les touristes allant de Bangkok aux ruines d'Angkor prendront, dès le début de 1926, le train qui, de Bangkok, les amènera en une petite journée à la frontière cambodgienne où des autos les amèneront le soir même à Battambang, en attendant une route de Sisophon à Angkor permettant de faire en un jour le trajet de Bangkok à Angkor.

Le véritable avenir de Réam est dans le commerce. Réam doit devenir un minuscule Hongkong local, point de concentration de toutes les marchandises que les vapeurs côtiers sont obligés actuellement d'aller cueillir dans les différents petits ports qui s'échelonnent entre Hatiên et Chamtaboun.

CHEZ NOS CONFRÈRES

Le port de Réam

(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 1^{er} mars 1925)

A l'abri de son cercle d'îles et de montagnes, la baie de Réam, d'accès facile aux plus grands navires, est le mouillage le plus sûr du golfe du Siam entre l'embouchure de la Menam et la rivière de Saïgon ; ses fonds de 4 à 10 mètres permettraient l'évolution de toute une escadre. Elle est située à 270 milles de Bangkok et, par route, à 480 kilomètres de Saïgon, 105 kilomètres de Kampot et 131 du Bockor.

Les pêcheries maritimes établies dans ses environs donnent bon an mal au 10.000 kg de poisson sec et l'arrière-pays, qui comprend la très riche plaine de rizières de **Veal-Ranh**, est appelé à un développement considérable déjà provoqué par la construction de la route locale n° 52.

La situation géographique de Réam est un sûr garant de l'avenir de son port, dont l'idée première revient à l'actif Résident Supérieur du Cambodge lors d'une tournée qu'il fit dans le golfe en 1917, en compagnie de M. Lefèvre-Pontalis, notre représentant au Siam.

M. Baudoin n'ayant pas, depuis, toujours présidé effectivement aux destinées du Cambodge, les travaux prévus n'ont pas été poussés avec la rapidité escomptée, mais, écrit *L'Écho du Cambodge*, nous avons pu nous rendre compte sur place que depuis quelques mois, on avait vraiment fait de la bonne besogne.

Si le port de Réam doit devenir sous peu un instrument de notre expansion et faciliter l'exportation des poivres, paddys et poissons secs de la région, il sera, dès le mois prochain, fréquenté déjà par les touristes de la Malaisie britannique et du Siam.

De Bangkok ils viendront à Réam en 24 heures et pourront y débarquer avec leurs autos, ce qui est impossible à Kêp aussi bien qu'à Hatiên et à Rachgia dont les rades sont envasées. Ils pourront ensuite parcourir et admirer aisément l'admirable réseau routier indochinois et devenir les meilleurs clients de nos stations balnéaires et d'altitude.

Ainsi, en peu de temps et sans beaucoup d'argent; le Cambodge aura été doté d'un outil économique de premier ordre, grâce à l'activité et la tenace énergie de M. Baudoin.

L'Impartial.

N.D.L.R. — En effet M. [Georges] Maspéro, qui remplaça M. Baudoin pendant un certain temps à la tête du Cambodge, prit le contrepied de tout ce qui avait été entrepris par son prédécesseur, regrettable petitesse d'esprit chez un homme très cultivé et remarquablement intelligent mais orgueilleux et autoritaire. M. Maspéro était en particulier hostile au port de Réam, dont *l'Éveil économique* préconisait à l'époque la création. Notre voyage d'études au Siam en 1920 nous a confirmé dans notre sentiment. Un seul port important au lieu d'une poussière de petits ports, aurait assuré au Cambodge la visite régulière des vapeurs de notre compagnie, nous déclarait le directeur danois de la Cie Siamoise de Navigation — ces vapeurs en effet, pour cueillir dans trois ou quatre ports les produits destinés à Bangkok, devaient obtenir à chaque fois du Gouvernement Indochinois une autorisation spéciale, en dérogation à la réglementation qui réserve à nos nationaux et protégés le cabotage sur nos côtes. Or, il arrivait qu'aucun de ces trois ou quatre ports n'avait assez de marchandises pour justifier une touchée du vapeur, alors que le total en aurait largement valu la peine. Lorsque Réam aura des docks et magasins, des chaloupes et jonques y apporteront les marchandises des différents petits ports et opéreront, en sens inverse, la répartition des marchandises importées.

Nous nous permettrons de suggérer que, peut être, au lieu de construire appontements et magasins, on pourrait se contenter d'acquérir un vieux navire dans le genre de *l'Orénoque* qui serait ancré près de la berge et relié à celle-ci par une passerelle et qui, débarrassé de ses chaudières et machines et convenablement aménagé, servirait de dépôt de charbon et de magasins à marchandises ; on y installerait des bureaux et même un hôtel provisoire.

Le port de Réam
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 24 mai 1925)

[...] À Réam, M. le résident supérieur [Baudoin] a parcouru les plantations d'hévéas de M. Bouillod, puis a gagné le port dans lequel les vapeurs de l' « East Asiatic Co » font escale toutes les semaines.

À la suite de cette visite, l'appontement des navires sera amélioré. Des abris seront construits pour protéger contre le soleil et les intempéries les passagers et les marchandises.

Enfin, un bungalow sera ouvert incessamment aux voyageurs et M. Barlet, ancien gérant de l'Excelsior Hôtel de Phnom-Penh, en assurera la direction.

Ces perfectionnements étaient de première nécessité étant donné le mouvement de voyageurs étrangers qui commence à se manifester dans le port de Réam et qui va augmenter lors de la prochaine ce saison » à la station d'altitude du Bokor, la circonscription de Kampot, déjà remarquable par l'effort qu'elle déploie en matière agricole, est appelée à devenir, avec l'amélioration et avec le développement du port de Réam l'une des provinces les plus importantes du Cambodge au point de vue économique.

L'Avenir du Tonkin

N.D.L.R. — On sait que la Siam Steam Navigation C^o a établi un service régulier entre Réam et Bangkok. Le *Bangkok Times* rappelle à ce sujet que *l'Éveil économique* est bien pour quelque chose dans ce premier gros succès du nouveau port. Dans son article du 20 mars sur le port de Réam, « Already in 1920, when Mr Cucherousset paid bis visit to this country, he was assured by the Danish manager of the Siam Steam Navigation

company that a single port of importance in place of the crowd of little ports would ensure regular visits by that company's steamers to Cambodia. As Réam grows it will become the trade center for all the little ports referred to. »

Quand Réam aura un bon appontement, des hangars et une bonne hôtellerie, le noyau d'un port sera constitué. Qu'on nous permette de suggérer, si les eaux du port sont généralement calmes, que le meilleur système est l'utilisation d'une vieille coque de navire, comme par exemple celle de l'*Orénoque*, ancré près de la berge mais à profondeur suffisante et aménagé pour contenir : magasins pour 1.500 à 2.000 tonnes de marchandises, soutes pour 1.000 tonnes de charbon, citerne pour 500 tonnes d'eau fraîche, bureaux pour la douane, pour transitaires et armateurs, etc.

Voilà pour l'*Orénoque* une utilisation plus avantageuse que sa transformation en hôtel flottant pour Saïgon, qui avait été suggéré.

Seconde suggestion : mise à l'étude d'un chemin de fer sur route de Réam à Kampot et Phnom-Penh, dont la construction n'offrirait, en tout cas entre Phnom-Penh et Kampot, aucune difficulté. Cette entreprise pourrait fort bien être laissée à l'initiative privée qui débiterait par un tramway sur route légèrement construit, à transformer plus tard, s'il y a lieu, en chemin de fer.

Le succès du port de Réam
par H.C. [Henri CUCHEROUSET]
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 26 juillet 1925)

Nous déplorons autant que tout autre contribuable les extravagances du Haut Tourisme à Bockor comme à Dalat. Mais l'esprit badaud du public et le snobisme de nos parvenus y sont aussi pour beaucoup. Jamais les promoteurs de l'idée du Port de Réam ou de la colonisation du Langbiang n'auraient pu intéresser l'opinion publique et la haute administration à ces projets s'ils n'avaient agité le miroir à alouettes : Palaces, Haut Tourisme, Grandes Chasses pour les hauts fonctionnaires, les parvenus du commerce, les nababs de l'enseignement, les députés et romanciers en mission. [...] Un Tartempion qu'une auto officielle aura amené à Bockor s'asseoir sur un pouf de 500 \$, trouveront légitimes toutes les dépenses dont ils auront ainsi personnellement profité. Ainsi auront pu être approuvés des travaux qui avaient aussi un but utile.

Le Mont Bokor a servi de paravent au port de Réam, dont les journaux que nous recevons de Bangkok parlent fréquemment et qui sera pour le Cambodge d'une utilité incontestable. [...]

Le port de Réam
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 18 avril 1926)

Le Cambodge avait déjà Kêp*, station balnéaire en face de laquelle des navires de petit tonnage relâchaient afin de débarquer et d'embarquer quelques passagers ; mais Kêp n'est qu'une plage mal abritée par quelques îles qu'on aperçoit dans le lointain.

La baie de Réam, au contraire, est un port, naturel admirable, comparable à celui de Singapour. L'eau y est profonde ; on y accède en venant de Saïgon par un chenal qui n'a pas moins de 7 ou 8 mètres d'eau aux basses mers et on peut reprendre le large par un deuxième chenal situé à l'opposé et dans lequel les plus gros navires peuvent s'engager. La baie elle-même est vaste : de proportions moindres que celle de Camranh, elle est aussi bien abritée pourtant que celle-ci et pourrait recevoir de nombreux navires.

C'est M. Baudoin qui, le premier, songea à y installer un port, après avoir pris la précaution d'en faire explorer soigneusement les fonds.

Pour le moment, en dehors de quelques villages de pêcheurs, il n'existe pas grand-chose à Réam. C'est à peine un poste en voie de création où l'on a installé un fonctionnaire chef de poste, un douanier et un bungalow déjà insuffisant*.

Sur la baie, pour permettre aux navires d'accoster, on a construit un appontement qu'on s'occupe à agrandir.

Le courrier postal de Saïgon-Bangkok y relâche régulièrement. Réam est devenu une escale réglementaire et, dès les débuts, il s'y est établi un trafic de voyageurs assez sérieux.

Tous les touristes qui viennent du Siam et de la péninsule malaise ont coutume d'y débarquer pour se rendre à Angkor et nombreux même sont les voyageurs qui, pour éviter plusieurs jours de mer, y prennent l'automobile

de service afin de filer sur Saïgon.

Réam qui est un site merveilleux, est, à notre avis, appelé au plus grand avenir, surtout si tout le coin du Cambodge desservi par cette admirable baie se développe comme il le doit. Il ne faudrait d'ailleurs pas un très grand effort pour relier par voie ferrée Réam à certaines régions riches du Cambodge et ce serait peut-être là la véritable solution pour débloquer définitivement le grenier que constitue la province de Battambang.

Une voie ferrée partant de la frontière, par Sisophon et Battambang pour aboutir à Réam — ce qui n'est pas un ouvrage impossible en dépit des montagnes situées en bordure du golfe — drainerait vers ce port tout le riz de Battambang et peut être aussi d'une partie du Siam, dont Bangkok est le seul port.

Mais ceci est le rêve, car pour exécuter un tel projet, il faudrait un réalisateur d'envergure, maître du budget de l'Indochine.

En attendant ce jour lointain, qui n'est pas près de luire, contentons-nous de choses plus certaines et considérons Réam comme un port de transit pour les voyageurs. C'est par là que pourront passer à l'avenir tous ceux allant de Saïgon à Bangkok et Penang et inversement.

Pour l'instant, Réam est une baie naturelle qu'on commence à utiliser, c'est une merveilleuse station balnéaire, etc.

Réam possède un bungalow déjà petit, on y est admirablement reçu, etc.

Henri de LACHEVROTIÈRE.

(*L'Impartial*).

N.D.L.R. — Rappelons que dès 1918, *l'Éveil économique* s'est vivement intéressé à la question du port de Réam. Il laissa pendant un temps la question de côté, M. Maspéro, alors Résident Supérieur, étant hostile à ce projet, comme d'ailleurs, en principe, à tous les projets de son prédécesseur ; mais lorsque M. Baudoin reprit la direction des affaires et se mit envers et contre tous à réaliser l'un après l'autre ses divers projets, *l'Éveil économique* revint sur la question du port de Réam en vue de contribuer à faire connaître au grand public ce projet et son utilité.

Mais le grand public est badaud et jamais M. Baudoin n'aurait réussi à rendre son projet populaire, pas plus qu'il n'aurait réussi à y intéresser le Gouvernement général et les grands chefs de service, s'il ne l'avait mis en selle sur le dada du jour : le Tourisme

Tout pour le Tourisme, le Haut Tourisme, s'entend. Au nom du Tourisme, on peut faire avaler au public les choses les plus extraordinaires comme la station d'altitude sur le plateau de Saïgon. Il a donc suffi que l'on montrât que Réam donnait accès au Mont Bockor (climat divin 417 jours par an) et que la plage de Réam pouvait devenir une station balnéaire à l'instar de Deauville où les dizaines de milliers de milliardaires européens de Bangkok viendraient chercher l'air pur et le fraîcheur, en même temps que le luxe et les plaisirs, pour que, de suite, le projet fût bien accueilli par l'opinion.

Blâmerons-nous M. le Résident supérieur d'avoir eu recours à cette double galéjade ? Mais alors il faudrait blâmer le pêcheur d'accrocher un asticot à son hameçon, ou le cuisinier d'offrir du paddy au dindon qu'il destine au four ? !

Réam se justifie, par des considérations autrement sérieuses que le tourisme, et c'est bien heureux, car les Siamois ont à Houa-Hin, en réalité et non en rêve, une plage splendide avec grand hôtel moderne, villas, terrain de golf), région giboyeuse et cela sur la grande ligne de Singapour à Bangkok ; ils établiront, quand le besoin s'en fera sentir, par 1.000 m. d'altitude une station d'été au Haut Laos aux environs de Xiêng-Mai, à 24 heures de chemin de fer de Bangkok.

Quant au transit des touristes à Réam, c'est pain béni s'il a servi à faire connaître le port à ses débuts et à y amener un premier élément de trafic, car, dès maintenant, le chemin de fer siamois met Aranya, à la frontière de Cambodge, à 7 ou 8 heures de Bangkok ; or d'Aranya à Angkor. lorsque sera faite la route que l'Indochine, si elle ne veut pas se déshonorer, achèvera immédiatement, il y aura quatre heures d'automobile au plus. Dès lors, on pense bien que les touristes ne s'amuseront plus à passer 2 1/2 à 3 jours en mer et à faire ensuite 15 ou 16 heures d'automobile.

Dans un avenir pas lointain du tout, dans quelques semaines seulement, si la route déjà existante de Sisophon à Aranya est tant soit peu améliorée, en tout cas dès la prochaine saison sèche, ceux qui voudront aller de Saïgon à Bangkok et Pénang ou vice versa, iront tranquillement de Saïgon à Battambang par chaloupe ou automobile selon la saison ou selon leur goût, et en quelques heures d'auto de Battambang à Aranya d'où le train les amènera le soir même à Bangkok.

Mais Réam gardera son incontestable utilité comme port de relâche entre Saïgon ou Singapour et Bangkok, comme port de rassemblement ou de distribution des petits ports de la côte, et comme port d'un arrière-pays, qui ne demande qu'à être développé.

Ce qu'il faudrait tout de suite, c'est un chemin de fer sur route, facile à construire, de Phnom-Penh à Kampot et Réam ; au besoin un simple tramway à voie de 0,60 posée sur le côté de l'excellente route. Cela suffira pour amorcer un trafic considérable de marchandises et permettra d'attendre, puis de faciliter, la construction d'un chemin de fer à grand rendement. Un tel chemin de fer reviendrait à environ 8.000 \$ le kilomètre, soit, pour 250 km, environ 2.000.000 \$, c'est-à-dire un capital qu'un groupe local pourrait fort bien réunir.
