Publié le 24 mai 2014.
Dernière modification : 30 avril 2025.
www.entreprises-coloniales.fr

PORT DE COMMERCE DE SAÏGON

CHRONIQUE DU MIDI
(Le *Messager du Midi*, 21 octobre 1862)

On nous écrit de Toulon, le 19 octobre 1862 :

Au moment où la frégate à vapeur l'*Asmodée* croyait en avoir fini avec son chargement de matériel pour la Chine et la Cochinchine, une dépêche est venue ordonner de mettre encore à bord de ce navire six mille kilog. d'huile de colza épuré destiné à l'éclairage du phare nouvellement établi sur le cap Saint Jacques, à l'entrée de la rivière de Saïgon.

———————

COCHINCHINE
(Le *Messager du Midi*, 5 décembre 1863)

(*Correspondance particulière du* Messager du Midi)
Saïgon, 20 octobre

……

MM. Eymond et Henry Delphui, de Bordeaux, ont établi une ligne mensuelle de grands navires de ce port à Singapore, Siam et Saïgon, où ils ont leurs associés. Cette entreprise doit être favorisée, car notre navigation marchande y gagne, et si la confiance renaît, si le travail de la culture reprend, le commerce trouvera des produits assez riches et assez abondants, surtout en attirant dans nos ports les Cambodgiens et les autres populations du nord de nos provinces.

———————————

COCHINCHINE

(Le *Messager du Midi*, 20 février 1865)

(*Correspondance particulière du* Messager du Midi)
Saïgon, 31 décembre 1864.

.....

Le 13 décembre, le gouverneur [l'amiral La Grandière] a remis, en audience publique, une pendule d'un très-beau travail au négociant chinois Ban-Hap, à titre de récompense et d'encouragement pour ses entreprises et sa confiance en nous ; quoique Ban-Hap soit fort riche, il n'en a pas moins été très-flatté de cette distinction. Les chantiers de construction de Chôlen sont en pleine activité et les charpentiers y taillent de la besogne ; chaque jour, on met à l'eau de nouvelles barques.

———————

LÉGION D'HONNEUR
(Le *Messager du Midi*, 26 juin 1865)

Charles, premier maître de manœuvres attaché à la direction du port de Saïgon.

———————

Sous tutelle de la chambre de commerce

(*L'Écho des mines et de la métallurgie*, 8 juin 1884, p. 242)

Oise. — La Société des ponts et travaux en fer (Joret) construit de grands caissons métalliques pour le port de Saïgon.

———————

PORT DE COMMERCE.
(*Bulletin officiel de l'Annam et du Tonkin*, 1885, p. 207-208)

Par décision du Gouverneur, en date du 10 mai 1885, rendue sur la proposition du Directeur de l'intérieur :

Le sieur Madec, capitaine au cabotage, a été nommé provisoirement aux fonctions de maître de port, pendant l'absence de M. Sauvage, rentré en France en congé administratif.

Par décision du Gouverneur, en date du 18 mai 1885, rendue sur la proposition du Directeur de l'intérieur :

M. Pignet (Thomas), capitaine au long cours, est nommé à compter de ce jour, élève pilote de la rivière de Saïgon.

———————

COCHINCHINE,
(*Almanach national*, novembre 1887, p. 1188-1190)

Service du port. — M. Grégoire, capitaine de port, à Saïgon.

———————

Georges-Antoine GUBIAND
directeur des travaux publics de la Cochinchine
(juillet 1887-septembre 1900)

Né à Lyon, le 26 décembre 1861.

Marié en janvier 1893 avec Antoinette Baudin (fille du procureur général de la Cochinchine), dont la sœur cadette Cécile avait épousé en 1891 Ernest Outrey, alors administrateur des affaires indigènes, futur député de la Cochinchine.

———————

Polytechnique–Ponts et chaussées.

Chevalier de la Légion d'honneur (*JORF*, 1er janvier 1896) :

Principaux travaux.

Éclairage des accès du port de Saïgon et des côtes de l'Indo-Chine dans le golfe de Siam, la mer de Chine et le golfe du Tonkin.

Aménagement et outillage du port de Saïgon.

Voies ferrées de Cochinchine. Rachat de la ligne de Mytho, reconstitution de la voie et de l'infrastructure (1889).

Concession et construction de tramways sur routes.

Études et travaux de navigation intérieure. Enlèvement du banc de corail dans la rivière de Saïgon et abaissement des dos d'âne dans les canaux..

Navigation du Haut-Mékong et pénétration au Laos. Balisage des rapides et passage des premières canonnières françaises au-dessus de chutes de Khône.

———————

Ingénieur en chef des ponts et chaussées, à Privas (Ardèche),

ingénieur en chef des ponts et chaussées à Avignon (Vaucluse)(juin 1907),

officier de la Légion d'honneur du 30 décembre 1918 : lieutenant-colonel du génie à titre temporaire (territorial). Chef du génie à Avignon,

inspecteur général adjoint des travaux publics des colonies (22 juillet 1922),

commandeur de la Légion d'honneur du 2 août 1928 : inspecteur général des ponts et chaussées, inspecteur général des travaux publics des colonies.

Décédé à Paris, le 9 mai 1930.

À TRAVERS SAÏGON
par Th. C.
(*L'Avenir du Tonkin*, 21 avril 1897)

.....

Apres avoir visité Saïgon en détail et admiré comme il convient les superbes demeures construites pour loger des fonctionnaires, on s'aperçoit qu'il manque quelque chose de très important pour une cité qui est l'entrepôt commercial d'une partie de l'Indo-Chine : on a, en effet, oublié les quais.

En dehors des appontements des Messageries Maritimes et de la Marine militaire, il n'existe qu'une amorce de quai où sont amarrés d'habitude les vapeurs de la Compagnie Nationale.

Cet oubli va être réparé, car on nous a fait voir, près du fleuve, des approvisionnements de matériaux qui sont destinés à cet outillage de si grande utilité.

Enfin, mieux vaut tard…

———————

Cochinchine
(*Le Temps*, 31 octobre 1897)

Le *Journal officiel* publie un décret étendant les limites du port de Saïgon, pour satisfaire aux besoins créés par le développement du commerce.

———————————

MINISTÈRE DE LA MARINE
Établissement des invalides de la marine
(*Journal officiel de la République française*, 18 décembre 1897, p. 7103)

État des dépôts effectués à la caisse
Ploteaux (François), pilote de la rivière du Saïgon. Argent trouvé.

———————————

Société de constructions de Levallois-Perret.
(*Journal officiel de l'Indochine française*, 23 décembre 1897, p. 23-34)

……

Nous sommes les premiers à avoir importé en Cochinchine un matériel d'air comprimé permanent… C'est ainsi que nous avons exécuté tour à tour les fondations des ponts de Cau-tram et du rach Cat, sur la route nº 3 de Cholon au Vaïco, les deux piles en rivière du pont levant de Mytho, les fonçages de puits et puisard pour la captation des eaux de Saïgon, et enfin, tout dernièrement, le fonçage de trois piles pour le nouvel appontement métallique du quai du Commerce, à Saïgon, ouvrage des plus difficiles exécuté par 18 mètres de profondeur d'eau, lequel est aujourd'hui heureusement terminé et nous a valu les suffrages de M. le directeur des Travaux publics.

———————————

REVUE DES JOURNAUX
(*L'Avenir du Tonkin*, 16 décembre 1898, p. 3)

Du *Courrier de Saïgon* :

Le port de Saïgon a vu, pendant les années 1897-1898, les plus beaux navires marchands qui circulent sur les mers du globe. C'est une belle réponse à ceux qui ont prétendu et écrit que les vapeurs le fort tonnage ne pouvaient avoir accès dans la rivière de Saïgon.

En ce moment, le vapeur *Nérite*, affrété par la maison Denis frères, charge soixante-douze mille sacs de cent kilos. C'est donc au minimum de sept mille tonnes que peut porter ce grand roulier des mers occidentales. Sur le pont supérieur, seize treuils fonctionnent sans discontinuer et embarquent d'un coup 130 à 150 sacs de 100 kilos ; c'est un joli poids soulevé, comme avec la main, sur l'appontement de l'usine de Khanh-Hoi.

Le *Volute* vient, pour le compte de MM. Weil, Wormser et Cie, charger six mille tonneaux de riz.

Et dire qu'il est des gens qui ont osé dire à la Chambre des députés et écrire dans les journaux de France, que la rivière de Saïgon manquait de fond pour recevoir les grands navires !

Voilà des gens bien renseignés.

———————

Le Pavillon commercial français en Extrême-Orient
(*L'Avenir du Tonkin*, 26 janvier 1899)

……

En 1894, le tonnage à l'entrée du port de Saïgon, pour la navigation libre, s'est levé à 442.161 tonneaux répartis entre 385 navires de diverses nationalités. Veut-on savoir maintenant qu'elle a été la part du pavillon français dans ce trafic ? 1.416 tonneaux représentant 4 navires ! Inutile d'ajouter que tout le reste est réparti entre les Anglais et les Allemands, en majeure partie, les Suédois, voire les Japonais.

……

———————

ACTES OFFICIELS
(*L'Avenir du Tonkin*, 2 juillet 1900)

Une enquête publique est ouverte sur l'utilité et la convenance des travaux projetés pour l'amélioration du port de commerce de Saïgon.

Un registre, destiné à recevoir les observations auxquelles pourra donner lieu le projet, sera ouvert pendant 15 jours, du 5 au 20 juin 1900, dans les bureaux du secrétariat du Gouvernement de la Cochinchine.

Le plan des dispositions proposées, les dessins d'ensemble des divers ouvrages, l'estimation de la dépense et le mémoire descriptif à l'appui de l'avant-projet seront déposés, pendant le même temps et au même lieu, à la disposition du public.

Pendant toute la durée du dépôt des pièces, toute personne pourra prendre connaissance du dossier et consigner ses observations sur le registre à ce destiné.

À l'expiration du délai fixé, une commission composée de :

MM. Raffray, conseiller à la Cour d'appel, président ;
Hermenier, industriel ;
Duclos, négociant ;
Reich [1], ingénieur ;
Linger, ingénieur ;
Yeng-seng, armateur ;
Luc-Luc, négociant,

se réunira immédiatement pour examiner les déclarations consignées du registre de l'enquête. Elle entendra les ingénieurs des Travaux publics de la Cochinchine, et après avoir recueilli les renseignements dont elle croira avoir besoin, elle donnera, dans la huitaine, son avis motivé sur l'utilité de l'entreprise.

Le procès-verbal de la Commission d'enquête sera clos aussitôt. Le président de la commission le transmettra, avec les registres et les autres pièces, au lieutenant gouverneur de la Cochinchine qui l'adressera avec son avis au gouverneur général dans les cinq jours qui suivront la clôture du procès verbal.

La chambre de commerce de Saïgon sera appelée à délibérer et à exprimer son opinion sur l'utilité et la convenance des travaux du port.

Le procès-verbal de cette délibération devra être remis au lieutenant-gouverneur avant l'expiration du délai fixé.

---

[1] Henri Reich (1868-1941) : ingénieur ECP, directeur des Anciens Éts Eiffel en Indochine.



Coll. Olivier Galand
Vue sur la rivière de Saïgon (sans date ni éditeur).

Nº 817. — ARRÊTÉ déclarant d'utilité publique les travaux prévus à l'avant-projet relatif à l'amélioration du port de commerce de Saïgon.
(*Bulletin officiel de l'Indochine française*, 1900, p. 1449)

Du 12 novembre 1900.

Le Gouverneur général de l'Indo-Chine,
Vu le décret du 21 avril 1891 ;
Vu l'arrêté du 13 février 1899, fixant les attributions des services généraux et des services locaux de l'Indo-Chine ;
Vu l'ordonnance royale du 18 février 1834, portant règlement sur les formalités des enquêtes relatives aux travaux publics ;
Vu le décret du 16 février 1878, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique en Cochinchine ;
Vu l'avant-projet présenté par le service des travaux publics pour l'exécution de travaux d'amélioration du port de commerce de Saïgon ;
Vu l'arrêté du 1er juin 1900, portant ouverture d'une enquête publique sur l'utilité et la convenance des travaux projetés pour l'amélioration du port de commerce de Saïgon ;
Vu le dossier de l'enquête d'utilité publique ouverte sur cet avant-projet ;
Vu la délibération de la Chambre de commerce de Saïgon, en date du 26 juin 1900 ;
Vu le rapport de la commission d'enquête, en date du 2 juillet 1900 ;
Vu l'avis du Lieutenant-Gouverneur de la Cochinchine, en date du 12 juillet 1900 ;

Sur la proposition du Directeur général des travaux publics ;
Le Conseil supérieur entendu,

ARRÊTE :

Article premier. — Sont déclarés d'utilité publique les travaux prévus à l'avant-projet ci-dessus visé, en vue de l'amélioration du port de commerce de Saïgon, lesdits travaux comportant :

1° La construction d'un quai continu sur la rive droite de la rivière de Saïgon, à partir de l'usine Kian-fat-Seng (ancienne usine Denis frères) jusqu'aux abords du fort du Sud, soit sur un front d'environ de 1.100 mètres ;

2° La construction de docks établis parallèlement à ce quai ;

3° L'établissement de voies ferrées le long du quai, en avant et en arrière des docks, et la soudure de ces voies à un chemin de fer reliant directement au port les rizeries situées à Cholon sur les deux rives de l'arroyo Chinois ;

4° La création de postes d'amarrage sur la rive gauche de la rivière de Saïgon ;

5° La construction, sur l'arroyo Chinois, à l'aval du pont des Messageries, d'un pont tournant destiné à la circulation routière et au passage d'un tramway ;

6° La construction, sur la rive gauche de l'arroyo Chinois, d'un perré incliné et d'un terre-plein, sur un développement de 900 mètres, en amont du pont des Messageries maritimes, perré et terre-plein destinés au service de la batellerie fluviale.

Art. 2. — La dépense de ces travaux, évaluée à 11 millions de francs, sera imputée au budget général de l'Indo-Chine.

Art. 3. — Le Directeur général des travaux publics est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Hanoï, le 12 novembre 1900.

PAUL DOUMER

Par le Gouverneur général :
Le Directeur général des travaux publics.
GUILLEMOTO.

———————————

CHAMBRE DE COMMERCE DE SAIGON
P.V. de la 408e séance du 25 avril 1902
(*L'Avenir du Tonkin*, 3 juillet 1902)

(suite et fin)

4° projet de construction de magasins à marchandises sur les quais de Saïgon.

M. Blanchet. — Depuis notre dernière séance, Messieurs, la Commission que vous avez nommée pour examiner les moyens de construction de magasins provisoires sur les quais de notre port, a élaboré un avant-projet de construction des dits magasins, qui vous a été communiqué et dont j'ai moi-même adressé copie à M. le lieutenant-gouverneur en ces termes :

« Saïgon, le 22 avril 1902.

Monsieur le gouverneur,

J'ai l'honneur de vous envoyer ci-joint un extrait du procès-verbal de notre 407e séance, dans laquelle la chambre de commerce de Saïgon a décidé en principe la construction de magasins provisoires sur les quais du port de Saïgon. Notre chambre a nommé une commission chargée d'examiner les moyens de construction des dits magasins et de lui présenter un projet complètement étudié de la question. Nous avons l'honneur de vous envoyer sous ce pli, un plan avant-projet, élaboré par la commission

dans sa première séance, et nous vous prions, Monsieur le gouverneur, de bien vouloir, préalablement à la continuation des travaux de la commission, nous faire savoir si notre projet, ainsi que l'emplacement que nous avons choisi, obtiendra l'approbation de l'Administration.

Veuillez agréer, etc.

Signé L. BLANCHET »

Il nous reste maintenant, Messieurs, à attendre la réponse de M. le lieutenant-gouverneur avant d'entrer dans un examen plus attentif de la question.

———————————

SOCIÉTÉ DE CONSTRUCTIONS DE LEVALLOIS-PERRET

(*Cote de la Bourse et de la banque*, 20 septembre 1902)

……

La Société vient d'être déclarée, à la suite d'un concours, adjudicataire de l'entreprise des quais de Saïgon.

……

———————————

L'OURAGAN DE COCHINCHINE

(1er mai 1904)

(*La Dépêche coloniale*, 29 juin 1904)

Saïgon

……

Sur rade, une douzaine de chalands dont 4 chargés de riz et 4 chargés de pétrole ont coulé ; les équipages ont été sauvés. Une trentaine de chalands ont été endommagés. La *Cannebière*, l'*Adour* et le *Hop-Sang* se sont échoués. Le *Patrochus*, ancré près de Thû-Thiêm, après avoir brisé ses amarres, a dérivé et a coulé un chaland chargé de pierres ainsi qu'une drague appartenant à la Société Levallois-Perret.

———————————

À SAIGON

(*L'Avenir du Tonkin*, 30 juin 1904)

Boissière, scaphandrier de la Société Levallois-Perret, travaillant samedi sous la cloche à la confection des quais de Saïgon, mourut subitement d'une congestion.

———————————

DISCOURS DE MONSIEUR LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL BEAU AU CONSEIL SUPÉRIEUR

(*L'Avenir du Tonkin*, 26 août 1904)

……

Un certain retard, imputable au typhon du 1er mai, est également à prévoir dans l'exécution des quais de Saïgon. Un vapeur, dont les amarres avaient été brisées par la force du vent, a endommagé un certain nombre de caissons et causé d'importantes

avaries au matériel de la Société. La situation des travaux est néanmoins satisfaisante et le retard sera peu considérable.

———————————

Les Ports d'Indo-Chine

———————————

LES FORMES DE RADOUB DE SAÏGON ET D'HAÏPHONG

(*La Dépêche coloniale*, 18 janvier 1906)

Le progrès continu du développement commercial de l'Indo-Chine rend insuffisant à l'heure actuelle l'outillage des ports de Haïphong et de Saïgon.

……

En même temps, à Saïgon, point d'appui de la flotte, les aventures du dock flottant et les besoins nouveaux de la défense maritime obligeaient le gouvernement à se mettre en mesure de créer une cale de radoub fixe.

Le Conseil supérieur de l'Indo-Chine a été saisi de tous ces projets. En même temps, on les avait mis à l'étude.

……

Pour le port de Saïgon, la question de principe, se posait à nouveau entre le dock flottant et la forme fixe. On sait qu'à Saïgon, il existe deux formes de radoub spécialement destinées aux navires de guerre mais dont l'usage est accordé aux navires de commerce quand elles sont disponibles. Mais cette disponibilité toujours éventuelle et précaire ne correspondait pas aux besoins du commerce. La création d'une forme à l'usage exclusif des navires marchands et des paquebots s'imposait absolument.

Une commission locale nommée le 28 août 1904 a émis l'avis que « le dock flottant »— si on créait un dock flottant — devait être capable de recevoir des navires de 120 mètres de longueur, 20 mètres de largeur, 8 mètres de tirant d'eau ; et qu'il devait pouvoir soulever 10.000 tonnes.

En étudiant le rapport de cette commission, on est arrivé à constater que la construction d'un dock flottant est, en somme, plus coûteuse que celle d'une cale sèche fixe. El les aléas du fonctionnement sont autrement redoutables, comme on a pu s'en apercevoir, pour un engin flottant.

Le service des travaux publics a donc été conduit à étudier complètement la question qui est exposée dans tous ses détails dans les rapports contenus dans le dossier.

Il a envisagé :

1° Une forme de dimensions restreinte équivalents à celles du dock flottant étudié par la commission. La dépense en est évaluée à 4 millions 800.000 francs ;

2° Une forme satisfaisant aux besoins maxima actuels du commerce et dont les caractéristiques seraient :

Longueur sur tins 200 m.
Largeur à l'entrée 20 m.
Hauteur d'eau sur les basses mer 6 m.

La dépense est évaluée à 5.800.000 francs.

3° Une forme satisfaisant aux besoins des plus grands bateaux du commerce et .à ceux des plus grands navires de guerre de l'escadre d'Extrême-Orient et dont les caractéristiques seraient les mêmes que pour la précédente, sauf la largeur à l'entrée qui serait portée à 28 m. 50.

L'estimation est de 7.000.000 de francs.

Cet ouvrage coûterait plus cher d'entretien et de fonctionnement que la forme purement commerciale ; le gouvernement propose de ne l'établir qu'à la condition du versement, par la métropole, d'une subvention à déterminer.

La part contributive du commerce local pourrait être fixée, comme pour la forme de Haïphong, au tiers de l'estimation de la forme commerciale, soit à 5.800.000 : 3 = 1.930.000 francs en nombre rond.

Il semble que l'excédent de la dépense de la forme militaire sur la forme du commerce (1.200.000 francs), devrait seul être laissé à la charge de la métropole ; mais il faut observer que, du fait de l'élargissement de l'ouvrage, les dépenses de vidange et de fonctionnement seront augmentées notablement.

Il conviendrait donc, pour tenir compte de cette augmentation, de demander à la marine une participation égale à la moitié de la dépense à couvrir en sus de la subvention de la chambre de commerce, soit 5.070,000 : 2 = 2 535.000 francs, étant bien entendu, d'ailleurs, que les navires de guerre ne jouiront que du droit d'usage, moyennant paiement des taxes qui seront fixées.

Si cet combinaison n'était pas adoptée, il y aurait lieu de s'en tenir à la forme commerciale de grande dimension et de demander à la chambre de commerce de Saïgon une participation financière correspondant au tiers de la dépense de l'ouvrage, soit 1.930.000 francs.

Ainsi présentées à l'examen du Conseil supérieur, les proposions du gouvernement ont été approuvées et le Conseil a émis le vœu que la forme de 200 mètres (n°3) fût préférée. Il a ensuite émis le vœu que M. le ministre des colonies voulût bien, le plus promptement possible, soumettre au Parlement un projet de loi affectant à cette construction les disponibilités de l'emprunt de 1899 résultant des modifications apportées ou prévues au programme des travaux publics.

A. DE BERQUES

———————————

Commission permanente
(*La Dépêche coloniale*, 16 février 1906)

La commission permanente du conseil supérieur s'est réunie le 14 février 1906, sous la présidence de M. Broni, secrétaire général.

Cette assemblée a approuvé :

……

— Le cahier des charges relatif à la fourniture d'une chaloupe destinée aux mouvements du port de commerce de Saïgon.

— Un arrêté autorisant l'établissement à l'arrière du mur du quai de Saïgon d'une plate-forme destinée a augmenter la stabilité des piles.

———————————

(*Bulletin officiel de l'Indochine frse*, 1906, p. 989)

Par arrêté du Gouverneur général p. i. de l'Indo-Chine, en date du 7 août 1906, rendu sur la proposition du directeur général des Travaux publics :

Est classé provisoirement dans le cadre auxiliaire des Travaux publics de l'Indo-Chine, pour compter du 14 juin 1906, veille du jour de son embarquement à Marseille.

Avec le grade de capitaine de port de 1re classe.

M. Duchateau [2], officier de marine en retraite.

———————————

AU CONSEIL SUPÉRIEUR
(*L'Avenir du Tonkin*, 25 février 1907)

Le port de Tourane

……

M. Rodier propose, pour donner satisfaction à l'Annam, de réduire à 220.000 $ les crédits affectés aux quais de Saïgon.

———————————

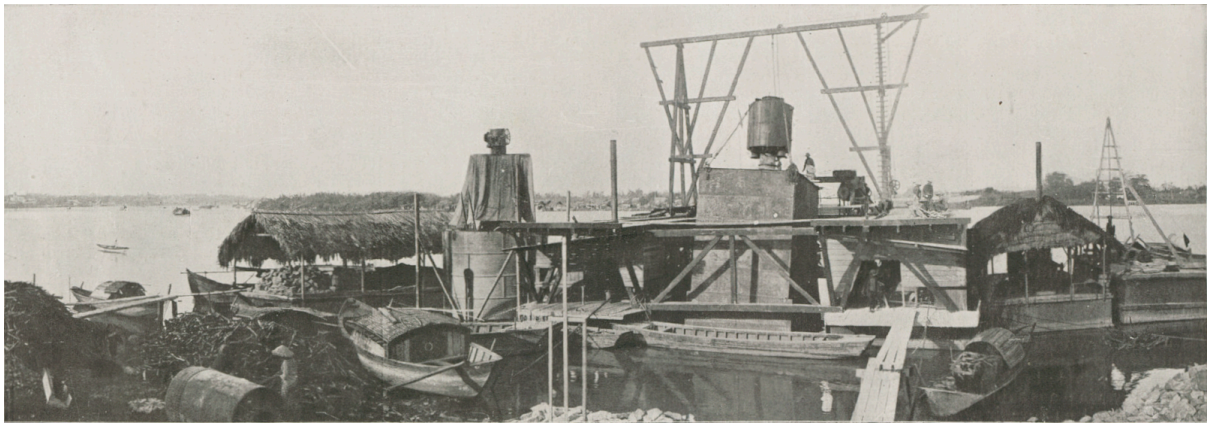
[2] Gustave Duchateau (Quimper, 28 mars 1857-Neuilly, 5 octobre 1930) : École navale, lieutenant de vaisseau, ancien commandant des Messageries maritimes. Père de Georges Duchateau (1885-?), employé de la Banque de l'Indochine, et de René-Lucien Duchateau (1888-1961), négociant à Saïgon. Officier de la Légion d'honneur.



Construction des quais du nouveau port de commerce de Saïgon
(*La Dépêche coloniale illustrée*, 15 avril 1907, p. 5)



Chantier des nouveaux quais de Saïgon
(*La Dépêche coloniale illustrée*, 15 août 1907, p. 170)



La construction des quais du nouveaux port de commerce de Saïgon
(*La Dépêche coloniale illustrée*, 15 août 1907, p. 172)



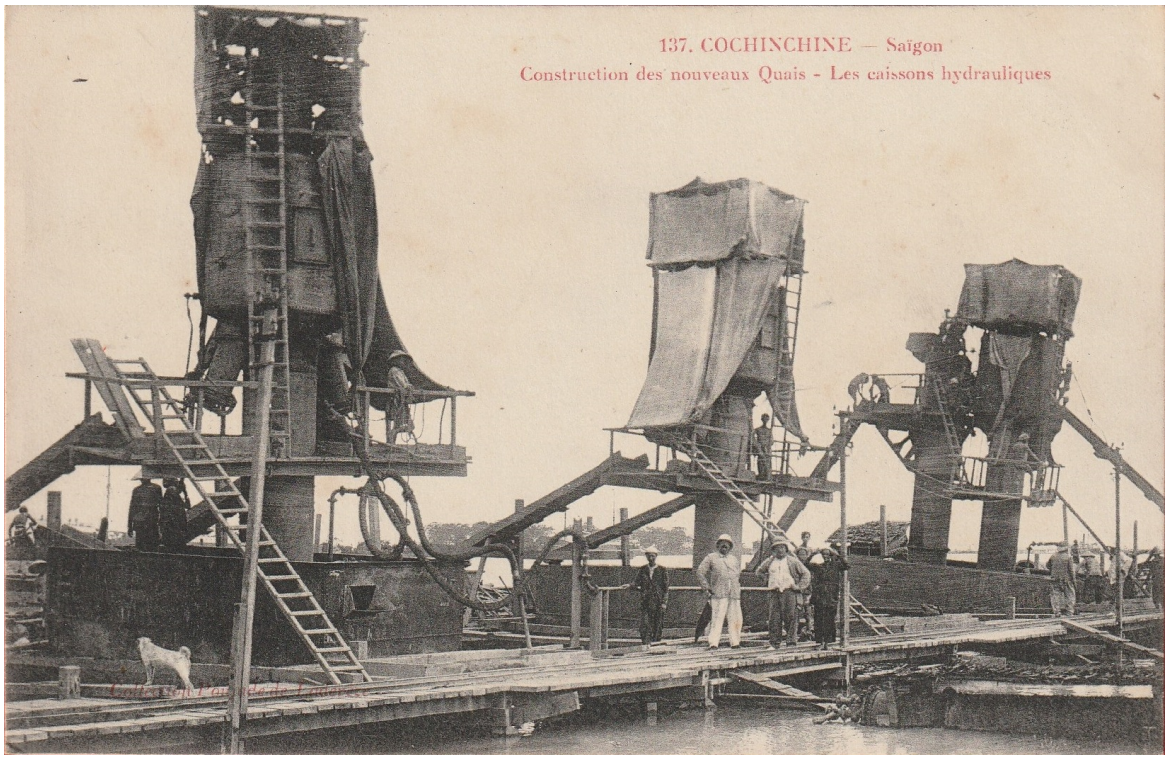
La construction des quais du nouveaux port de commerce de Saïgon
(*La Dépêche coloniale illustrée*, 15 août 1907, p. 173)



Les chantiers des nouveaux quais de Saïgon
(*La Dépêche coloniale illustrée*, 15 août 1907, p. 178)
(Clichés de la Société de Levallois-Perret, adjudicataire des travaux)



Coll. Olivier Galand
Saïgon. — Les nouveaux quais — Travaux de construction (Coll. Poujade de Ladévèze).



Coll. Olivier Galand
Saïgon. — Construction des nouveaux quais — Les caissons hydrauliques (Coll. Poujade de Ladévèze).

LÉGION D'HONNEUR
Ministère de la Marine
(*Le Journal officiel de la République française*, 11 juillet 1907)

Chevalier

Casta-Lumio (Dominique), lieutenant de vaisseau ; 14 ans 9 mois de services dont 13 ans à la mer. Annam et Tonkin, 1899-1900, Chine, 1900. [Chef du service de pilotage du port de Saïgon.]

———————————

QUAIS DU PORT DE SAÏGON
(*Situation de l'Indochine de 1902 à 1907*
Annexes au rapport du gouverneur général, Saïgon, 1908)

[376] Les quais sont en cours d'exécution. Leur construction a été adjugée sur concours, le 26 août 1901, à la Société de constructions de Levallois-Perret.

Ils auront un front d'accostage de 1.032 mètres.

Le projet adopté comportait un mur continu régnant entre les cotes (- 3,00) et (+ 4,00), porté par des piles de 4 mètres de largeur, espacées, d'axe en axe, de 12 mètres. En arrière du mur, il devait être construit un terre-plein composé d'enrochements dans la partie inférieure et de remblais de terre dans la partie supérieure.

Le terre-plein fut commencé en 1905. Peu après l'achèvement d'un premier tronçon, en juillet, il se produisit un affaissement des terres qui détermina un léger déplacement du mur. L'accident s'étant produit sur l'emplacement d'un [377] ancien rach, où l'épaisseur de la vase était très grande, fut attribué à cette particularité et les travaux de remblai furent continués. Ils étaient terminés sur environ 450 mètres, lorsque, dans la nuit du 16 avril 1906, il se produisit un nouvel affaissement entre les piles 29 et 36, qui détermina un mouvement considérable dans le mur entre les piles 16 et 39.

Les piles sont fondées sur une couche d'argile très compacte et le mur pouvait résister à la poussée statique du terre-plein.

Quant à celui-ci, il était établi directement sur le sol naturel formé de vase et l'on avait pensé qu'il pénétrerait peu à peu dans ce sol, au fur et à mesure de sa construction.

Il n'en a pas été ainsi. La pénétration des enrochements ne s'est pas faite progressivement, en cours d'exécution ; elle s'est produite brusquement et en grande masse, déterminant un effort dynamique considérable auquel aucun ouvrage n'aurait pu résister.

Les deux accidents de juillet 1905 et avril 1906 étant de même nature, condamnaient le système du terre-plein ; il fallait recourir à un autre moyen.

Le Service local des Travaux publics étudia plusieurs solutions qui furent soumises par le ministre des Colonies à une commission spéciale d'inspecteurs généraux et d'ingénieurs en chef des Ponts et chaussées.

Celle-ci a retenu l'idée de l'une des solutions présentées, mais elle en a modifié les dispositions. Le nouveau projet a fait l'objet d'un avenant au contrat primitif passé avec la Société de constructions de Levallois-Perret.

Dans ce projet, on supprime le terre plein en enrochements et remblais de terre et on le remplace par une plate-forme formée de voûtes en béton armé s'appuyant, d'une part, sur le mur déjà construit et, d'autre part, sur une série de piles à construire en arrière du mur.

———————

DIRECTION DES MOUVEMENTS DU PORT
(*Annuaire général de l'Indochine française*, 1908, p. 330)

Casta-Lumio, lieutenant de vaisseau, directeur. — Bruno, Buliot, Rouard, Bénâtre, Castellani, Amadéi, Fangeau, P. Feydel, Fangeau, A., Orsini, Massabot, Guigon, Hérigoyen [3], Daniel, Mattei, Le Merdy, Laffont, Feydel, R., Peintre, de la Souchère, Perchel, pilotes. — Élèves-pilotes, Le Hebel, Antoni.

———————

TRAVAUX PUBLICS
CIRCONSCRIPTION TERRITORIALE DE LA COCHINCHINE
(*Annuaire général de l'Indochine française*, 1908, p. 333)

Ports. — Duchateau, capitaine de port. — Donsimoni, Cottet, Le Boulbin, maîtres de port.

———————

Les travaux du port de Saïgon
(*La Dépêche coloniale*, 23 avril 1908)

Les travaux de construction des quais de Saïgon vont reprendre avec une activité nouvelle. Un arrêté du lieutenant gouverneur vient d'accorder à la Société de construction de Levallois-Perret l'autorisation d'occuper temporairement et à titre gratuit les parcelles en bordure de la route du Fort-du-Sud faisant partie des terrains acquis par la colonie pour la construction de quais de Saïgon.

Ces terrains seront exclusivement affectés aux installations des chantiers et dépôts des matériaux nécessaires, à l'exécution des quais à construire.

La durée des travaux restant à exécuter est fixée à trois ans et six mois.

———————

Dans le port de Saïgon
(*La Dépêche coloniale*, 17 juin 1908)

Le 16 avril dernier, M. Bonhoure a approuvé le projet de la construction d'un quai sur la rive droite de la rivière de Saïgon. Cette approbation a été décidée à la suite de l'avenant au marché du 26 août 1901, pour la continuation des travaux du quai souscrit à la date du 26 novembre 1907, par la Société de constructions de Levallois-Perret et approuvé le 31 décembre 1907.

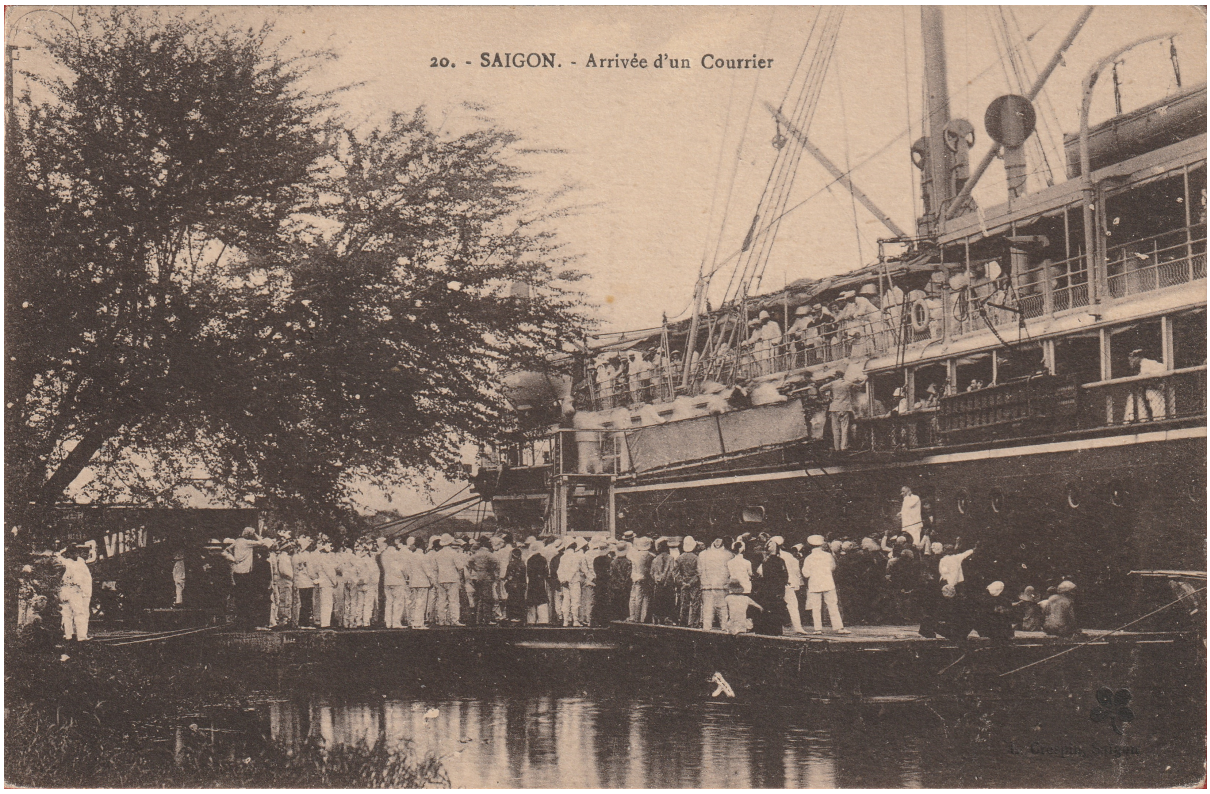
Le montant des dépenses autorisées est fixé à 2.500.000 piastres, y compris une somme de 3.000.000 francs, convertie en piastres au taux de 2 p. 50, le tout se décomposant comme suit :

À l'entreprise	2.276.400 p. 00
Sur somme à valoir	223.600 p. 00

[3] *Alban* Armand Hérigoyen : né à Bastia, le 2 août 1867. Brevet de maître au cabotage (1894). Chevalier de la Légion d'honneur. Décédé à Nice à l'âge de 72 ans (*Le Nouvelliste d'Indochine*, 5 mai 1940).

Les dépenses résultant de l'exécution des travaux seront imputées sur les fonds du budget général, dans la limite des crédits ouverts annuellement.

———————



Coll. Olivier Galand
Saïgon. — Arrivée d'un courrier (Ludovic Crespin, Saïgon)

———————

Indo-Chine
(*La Dépêche coloniale*, 30 juin 1910)

La Commission permanente du Conseil supérieur de l'Indo-Chine s'est réunie le samedi 20 mai à Hanoï :

.....

Bordereau de prix supplémentaires pour la construction de 21 ouvrages d'accostage pour les navires sur la rive gauche de la rivière de Saïgon.

———————

LA VIE INDOCHINOISE
(*Les Annales coloniales*, 20 octobre 1910)

La chambre de commerce de Saïgon a étudié, au cours de sa dernière réunion, les conclusions de la commission instituée par arrêté du gouverneur général pour rechercher les moyens de lui procurer les ressources qui lui sont nécessaires. Le résultat de cette discussion a été le vote, à l'unanimité, du vœu suivant, qui est le résumé des conclusions du rapport de la commission:

« La chambre de commerce de Saïgon, après examen et discussion, et comme suite aux nombreux vœux émis par elle à diverses reprises, prend encore la délibération de demander instamment, à nouveau, d'être dotée des ressources suffisantes pour l'amélioration de son organisation et de ses services, et, notamment, pour l'exécution

des travaux nécessaires à celle de l'outillage du port de Saïgon, et elle émet le vœu que ces ressources soient fournies par l'établissement des taxes locales suivantes sur le riz et ses dérivés sortant du port de Saïgon, à savoir :

Riz blanc et cargo, par 100 kg 0 p. 02
Farines et paddy, par 100 kg 0 p. 10
Les brisures de riz restant exemptes.

« La chambre émet, d'autre part, le vœu de voir accorder au port de Saïgon son autonomie dans la plus large mesure possible.Elle demande, dans ce but, qu'une commission spéciale, composée de représentants de tous les intérêts en jeu et notamment du commerce, que cette question concerne principalement, et, en outre, de fonctionnaires s'occupant des travaux du port, appartenant aux services des travaux publics et des douanes, ou tous autres dont le concours peut être nécessaire, soit nommée et chargée de s'occuper, d'une façon permanente, des travaux d'amélioration du port de commerce, ainsi que de l'étude de toute question s'y rattachant. »

On a calculé que cette-taxe si minime demandée sur les riz à leur sortie, produirait environ 150.000 piastres par an, qui permettraient aussitôt le dégagement de l'arroyo-Chinois, la construction d'appontements à l'extrémité du boulevard Charner, et l'édification de hangars et de docks. Par la suite, le rendement de cette taxe permettrait de gager un emprunt qui mettrait la Chambre en mesure de compléter l'outillage du port.

Parmi les questions comprises dans ce vaste plan d'organisation, de création même, pourrait-on dire, du port de Saïgon, se trouve celle du rattachement du service du pilotage à la chambre de commerce, en sauvegardant, naturellement, les intérêts du personnel actuellement en service.

A. GUILLEMIN.

———————————

Indo-Chine
(*La Dépêche coloniale*, 13 avril 1911)

La Commission permanente du Conseil supérieur de l'Indo-Chine s'est réunie le 8 mars pour examiner à les affaires suivantes :

……

Cahier des charges relatif à la fourniture des appareils composant l'engin de levage destiné à être mis sur le chaland aux ancres du port de commerce de Saïgon ;

———————————

ORDRE DU CAMBODGE
(*Journal officiel de la République française*, 24 août 1911, p. 7010)

Grade d'officier.

M. Bruno (Jean), pilote de la rivière de Saïgon.

———————————

DIRECTION GÉNÉRALE DES TRAVAUX PUBLICS DE LA COCHINCHINE
(*Annuaire général de l'Indochine française*, 1912, p. 651)

ARRONDISSEMENT DE LA NAVIGATION MARITIME.

M. Réthoré, ingénieur auxiliaire de 1re classe, faisant fonctions de chef de service, à Saïgon.

NAVIGATION

MM. Braun, capitaine de. baliseur de mer de 2e cl. (capitaine de la « Maria-Lopez »), à Saïgon ;

Gueneu, lieutenant de baliseur de mer de 1re classe (lieutenant de la « Maria-Lopez »), à Saïgon ;

Poggi, mécanicien de baliseur de mer de 3e cl. (mécanicien de la « Maria-Lopez »), à Saïgon.

PORTS

MM. Duchateau, capitaine de port de 1re classe (chargé de l'arrondissement du port de commerce de Saïgon) ;

Levillain, capitaine de port de 2e classe, adjoint au capitaine de port, à Saïgon ;

Ollive, maître de port de 1re classe (maître de port à Saïgon) ;

Cottet, maître de port de 1re cl., à Saïgon ;

Guivarc'h, agent temporaire, faisant fonctions de maître de port à Saïgon ;

Le Goffic, agent-temporaire, faisant fonctions de maître de port, à Saïgon.

PHARES

MM. Ambrosi, maître de phare, au Cap Saint-Jacques ;

Loussert, maître de phare au Cap-St Jacques ;

Bonsignour, gardien de phare de 3e classe, au Cap Saint-Jacques ;

Laridon, maître de phare Kéga (Phantiêt) ;

Quellennec, gardien de phare de 1re classe (gardien-chef à Baikanh), à Poulo-Condore ;

Natta, maître de phare (gardien-chef à Nuinai), à Ha-tiên ;

Poletti, maître de phare (gardien-chef à Padaran), à Phan-rang ;

Tibul, maître de phare (gardien-chef à Poulo-Obi), à Bac-lieu ;

Chapuis, gardien de phare de 3e classe, à Poulo-Obi (Bac-lieu) ;

Brissiaud, gardien de phare de 2e classe, à Padaran (Phanrang) ;

Wachter, agent journalier (gardien à Kéga), à Phan-tiêt ;

Breton, agent journalier (gardien à Baikanh), à Poulo-Condore.

———————

Mariage

(*Saïgon sportif*, 23 novembre 1912)

Nous adressons, à madame et monsieur Brunet, employé à la Cie des Chargeurs Réunis, nos meilleurs souhaits de bonheur pour leur union, qui a eu lieu lundi à onze heures.

Les témoins étaient pour la mariée : le commandant Duchateau, directeur du Port de Commerce, chevalier de la Légion d'honneur et Me Foray, avocat-défenseur, 1er adjoint au maire de Saïgon ; pour le marié : MM. Rouelle, agent général de la Compagnie des Chargeurs Réunis, et Brue, commissaire-priseur.

———————————

(*Les Annales coloniales*, 28 novembre 1912)

Un nouvel arrêté réglementant le Port de commerce de Saïgon vient d'être signé par le gouvernent général et soumis à la chambre de commerce de Saïgon. Cet arrêté est la reproduction du projet qui avait été précédemment rédigé par la commission instituée à cet effet et dont M. [Louis] Gage [Denis frères] avait la présidence. Les modifications qui ont été apportées au texte primitif sont surtout des modifications de forme faites pour faciliter les rouages administratifs.

Il contient toutefois la clause suivante qui est nouvelle : « La contribution éventuelle de la colonie calculée de façon que le produit de la taxe spéciale d'outillage demeure affecté à des améliorations du service et de l'outillage du port. M. Ascoli [CCNEO], président de la Chambre de commerce, a émis, à une séance de cette compagnie, l'avis de supprimer le mot éventuelle.

M. Jacque fut aussi de cet avis car le mot « éventuelle » pourrait donner lieu à une mauvaise interprétation. Le Gouvernement pourrait fort bien s'en prévaloir, le jour où les travaux d'amélioration seraient terminés, pour supprimer toute subvention, alors qu'au contraire, le premier devoir de la Chambre devrait être, le jour où tous les travaux d'amélioration seraient achevés, de se servir des fonds dont elle pourrait disposer pour réduire les frais dont les marchandises seraient grevées.

M. Ascoli ajouta que le jour où les travaux d'amélioration seront terminés, le décret du 31 mars 1911 prévoit que les taxes d'outillage cesseront d'être perçues. Ce sera la meilleure façon de dégrever le commerce à ce moment-là. Toutefois, la suppression met hors de discussion l'obligation pour la colonie de participer intégralement au budget du Port, sauf pour les travaux d'amélioration que comportent les taxes d'outillage. Cette proposition fut adoptée à l'unanimité.

———————————

SAIGON
(*L'Avenir du Tonkin,* 14 novembre 1913)

Naissance. — Yvonne de Guivarach [Guivarc'h], fille de M^me^ et M. de Guivarach [Guivarc'h], maître de port.

———————————

(*Journal officiel de la République française*, 17 décembre 1913, p. 10848)

Par décision ministérielle du 14 décembre 1913, il a été accordé à M. le lieutenant de vaisseau Ohl (C.-B.-E.-J.)[Camille, Bernard, Eugène, Jean], du port de Cherbourg, en service à la défense fixe de Saïgon, un congé sans solde et hors cadre, pour servir auprès du gouvernement général de l'Indo-Chine, en qualité de pilote de la rivière de Saïgon, à compter du 15 décembre 1913.

———————————

L'autonomie du port de Saïgon
(*Le Temps*, 11 février 1914)

Un décret récent accorde au port de Saïgon la personnalité civile et en fait un établissement public dans des conditions analogues à celles qui ont été prévues pour les ports maritimes de commerce de la métropole.

Le *Bulletin du Comité de l'Asie française* fait ressortir l'utilité de cette mesure au point de vue du développement du commerce, cochinchinois. Le port de Saïgon aura désormais son budget propre qui se décomposera en deux. Un budget ordinaire,

d'abord, alimenté par des taxes spéciales, notamment les taxes d'outillage instituées le 30 novembre 1910 et les péages locaux, et par une contribution annuelle de la colonie. Les dépenses occasionnées par les grosses réparations ainsi que par l'acquisition d'un matériel et d'un outillage neuf seront assurées par un budget extraordinaire composé des reliquats des exercices antérieurs, de dons et legs et de toutes recettes accidentelles et subsides éventuels qui pourront être alloués au port de commerce.

———————————

Une loi parue en 1912 a permis en France d'ériger les ports en établissements publics jouissant de l'autonomie financière, et le premier port qui ait fait application de cette loi est celui de Saïgon, en 1914. Après la guerre, cette loi, modifiée en 1920, a été appliquée à Bordeaux, Le Havre et Strasbourg. Mais Dakar a été un précurseur car il a été doté de l'autonomie financière avant la loi de 1912, par un décret paru en 1911 (*Paris-Dakar*, 10 juillet 1934).

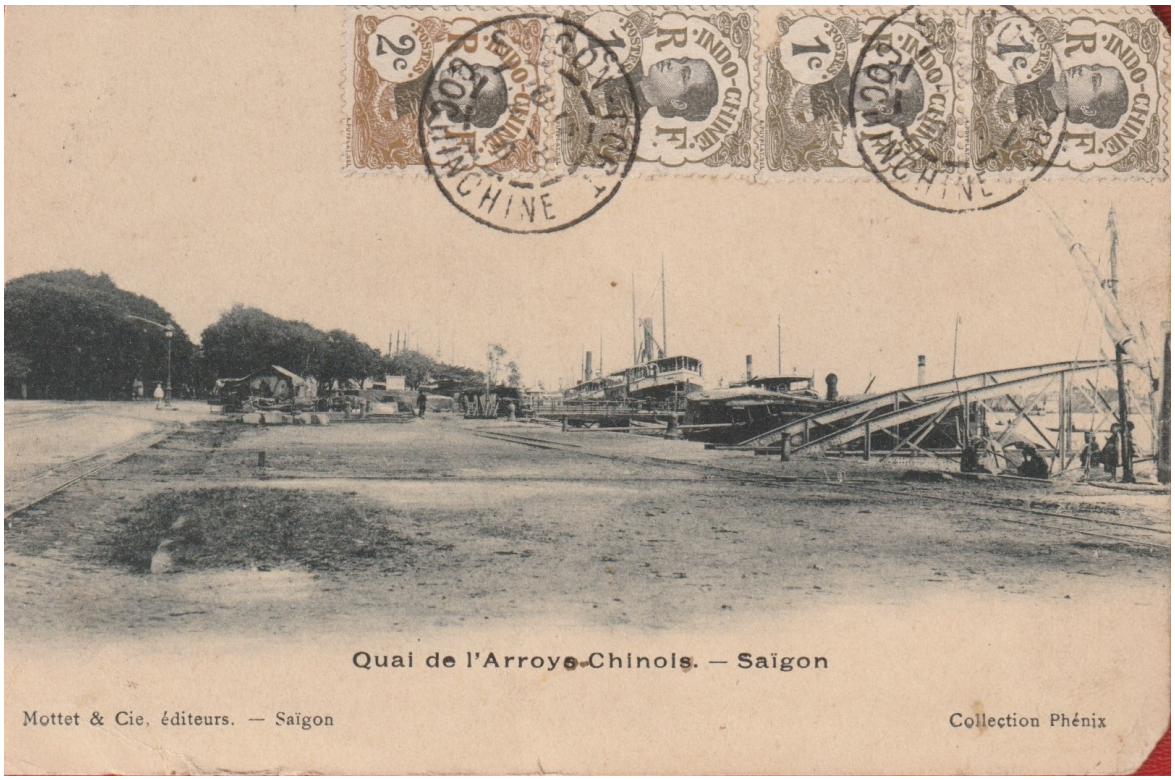
———————————

Récompenses pour faits de sauvetage
(*Journal officiel de la République française*, 25 mai 1914)

Levillain (Albert-Alexandre) [4], capitaine du port de commerce de Saïgon, témoignage officiel de satisfaction : a fait preuve d'un grand courage, d'une connaissance approfondie des choses de la mer et d'une endurance remarquable autant que d'énergie, en conduisant les opérations de renflouage et de remorquage du *Kampot*, après avoir fait le relevé de la situation du navire dans des conditions difficiles et même périlleuses à l'entrée du Cua-Tien (Cochinchine), opérations qui ont duré du 29 octobre au 5 novembre.

———————————

[4] Levillain (Albert-Alexandre)(Deauville, 4 mai 1877-Marseille, 12 septembre 1946). Chevalier du dragon de l'Annam (*JORF*, 18 décembre 1910). Président de l'Association des fonctionnaires mobilisés (1922).



Quai de l'arroyo Chinois (Mottet & Cie, Saïgon. Coll. Phénix).
Carte adressée le 14 août 1916 à M. Maurice Leclerc, 79, rue de la Cueille mirebalaise, Poitiers



Coll. Olivier Galand
Saïgon. — Les quais et le sémaphore (Éd. Albert Portail).

Conseil colonial de la Cochinchine
Session ordinaire de 1921
Ordre du jour de la séance du lundi 17 octobre 1921
(*L'Écho annamite*, 18 octobre 1921)

Commission permanente. — Ratification de la nomination de MM. Guyonnet et Truong-van-Bên comme membres titulaires et Casta Lumio et Lê-ba-Cang comme membres suppléants du conseil d'administration du Port de commerce pour une période de 2 ans à compter du 18 novembre 1920.

———————————

Cochinchine
La Vie économique
(*Les Annales coloniales*, 17 novembre 1921)

Notre confrère le *Courrier saïgonnais* annonce que la *Pacific Mail* ne touchera plus le port de Saïgon dorénavant ; les frais qu'elle a à supporter du fait de la nouvelle réglementation n'étant point compensés par le fret escompté.

Les taxes diverses qui frappent les navires fréquentant le port ont produit le plus déplorable effet. Les compagnies ne veulent plus comprendre l'escale de Saïgon dans leurs itinéraires.

———————————

Saïgon
Les Anciens Combattants
(*L'Avenir du Tonkin*, 1er janvier 1923)

Les membres de l'association des Anciens Combattants réunis en assemblée générale réélirent comme président M. Levillain, commandant du port de commerce.

———————————

Conseil d'administration du Port de Saïgon
(*L'Écho annamite*, 27 janvier 1923)

Sont appelés à faire partie du conseil d'administration du Port de Saïgon, sous la présidence du président de la Chambre de commerce de Saïgon, pour une durée de deux années à compter du 18 novembre 1922.

1°. — En qualité de membres titulaires : MM. de Lachevrotière, membre français du Conseil colonial ; Ngô-khac-Man, membre indigène du Conseil colonial ; Duclos [Sté indoch. de transports], membre français de la Chambre de commerce de Saïgon ; Héraud [dir. Franco-asiatique des pétroles (Shell)], membre français de la Chambre de commerce de Saïgon ; [Gaston] Lancelin [directeur des Messageries fluviales de Cochinchine], membre français de la Commission municipale de Saïgon ; [Jean] Mazet [5], membre français de la commission municipale de Cholon ; Tsa-Tsing-Ye, membre de la Chambre de commerce chinoise de Cholon ; Rousseau, membre désigné par le gouverneur général au titre de représentant des armateurs négociants ou

[5] Jean Mazet, des Distilleries Mazet, de Cholon.

industriels de la colonie ; Caillot, membre désigné par le gouverneur général au titre de représentant des armateurs négociants ou industriels de la Colonie ; Rouelle [Chargeurs réunis], membre désigné par la Chambre de commerce de Saïgon au titre de représentant des industries maritimes ; Cheurlin [Constructions de Levallois-Perret (Anc. Éts Eiffel)], membre désigné par le gouverneur général au titre de représentant des commerçants et industriels ; [Ferdinand] Michel-Villaz [chef comptable Messageries fluviales de Cochinchine], membre français de la Chambre d'agriculture de Cochinchine ; Cousin, membre français de la Chambre mixte de commerce et d'agriculture du Cambodge.

2°. — En qualité de membres suppléants : MM. [Paul] Alinot*, membre français du Conseil colonial ; Nguyên-v Phat, membre indigène du Conseil colonial ; Drabier [adm. délégué Éts industriels de Saïgon], membre français de la Chambre de commerce de Saïgon ; Cero* [Éts Jacque], membre français de la Chambre de commerce de Saïgon ; [Jacques] Joubert* [des Messageries maritimes*], membre français de la commission municipale de Saïgon ; Luang Hong membre de la Chambre de commerce chinoise de Cholon ; Jessula [CCNEO] , membre désigné par le gouverneur général au titre de représentant des armateurs, négociants ou industriels de la Colonie ; Champanhet [Est-Asiatique français*], membre désigné par le gouverneur général au titre de représentants des armateurs, négociants ou industriels de la Colonie ; Paillet membre désigné au titre de représentant des industries maritimes ; [Pierre] Thomas [SFDCI-Cholon*], membre désigné par le gouverneur général au titre de représentants des commerçants et industriels ; Colin, membre de la Chambre mixte de commerce et d'agriculture du Cambodge.

Deux membres suppléants de la commission municipale de Cholon et de la Chambre d'agriculture de Cochinchine seront désignés ultérieurement.

Hanoï, le 24 janvier 1923.

Cochinchine
(*Les Annales coloniales*, 15 mars 1923)

M. Pouyanne, inspecteur général des Travaux publics, venant de Hanoï, est arrivé à Saïgon le 7 février par la voie de terre. Il est venu en Cochinchine pour solutionner les questions importantes du port de commerce et des lignes de chemins de fer Saïgon-Baclieu et Saïgon-Battambang.

Il a discuté avec les membres de la Commission du port les propositions qui lui étaient soumises en vue de l'exploitation du port […].

PROJET CANDELIER

Charles CANDELIER (1871-1949)

X-Ponts.
Précédemment directeur de la mission d'études des chemins de fer du Sud de l'Indo-Chine.

Banque de Paris et des Pays-Bas
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 23 mars 1923)

la Compagnie générale des colonies a récemment pris la direction de la Société d'études des ports indo-chinois qui a présenté un projet d'exploitation du port de Saïgon-Cholon…

———————

SAÏGON
(*L'Avenir du Tonkin,* 24 juin 1923)

Au port de commerce. — MM. Baudoin et Cognacq, gouverneur général et gouverneur de la Cochinchine, ont visité avant-hier l'ensemble des voies d'eau, quais et installations constituant le port de Saïgon-Cholon ; cette visite s'est accomplie sous la conduite de M. Rouelle président du conseil d'administration, assisté de M. le capitaine de vaisseau Blanc, directeur de l'exploitation du port, et de M. Gaspard, ingénieur du Port. M. de la Pommeraye, président de la chambre de commerce, avait également tenu à se joindre au chef de la Colonie. Partis du gouvernement général à 15 heures, le gouverneur général, le gouverneur de la Cochinchine et leur suite suivirent en automobile la rive gauche de l'arroyo Chinois (route basse et quai de Mytho) jusqu'aux appointements de la distillerie Fontaine. En ce point, ils prirent place en canot automobile pour remonter le canal des Poteries jusqu'au Rach Cat où ils transbordèrent sur le remorqueur du port de commerce et parcoururent le canal de doublement et le canal de dérivation jusqu'à l'appontement de l'annexe du port de commerce où la visite se termina. » M. Baudoin s'est montré particulièrement frappé des efforts réalisés pour développer le réseau des communications entre Cholon et Saïgon et de l'esprit de méthode et de progrès, qui préside à l'organisation et à l'aménagement des deux ports qui ne tarderont pas à former un ensemble complètement homogène. Il a vivement complimenté le président du conseil d'administration du port et ses collaborateurs de leur action féconde.

———————————

(*Les Annales coloniales*, 20 septembre 1923)

Un arrêté désigne les nouveaux membres de la Commission de surveillance du Port de commerce. Le voici :

Sont appelés à faire partie du conseil d'administration du Port de commerce de Saïgon :

1° En qualité de membres titulaires :

a) M. Ville, au titre de représentant des armateurs, négociants et industriels de la Colonie, en remplacement de M. Rousseau, démissionnaire.

b) M. Jessula*, au titre de délégué de la Commission municipale de Cholon, en remplacement de M. Mazet, démissionnaire.

2° En qualité de membres suppléants.

a) M. Reich [6], au titre de représentant des armateurs, négociants et industriels de la colonie, en remplacement de M. J[acques] Jessula.

b) M. Beyssac, au titre de délégué de la Chambre d'agriculture de la Cochinchine.

———————————————

[6] Henri Reich (1868-1941) : ingénieur ECP, directeur de la Société de constructions métalliques de Levallois-Perret (Anciens Éts Eiffel) en Indochine.

Cochinchine
(*Les Annales coloniales*, 10 janvier 1924)

Au cours de sa dernière session, le conseil colonial de la Cochinchine a été appelé à discuter le projet de convention pour l'exploitation du port de Saïgon-Cholon, appelé projet Candelier [7]. Après de longues discussions durant plusieurs séances, le principe du monopole a été adopté et la convention projetée a été votée le 28 novembre par 14 voix contre 7.

———————————

COCHINCHINE
(*Les Annales coloniales*, 17 janvier 1924)

Dans les *Annales coloniales* du 10 janvier courant, nous avons fait connaître que le Conseil colonial de la Cochinchine avait adopté le projet de convention pour l'exploitation du port de commerce de Saïgon-Cholon par une compagnie française qui aura l'exclusivité des transports par eau des paddys riz et produits dérivés, et du maïs chargés dans le port Saïgon-Cholon pour leur embarquement sur des bateaux de mer, d'un point quelconque du port jusqu'aux dits bateaux de mer, où les produits transportés devront être livrés sous palan par le concessionnaire.

Le droit du concessionnaire se trouve ainsi limité :

1° Aux seuls transports par eau ;

2° Aux seuls transports des paddys riz et produits dérivés, ainsi que du maïs ;

3° Aux seuls transports qui se font d'un point à un autre du port, c'est-à-dire de Saïgon à Cholon et de Cholon à Saïgon et seulement pour embarquer les produits précités sur des bateaux de mer.

Les Chinois qui font actuellement ces transports, dont ils ont, en quelque sorte, le monopole, se trouvant atteints par les nouvelles dispositions, se sont livrés à toute sorte de manœuvres pour faire échouer au Conseil colonial le projet de convention qui était soumis à ses délibérations.

Les membres indigènes de l'assemblée ont formé deux partis, l'un pour combattre le projet, l'autre pour le soutenir. La discussion a été très animée et malgré toute l'opposition qui avait été faite à l'instigation des Chinois. la Convention projetée à été votée par 14 voix contre 7.

Dans la *Voix annamite*, qui se publie à Saïgon, le docteur Lê-Quang-Trinh, vice-président du Conseil colonial de la Cochinchine, donne les motifs pour lesquels il a voté l'adoption de la convention dont les Annamites tireront bénéfice et il termine son exposé comme il suit :

« Et, pour me résumer, je déclare ici, sans détour et avec cette franchise brutale qui caractérise tous mes actes, que : entre Chinois et. Français, je préfère ces derniers. Je suis persuadé, en effet, que c'est sous l'égide de la France, avec nos intérêts confondus pour longtemps encore avec les siens que les Annamites de l'élite bourgeoise et de la

---

[7] Charles Candelier : X-Ponts, ingénieur en chef des Etudes de la voie de la Compagnie du chemin de fer du Nord, père en 1919 d'un pont-rail en béton armé sur la Sambre, en Belgique, le plus long de l'époque. Envoyé en mission en Cochinchine par le Syndicat d'études des chemins de fer du Sud de l'Indochine monté par la Cie générale des colonies. Futur président du Solidit français et administrateur de la Cie des Batignolles.

Marié à une D^lle^ Téraube. Deux fils : Charles II, polytechnicien, avocat, marié à Thérèse Delavenne, fille d'un conseiller municipal de Paris et général de la Seine ; et Paul, polytechnicien, marié à une D^lle^ Couturieux.

masse terrienne doivent prétendre évoluer et recevoir la part de gestion dans les affaires de leur pays. Comment pourrions-nous ne pas comprendre que notre compte serait vite réglé, entre le colosse chinois et l'impérialisme japonais, si jamais, dans notre puérilité aveugle et prétentieuse, nous arrivions à obtenir l'application immédiate du dogme séparatiste, auquel rêvent quelques idéalistes imprudents et intéressés. »

———————————

ÉLÉMENTS DE CONVICTION
par NGUYEN-PHAN-LONG
(*L'Écho annamite*, 2 février 1924)

Plusieurs compatriotes sont venus me dire : « À l'occasion du Têt, nous allons rentrer dans notre famille. Beaucoup de gens vont nous demander de les éclairer sur le contrat Candelier.

Or, nous craignons de n'être pas compris si nous leur expliquons les clauses du contrat, car ils ne saisissent pas les choses abstraites. Ce qu'il leur faut, ce sont des faits concrets, qui les frapperont certainement mieux.

Pouvez-vous nous en fournir ? »

Il m'est facile de satisfaire ce désir, car des faits concrets, patents, irrécusables, il n'en manque pas dans l'affaire du monopole du port de commerce de Saïgon.

Tout d'abord, ceux qui sont initiés aux dessous de l'affaire ne peuvent s'empêcher de sourire quand ils entendent les conseillers monopolards indigènes parler de leurs convictions et de leur conscience. Placé aux premières loges, j'ai été à même de discerner les secrets mobiles de leur attitude.

Eh bien ! je puis affirmer qu'ils ont voté par ordre.

En effet, quelques jours avant l'ouverture de la dernière session du conseil colonial, le gouverneur de la Cochinchine fit venir à son cabinet les conseillers coloniaux indigènes pour leur demander de voter le contrat Candelier, ajoutant qu'une opposition ne pouvait qu'être stérile, le gouverneur général étant résolu à passer outre. Je ne sais ce que répondirent mes collègues ; mais, pour ma part, je fis remarquer à M. Cognacq que la campagne que j'avais faite au début de l'année, dans l'*Écho annamite*, contre la mission Candelier, me faisait le devoir de persister dans la même attitude et qu'au surplus, mon opinion sur le monopole avait été formée après une étude minutieuse du projet de contrat.

Le gouverneur n'insista pas.

Sur le moment, j'avais même l'impression qu'il ne faisait que transmettre un ordre qu'il avait reçu d'en haut lieu. Je pensais — et je le pense encore — que sa conviction intime était défavorable au monopole mais qu'en lui, l'homme s'effaçait devant le fonctionnaire discipliné.

Ce que je dis là n'est pas une précaution oratoire destinée à atténuer la gravité de la révélation que je fais ; c'est le fidèle reflet de ma pensée, l'expression exacte de la vérité telle que je crois l'entrevoir.

Les dirigeants de la *Tribune indigène* et de l'*Écho annamite* ainsi que leurs amis entretenaient avec le gouverneur d'excellentes relations ; elles ne se ressentirent à aucun moment de leur campagne contre la mission Candelier. Bien mieux : un autre journal annamite de langue française, faisant chorus aux deux premiers, reprit la campagne sur un ton plus violent encore. Or, le directeur de cette feuille professe publiquement un profond dévouement pour M. Cognacq. Un mot de celui-ci aurait suffi pour lui imposer silence. Le gouverneur témoigna, au contraire à cet égard, d'une complète indifférence. Ce n'est que lorsqu'il fut décidé que le projet de convention serait soumis au conseil colonial que son attitude changea, à la suite d'ordres impératifs émanant, dit-on, du ministère des Colonies.

C'est pourquoi nous avons toujours tenu, dans nos protestations et nos polémiques, a mettre au-dessus de la mêlée les personnes de MM. Merlin et Cognacq, convaincus qu'en eux-mêmes, ils n'étaient point enchantés de la besogne ingrate qu'ils avaient à faire, à leur corps défendant.

De même, dans nos conversations, nous avons toujours pris soin de mettre hors de cause l'intégrité de ces deux hauts fonctionnaires.

Quoi qu'il en soit, il est démontré que les conseillers indigènes qui ont voté le contrat Candelier ne l'ont fait que parce qu'ils en avaient reçu l'ordre.

L'indigence de leurs arguments quand ils ont entrepris de se justifier prouve qu'ils se sont dispensé de tout examen du projet, leur opinion ayant été faite sur commande.

— Nous avons défendu, en la circonstance, crient-ils sur les toits, les intérêts annamites contre les Chinois, qui jouissent d'un monopole de fait dans le transport des riz et paddys.

Là encore, leurs assertions sont inexactes. Ils reprochent aux adversaires du monopole leur prétendue alliance avec les Chinois. Grief reposant sur la simultanéité des protestations chinoises et annamites.

Mais que voyons-nous en réalité ? Le chinois Quach-Dam, gros négociant en riz et paddy, fait partie du groupe Candelier.

Non content d'avoir partie liée avec la maison Quach-Dam, qui possède de nombreuses ramifications dans les provinces, M. Candelier est entré dernièrement en pourparlers avec M. Lau-Kwai-Cheuk, co-propriétaire de la firme Nam-Long, pour essayer de l'attirer également dans son groupe.

Le promoteur du monopole du Port a commis ainsi une grave imprudence qui risquait d'être exploitée contre lui par le camp adverse. Le gouverneur aurait été obligé de lui faire des représentations à ce sujet, sans doute, pour l'empêcher d'en commettre d'autres.

L'alliance chinoise se réalise donc sous nos yeux pour ainsi dire avec le groupe Candelier ; mais il faut bien quelqu'un pour faire les frais de la fructueuse « combine »: ce soin est laissé aux Annamites, de ces mêmes Annamites qu'on prétend affranchir de l'emprise chinoise !

Voilà des faits de nature à édifier nos compatriotes sur les tractations faites sur leur dos ! Et je ne parle pas encore de l'illégalité du monopole, signalée par d'éminents hommes de loi dont Me Labbé, président de l'ordre des avocats à la Cour de cassation et au Conseil d'État, consulté par M. Candelier lui-même.

Je n'entre pas davantage dans l'examen des clauses de la convention. Je passe également sous silence toutes les manœuvres qui ont eu lieu dans la coulisse et au sein du Conseil colonial pour assurer le gain d'une mauvaise cause.

Tout au plus me permettrai-je d'exprimer mon étonnement de voir l'Administration mêlée à ces manœuvres, comme si le monopole du Port de Commerce de Saïgon était une entreprise d'État, absolument nécessaire à la vie économique de ce pays.

Peut-être ce troublant mystère sera-t-il éclairci un jour.

———————————

Les gaffes des monopolards
(*L'Écho annamite*, 2 février 1924)

Un fonctionnaire indigène, délégué administratif, en service dans une province de l'Est, vient d'être promu à la classe supérieure, par un arrêté spécial du gouverneur de la Cochinchine.

Le motif de cette nomination exceptionnelle excite l'étonnement légitime des gens non avertis. On se demande quels services le bénéficiaire a pu rendre à l'Administration pour mériter de façon si éclatante la bienveillance de celle-ci.

En effet, le fonctionnaire dont il s'agit s'est particulièrement distingué dans l'organisation d'une manifestation spontanée : il a fait rédiger et signer par les habitants de sa circonscription une pétition demandant l'institution du monopole du port de commerce de Saïgon.

Afin de faire ressortir le talent du délégué, il convient de souligner que les susdits habitants ne se contentent pas d'approuver la convention Candelier, dont ils ne savent pas un traître mot, mais qu'ils sollicitent instamment l'approbation du texte rédigé par le conseil d'administration du port et la chambre de commerce, sans aucune de ces réserves ou modifications qu'un état d'esprit pervers a poussé certains membres du conseil colonial à formuler et à faire adopter par cette assemblée !

En outre, le fonctionnaire en question a puissamment contribué à l'élection au conseil de province d'un conseiller colonial monopolard, élection destinée autant à récompenser l'attitude de ce dernier à l'égard du contrat Candelier qu'il. prouver que cette attitude est approuvée par ses mandants. Seul candidat dans la circonscription, soutenu par l'Administration, Je conseiller fut élu « à l'unanimité ».

De pareils exploits valaient bien un avancement. Notre fonctionnaire l'a eu.

Grand bien lui fasse !

*
* *

Un huyên est envoyé en disgrâce à Hatiên pour avoir manifesté ouvertement ses sentiments hostiles au monopole.

L'intéressé a eu peut-être tort de se départir de la réserve que lui imposait sa qualité de fonctionnaire. Mais pourquoi deux poids et deux mesures ?

L'Administration songe, dit-on, à envoyer un doc-phu-su faire des conférences dans l'intérieur pour essayer de créer parmi la population indigène un courant d'opinion favorable au monopole.

Ce même haut fonctionnaire indigène aurait également reçu mission de recueillir des fonds pour la publication d'un journal monopolard, prétendu organe de défense des intérêts annamites.

Le conseiller monopolard qui doit prendre la direction de ce « canard », aurait demandé au gouverneur de faire souscrire des abonnements par les villages. M. Cognacq aurait répondu qu'il ne pouvait, sans commettre une injustice criante, forcer les gens à s'abonner à un journal qu'ils ne peuvent pas lire, ledit journal étant rédigé en français.

La réponse du gouverneur aurait singulièrement refroidi l'ardeur du journaliste néophyte.

Notre homme n'espère plus que dans la générosité plus ou moins forcée des Annamites.

Nous verrons si l'Administration lui accordera l'aide qu'il réclame d'elle à cet effet.

———————————

La troisième victime du monopole
(*L'Écho annamite*, 2 février 1924)

Victime indirecte, devons-nous préciser.

Savez-vous, lecteurs, quelle est cette victime ? Nous vous le donnons en cent ; nous vous le donnons en mille !.

Vous ne devinez pas ? Vous jetez votre langue aux chiens ? Eh bien ! c'est la maison Caffort !

La révélation vous renverse ? Vous vous demandez quel rapport la maison Caffort peut avoir avec le monopole Candelier ? Voici l'explication.

Dans le courant du mois d'octobre 1923, M, Nguyên-phan-Long demanda l'autorisation de se munir d'un révolver, faveur accordée sans la moindre difficulté à ses collègues indigènes au conseil colonial. La demande suivit la filière et parvint aux bureaux du gouvernement. Mais entre-temps, le requérant s'était révélé un anti-monopolard irréductible, donc suspect à tous égards, à tel point qu'on crut devoir lui donner des anges gardiens qui s'attachent à ses pas avec une fidélité de caniche. C'est sans doute pour le soustraire à la tentation de tirer sur ses trop zélés gardes du corps, qui ont parfois la maladresse de se laisser voir de trop près, qu'on lui a refusé l'autorisation de se munir d'un revolver.

Or, M. Long se proposait d'acheter cette arme chez Caffort. Donc, Caffort est une victime indirecte du monopole.

Le syllogisme est d'une rigueur irréfutable.

On voit, par ailleurs, que les motifs du rejet de la demande sont dictés par la prudence, qui est, comme chacun sait, mère de la sûreté.

Au surplus, le pétitionnaire — style administratif — est suffisamment protégé par la Sûreté, qui veille jour et nuit sur ses allées et venues, voire même sur son sommeil, pour n'avoir pas besoin de se protéger lui-même.

———————————

Le Port de Saïgon
par Pierre Valude,
député du Cher
(*Les Annales coloniales*, 29 février 1924)

Si l'administration indochinoise s'est décidée à concéder à une compagnie privée l'exploitation du port de Saïgon : c'est qu'elle a compris, en fin de compte, que c'était le procédé le plus économique et le plus expéditif. Des exemples nombreux ne nous ont-ils pas prouvé que l'organisation ou l'exploitation d'un service par l'État aboutissait assez souvent à d'assez piètres conséquences et soulevait, en revanche, les protestations du public ? En France, si on établit des comparaisons entre les services exécutés en régie et ceux qui ont été remis à des sociétés privées, l'avantage est rarement en faveur des premiers. Mais des considérations d'ordre administratif et politique obligent souvent l'État à prendre la responsabilité d'une exploitation. Dans certains cas, il est même parfois obligé d'en assumer la charge. Le socialisme d'État aboutit, d'autre part, à cette conclusion que l'Administration doit assurer la marche et l'entretien de tous les services et, se réserver tous les monopoles. Mais cette conception qui, dans la pratique, a donné lieu souvent par de mauvaises applications à des mécomptes, est aujourd'hui ardemment combattue et des tendances toutes différentes se font jour, dans les préoccupations gouvernementales, pour sauvegarder les intérêts de l'État et aussi ceux des particuliers.

En Indochine, comme dans la Métropole, l'absorption par l'État de toutes les entreprises publiques nécessiterait, d'abord, l'affectation de crédits considérables qui alourdiraient singulièrement le budget, puis l'utilisation d'un personnel nombreux qui cadrerait mal avec les idées actuelles. Enfin, une pareille politique eut singulièrement contrarié les efforts de la libre colonisation et paralysé les entreprises privées que l'Administration a le devoir d'encourager, car c'est d'elles, souvent, que dépendent le développement et la richesse d'un pays.

L'aménagement et l'organisation du port de Saïgon étaient une œuvre tellement considérable, elle entraînait de si gros frais et de si lourdes responsabilités qu'il ne faut pas être surpris que les pouvoirs publics indochinois aient pensé à s'adresser à un

groupe financier sérieux qui prendrait à sa charge tous les travaux que nécessiterait la création d'un grand port vraiment digne de Saïgon et, on pourrait dire, de l'Indochine toute entière. Mais cette œuvre de très grande envergure va naturellement occasionner des dépenses très importantes et, par conséquent, la constitution d'un capital dont la rémunération doit être prévue. Le groupement financier auquel la colonie s'est adressé n'a pas manqué comme, contrepartie de ses sacrifices et des risques qu'il va encourir, de réclamer une compensation appréciable consistant en l'exclusivité du transport des riz et dérivés dans l'intérieur du port de Saïgon.

Ce monopole, car c'en est un qui, tout d'abord, paraît exorbitant, a suscité une violente opposition de la part des adversaires de la concession. Et ceux-ci ont tenu à se compter et à provoquer l'abandon du projet proposé en suscitant une très vive discussion, lors de la dernière session du conseil colonial de la Cochinchine. C'est ce monopole, dont nous venons de parler, qui a principalement servi de tremplin à leurs protestations. Quand on les examine superficiellement et qu'on ignore les réels intérêts en cause, elles ne paraissent pas injustifiées, et l'on s'étonne qu'elles n'aient pas impressionné davantage la grande assemblée cochinchinoise. Toutefois, elles perdent singulièrement de leur valeur quand on s'aperçoit qu'elles sont surtout inspirées par ceux qui profitaient à peu près uniquement des avantages promis à la société concessionnaire, c'est-à-dire les gros négociants chinois. Ceux-ci, qui exerçaient implicitement ce monopole, au détriment des Français et des Annamites, en tiraient de très gros bénéfices sans en supporter aucune charge.

Le résultat, d'ailleurs, a été acquis, et le projet adopté par le conseil colonial de Cochinchine comme il l'avait été par la chambre de commerce.

Ce n'est, d'ailleurs, pas un monopole que s'est fait consentir le groupe que représente M. Candelier, mais simplement l'organisation méthodique et perfectionnée des services intérieurs du port, en retour de cette cession.

On ne peut nier, cependant, que la contrepartie qu'elle représente ne soit extrêmement intéressante pour le développement économique de Saïgon. Après une longue période d'attente et d'hésitation, « la grande capitale du Sud de l'Indochine », comme l'a appelée le gouverneur général, M. Martial Merlin, va enfin posséder un port outillé selon les procédés les plus scientifiques et les plus modernes avec des aménagements qui lui faisaient absolument défaut depuis un demi-siècle. La création de magasins généraux empêchera les marchandises de se détériorer au soleil ou sous la pluie comme le fait se produit le plus souvent pour le plus grand préjudice des commerçants. Le port possédera, enfin, un matériel d'embarquement et de débarquement qui favorisera la manutention des marchandises devenue si pénible en ces derniers temps. Sa sécurité sera assurée par des appareils de protection qui lui font totalement défaut et par un éclairage électrique enfin convenable. De plus, de puissants remorqueurs, comme dans les ports de Hong Kong et de Singapour, faciliteront l'amarrage et l'accostage des bateaux sans se préoccuper de l'état de la marée. Nous ne pouvons énumérer ici tous les perfectionnements et toutes les innovations qui vont enfin se trouver réalisés. En un mot, tout est à faire puisque, comme nous l'avons constaté , ce qui constituait le port de Saïgon avait été laissé dans un fâcheux état d'abandon.

Mais une conséquence particulièrement heureuse de tous ces travaux, ce sera l'assainissement et la transformation complète de ce quartier de paillotes et de masures qui s'étendait sur la rive droite de Saïgon et ne donnait pas à l'arrivant une impression bien flatteuse. Ils contribueront au dégagement et à l'embellissement d'une des parties de là ville destinée à devenir un des foyers commerciaux ou industriels des plus actifs. Enfin, l'aménagement du port de Saïgon conduira à l'utilisation de la rive gauche de la rivière dont il n'a été tiré aucun parti jusqu'à présent. On pourra y établir un parc de charbon qui est réclamé depuis longtemps par la navigation et des postes d'amarrage qui suppléeront aux insuffisances de la rive droite. Il pourra rapidement se constituer là

un grand et intéressant faubourg de la cité Saïgon-Cholon à laquelle il devra être réuni par un pont.

Aussi, la Cochinchine aura-t-elle réalisé un de ses plus beaux rêves, et le port de Saïgon, dont le mouvement annuel atteint déjà plus de trois millions de francs, pourra rivaliser enfin avec ses plus puissants rivaux de l'Extrême-Orient.

———————————

OÙ LE MONOPOLE CANDELIER SÉVIT
LE FRANÇAIS MÊME PERD SES DROITS

par NGUYEN-PHAN-LONG

(*L'Écho annamite*, 29 février 1924)

Je viens de lire le procès-verbal de la 575e séance du mercredi 7 novembre 1923, de la chambre de commerce de Saïgon. J'y ai pris un si grand plaisir que je veux le faire partager a mes lecteurs.

L'ordre du jour porte : « Projets de convention et de cahier des charges relatifs à la concession d'un monopole de transports et de divers services et travaux dans le port de Saïgon ».

La joie règne dans la Compagnie. Après une laborieuse gestation, qui a duré un an, le projet prend bonne figure. M. Candelier est, depuis quelques jours, de retour dans la colonie. Dès son arrivée à Saïgon, il est aussitôt venu voir le président de la chambre de commerce, M. de la Pommeraye[8] , pour l'entretenir de la question et plus spécialement pour lui faire connaître que la Compagnie générale des colonies, se rendant aux objections de la Chambre, était disposée à accepter de voir modifier les projets de convention et de cahier des charges conformément aux desiderata exprimés par la Compagnie.

On se frotte les mains avec satisfaction ; on se félicite de la besogne accomplie. On touche au triomphe. Il y a bien le conseil colonial, qui siège depuis deux jours et qui est saisi de la question. Peuh ! Simple formalité ; cette assemblée n'est consultée, c'est-à-dire simplement appelée à donner son avis, que pour la forme. On se contentera de poser devant lui, cavalièrement comme s'il s'agissait d'un lapin, l'ours si amoureusement léché, avec la seule permission de l'admirer sans y toucher.

Le consentement, acquis par avance, de la majorité des conseillers coloniaux français, qui comptent dans leurs rangs plusieurs membres ou délégués de la chambre de commerce, et la docilité bien connue des conseillers indigènes — à qui, pour plus de précaution, le mot d'ordre a été donné en temps utile par le gouverneur de la Cochinchine — ne font pas présager, au surplus, d'obstacles. On espère que les choses iront aussi rondement au Conseil de gouvernement.

Le président fait ressortir avec complaisance les concessions obtenues du bon vouloir de M. Candelier. Ah ! le brave homme ! Tout à l'heure, il viendra prendre part aux délibérations, accueilli à bras ouverts, écouté avec un recueillement attendri !

Les objections de la Chambre portaient sur les points suivants :

1° — Le privilège des travaux de construction ou d'entretien que la chambre de commerce refusait de voir accorder à la compagnie. Or, le nouveau texte prévoit que tous les travaux neufs ou d'entretien seront l'objet d'adjudications ou d'appels d'offres avec publicité dans le *Bulletin de la chambre de commerce*.

2°. — La propriété du matériel flottant. Conformément au désir de celle-ci, ce matériel devra être en entier la propriété de la compagnie concessionnaire.

---

[8] La Pommeraye (Joseph Guyot de](1877-1958) : administrateur délégué de la Société d'oxygène et d'acétylène d'Extrême-Orient, etc. Voir encadré.

3°. — La participation locale à la souscription des actions de la future société. Il est maintenant stipulé que cette participation sera de 33 % au lieu de 25 %.

Le président croit même qu'en insistant un peu, on pourrait voir le chiffre de la participation de l'épargne indochinoise porté à 40 %. Il pense encore qu'on obtiendra également que le montant des petites souscriptions soit irréductible jusqu'à un certain chiffre, 20.000 francs par exemple.

Ces modifications tiennent, remarque le président, le plus large compte des desiderata exprimés par ces messieurs.

On devine avec quelle joie les déclarations de M. de la Pommeraye sont accueillies, et si les membres de la compagnie n'applaudissent pas, c'est qu'ils sont trop bien élevés pour manifester leur contentement de façon indécente.

M. Filhol n'en croit même pas ses oreilles, si bien que le président doit préciser — pour la deuxième fois — qu'il a passé, à cet effet, toute l'après-midi du dimanche précédent avec M. Candelier en compagnie de MM. Héraud, Darles, Céro [9] et le commandant Blanc.

Seul, M. Lemerle semble garder son sang-froid au milieu de l'allégresse générale. Il attire l'attention de ses collègues sur le 2e alinéa du 4e paragraphe ainsi conçu : « Le concessionnaire sera mis progressivement en possession des services au fur et à mesure de ses possibilités propres. »

Là-dessus une discussion fort suggestive s'engage. D'accord avec M. Lemerle, M. Héraud trouve qu'il y a incompatibilité entre progressif et monopole.

Il y a, en effet, dit-il, une antinomie entre le fait de cette progression et l'idée du monopole.

À partir de quel moment y aura-t-il exclusivité ? Quand on a discuté la chose, on a envisagé la possibilité que la société, en présence de frais trop élevés, n'aille pas jusqu'au bout de sa tâche et reste au-dessous des besoins que l'administration du port jugera nécessaires. La société ne demanderait évidemment pas, dans ces conditions, la mise en possession du monopole final et, cependant, elle aurait été mise en possession d'une partie de ce monopole.

Le président reconnaît qu'il y aura nécessairement un peu de flottement dans les débuts. Il est certain, déclare-t-il, que la compagnie ne pourra pas faire construire cent chalands à la fois. Elle reprendra, très probablement, une partie des chalands en bois qui existent.

M. de la Pommeraye ajoutera plus loin que le nombre des chalands-types imposés par le conseil d'administration du port n'étant pas supérieur à vingt, la Compagnie générale des colonies devra prendre des mesures pour s'entendre avec les propriétaires de chalands actuels pour assurer les transports. Il y aura donc une période transitoire pendant laquelle jouera la convention provisoire.

Par conséquent, la compagnie concessionnaire sera mise en possession du monopole, quitte à elle à s'entendre. pour l'exercer, avec les transporteurs actuels, c'est-à-dire chinois !

C'est pour cela, sans doute, que M. Candelier s'est assuré la participation de la maison Quach-Dam. Les deux phrases soulignées trahissent les véritables intentions de M. Candelier ; on peut y discerner l'origine de l'alliance du groupe Candelier avec les Chinois, alliance contractée dans le double but d'obtenir le concours intéressé des Chinois — auxquels on prétend enlever un monopole de fait — et d'instituer à bref délai le monopole.

M. Darles vient à la rescousse du président pour appuyer la thèse de celui-ci. Mais, tout à l'heure, lorsque M. Candelier aura été entendu, il se rangera à l'avis de M. Héraud, qui propose d'ajouter : « L'exclusivité ne sera définitivement acquise au

---

[9] Jean Céro (1877-1949) : administrateur-directeur général des Comptoirs généraux de l'Indochine. Voir encadré.

concessionnaire que le jour où ses moyens d'action seront jugés par l'Administration du port suffisants pour faire face aux nécessités du transport des riz. »

Cette précision supplémentaire ne fera qu'accélérer le processus de la question du monopole. Pour réaliser l'alliance chinoise, qui lui apparaîtra de plus en plus nécessaire, M. Candelier tentera auprès de M. Laukwai-Cheuk, co-propriétaire de la firme Nam-Long, des démarches en vue de l'intéresser à l'entreprise.

Il y a 268 ans, en France, une controverse roulant sur la « grâce suffisante » mettait aux prises les jansénistes et les jésuites. Elle fait l'objet de la deuxième « provinciale » de Pascal, qui combattait la thèse des seconds au nom des premiers, dont il était le disciple et le champion. En l'occurrence, le français perdait ses droits comme il devait les perdre dans le monopole Candelier. J'extrais de la lettre ce passage :

— Mais enfin, mon Père, cette grâce donnée à tous les hommes est suffisante ?— Oui, dit-il. — Et néanmoins elle n'a nul effet sans grâce efficace ? — Cela est vrai, dit-il. — Et tous les hommes ont la suffisante, continuai-je, et tous n'ont pas l'efficace ? — Il est vrai, dit-il. — C'est-à-dire, lui dis-je, que tous ont assez de grâce, et que tous n'en ont pas assez ; c'est-à-dire que cette grâce suffit, quoiqu'elle ne suffise pas ; c'est-à-dire qu'elle est suffisante de nom et insuffisante en effet. En bonne foi, mon Père, cette doctrine est bien subtile. Avez-vous oublié en quittant le monde ce que le mot de suffisant y signifie ? Ne vous souvient-il pas qu'il enferme tout ce qui est nécessaire pour agir ? Mais vous n'en avez pas perdu la mémoire : car, pour me servir d'une comparaison qui vous sera plus sensible, si l'on ne vous servait à dîner que deux onces de pain et un verre d'eau, seriez-vous content de votre prieur, qui vous dirait que cela serait suffisant pour vous nourrir, sous prétexte qu'avec autre chose, qu'il ne vous donnerait pas, vous auriez tout ce qui vous serait nécessaire pour bien dîner ? Comment donc vous laissez-vous aller à dire que tous les hommes ont la grâce suffisante pour agir, puisque vous confessez qu'il y en a une autre absolument nécessaire pour agir, que tous n'ont pas ?.

Grâce à M. Candelier, nous avons le monopole partiel et le monopole total, l'exclusivité progressive et l'exclusivité définitive.

Mais continuons la lecture du procès-verbal. La discussion se poursuit sur d'autres points, sur lesquels, du reste, l'accord ne tarde pas à se faire.

Ensuite, M. Candelier est introduit dans la salle des délibérations. Le distingué ingénieur donne des explications complémentaires ; il souscrit aux modifications proposées, mais se fait prier pour consentir à ce que, selon le désir de la Chambre, la part réservée dans la constitution du capital aux souscripteurs réellement domiciliés en Indochine soit au minimum de 40 %

MM. Héraud et Darles se joignent au président. Tous trois rivalisent d'éloquence persuasive ; ils se font pressants, câlins…

On dirait des héritiers faisant le siège d'un oncle riche et célibataire pour le décider à faire son testament en leur faveur, dans la crainte d'une passion sénile qui ruinerait leurs espérances.

M. Candelier ne résiste pas à tant de séduction ; il cède.

— Messieurs, vous êtes des enjôleurs ! s'écrie-t-il, vaincu.

Il prévient d'ailleurs ses interlocuteurs que leur demande, qu'il accepte, constitue un maximum au-delà duquel la société ne saurait aller sans abdiquer le contrôle même de l'affaire dont elle prend la responsabilité ; il ne faudrait pas qu'on lui demandât de l'augmenter encore quand l'affaire sera soumise au conseil colonial. Pauvre assemblée, prétendue la plus haute du pays ! On lui refuse d'avance voix au chapitre en présence d'un texte qu'on déclare péremptoirement intangible, tabou !

L'accord est complet. Suivant les propres paroles de M. Candelier, la société s'est appliquée, depuis l'origine de l'affaire, à réunir autour d'elle les maisons principales de

la place et les principaux usagers du Port, à grouper et à fusionner les intérêts en vue de réaliser une harmonie aussi complète que possible pour le bien général.

C'est l'union sacrée des firmes françaises et chinoises de la place, faite sur le dos des Annamites.

La séance s'achève sur des congratulations réciproques.

Les temps idylliques allaient revenir, où l'on devait voir les moutons paître en paix à côté des loups. Mais Les antimonopolards ont gâté les choses, avec leurs manifestations et protestations intempestives.

N'est-ce pas qu'un pareil crime ne sera jamais châtié avec assez de sévérité ?

———————————

L'opposition à la convention [Candelier] du Port [de Saïgon] n'est pas morte
(*L'Écho annamite*, 5 mars 1924)

[…] Le *Courrier d'Haïphong*, en outre, ayant pour principaux actionnaires la Société des Distilleries de M. Fontaine [SFDIC], et un de ses plus brillants rédacteurs étant un agent de cette société et, à ce titre, ayant tout particulièrement défendu la Convention, ne pouvait moins faire que de la prôner, mais la valeur de son témoignage en est singulièrement diminuée. […]

———————————

Habemus confitentem reum
(*L'Écho annamite*, 28 avril 1924)

Nous avons, en effet, l'aveu du coupable.

Le coupable, c'est M. Outrey. Depuis son retour dans la colonie, le député sortant a gardé un silence obstiné sur la question du monopole du port de commerce de Saïgon. Il n'a jamais répondu aux questions qui lui ont été posées de tous les côtés sur ce sujet brûlant. Son opinion là-dessus ne pouvait que se déduire — par prétérition, pour ainsi dire de son attitude négative et de ses attaches dans le monde financier. Heureusement, les faits se sont chargés de parler à sa place. Nous avons relaté dernièrement l'incident survenu, le 14 avril, à la Chambre d'agriculture, entre M. Outrey et un des membres de cette assemblée. Venu pour rendre compte de son mandat, M. Outrey traita d'individus les adversaires du monopole. L'épithète désobligeante — qui trahissait la pensée intime de celui-ci — fut vertement relevée par M. Beyssac. On sait que l'assemblée paysanne est unanimement hostile a la convention Candelier, sur laquelle l'Administration ne jugea pas à propos de la consulter, pressentant sans doute une opposition irréductible de sa part.

Voici qu'au cours d'une réunion plénière, tenue la 24 avril, des membres du Comité d'action républicaine aux colonies et du parti radical et radical-socialiste réunis (parti formé, pour les besoins de la candidature de M. Outrey, à l'instigation de M. Labbé, l'agent électoral de ce dernier, dans des conditions sur l'irrégularité desquelles nous reviendrons prochainement), l'ordre du jour traditionnel approuve l'attitude politique du député sortant durant les deux dernières législatures, notamment en ce qui concerne la stricte application du Traité de Versailles, la politique des réparations et l'importante question des monopoles.

Or, dans un article publié par l'*Information d'Extrême-Orient,* M. Herriot, le grand chef officiel du parti radical et radical-socialiste, s'est déclaré, avec une netteté excluant toute chance d'équivoque ou d'erreur, partisan des monopoles d'État. Il s'est élevé avec énergie contre l'abolition de ces monopoles, qui ne tend à rien moins qu'à en instituer d'autres au profit de sociétés privées.

Le Bloc national, avec lequel M. Outrey s'honorait naguère de collaborer étroitement, a, au contraire, poursuivi la suppression des monopoles d'État : il a commencé par celui des allumettes.

Hier membre du Bloc National, aujourd'hui affilié à un parti radical et radical-socialiste de fantaisie, M. Outrey est, en réalité, inféodé au seul groupe qui compte à ses yeux : le consortium dont l'influence néfaste à ce pays commence à se révéler dans l'affaire du monopole du port de commerce de Saïgon.

À l'heure qu'il est, aucun doute ne peut plus subsister sur l'opinion du député sortant à l'endroit de la convention Candelier : il en est bel et bien partisan.

———————

Chambre de commerce de Saïgon
Résumé du procès-verbal de la séance du 22 janvier 1924
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 25 mai 1924)

……

M. [Lucien] Cateaux [Denis frères]. — Doit-on établir des postes d'amarrage pour les charbonniers qui iraient au-dessus de l'arsenal débarquer leur cargaison de charbon ?

M. le président. — La question a été posée au port de commerce, on va s'en occuper d'ici un mois. Le port a décidé que le parc à charbon serait placé en amont de l'arsenal, soit sur la rive droite, soit sur la rive gauche. La question est à l'étude.

C. Création et aménagement d'un parc à charbon pour l'approvisionnement du port de Saïgon.

M. le président [La Pommeraye]. — Saïgon est, de tous les ports d'Extrême-Orient, celui qui est de beaucoup le plus mal approvisionné.

Aussi le conseil d'administration du port a mis à l'étude l'établissement d'un parc à charbon et, dans très peu de temps, le parc à charbon sera créé et organisé.

Je me suis préoccupé, pendant mon séjour au Tonkin, des possibilités de ravitaillement de ce parc.

Le directeur des Charbonnages du Tonkin, M. Gautheron, m'a confirmé par lettre les déclarations qu'il avait bien voulu me faire.

Extraits de la lettre de M. Gautheron

Les charbons tout-venant de nos mines ne produisent que 35 % de produits classés (criblé et noisettes lavées, 65 % sont des menus contenant eux-mêmes une forte proportion de poussiers. Les industriels de la Colonie ne se sont généralement pas soucié d'acquérir ni les appareils, ni le personnel aptes à réaliser une bonne combustion de ces menus.

Il en résulte que la clientèle coloniale réclame presque exclusivement des classés ; la place de Saïgon se signale particulièrement par son refus absolu d'accepter des menus. Il est aisé de comprendre que la Société des charbonnages de Hongay ne peut pas fournir en quantités suffisantes les qualités exclusives qui n'entrent que pour 35 % dans sa production.

……

———————

[Retournement du « Courrier saïgonnais »]
(*L'Indochine, revue économique d'Extrême-Orient*, 25 mai 1924)

Le monopole des transports à l'intérieur du port de Saïgon n'est plus attaqué par le « Courrier saïgonnais » depuis que M. Devilar y a succédé à M. Babut. Seul l' « Écho annamite », que M. Nguyen phan Long vient de faire reparaître, mène campagne contre le « monopole Candelier ». Peut-être y aura-t-il aussi quelques oppositions à la chambre d'agriculture.

———————————

Légion d'honneur
Grand Chancelier
(*Journal officiel de la République française*, 5 août 1934, p. 8133)

Herigoyen (Alban), ancien pilote de la rivière de Saïgon, capitaine de la marine marchande en retraite; 40 ans de services.

———————————

(De *L'Argus indochinois*) [10]
ENCORE LES MONOPOLES
L'intérêt des requins avant celui des masses
(*L'Écho annamite*, 3 septembre 1924)

Dans cette longue diatribe contre les « ignobles valets de la Phynance cosmopolite », Amédée Clémenti s'en prend d'abord au renouvellement du monopole de la Société française des distilleries de l'Indochine, qui « empoisonnent tout un peuple avec l'immonde breuvage officiel », puis au Trust Candelier. Il poursuit par le scandale du centre télégraphique et une démolition de la Société des grands hôtels, sans oublier de dénoncer un projet de monopolisation des transports automobiles (?) et de la fabrication du nuoc nam (il s'agissait plutôt d'imposer un type de bouteille qui en garantissait l'authenticité contre les fraudes récurrentes). Laissons-lui la parole, en rappelant tout de même que ces dénonciations passablement paranoïaques émanent d'un assassin :

.....

Comme s'il n'était pas suffisant d'abrutir les cerveaux de nos protégés au moyen du poison fabriqué par les Distilleries Fontaine, les mêmes charlatans étudièrent comment, au nom de la civilisation et sous prétexte de leur apporter une prospérité qui tardait trop, ils pourraient les dépouiller d'une bonne partie de leurs trésors.

Ils s'entendirent alors avec quelques bandits qui opèrent pour le compte de la Haute Phynance ; les derniers scrupules de leur conscience dépravée tombèrent devant les arguments irrésistibles de leurs complices et ainsi naquit l'idée du Trust Candelier. Et le Gouverneur Général Long, ce maître des bluffeurs, appela en Indochine la Mission Candelier, chargée de s'y livrer aux études les plus variées, de présenter les projets les plus *irréalisables*. Nous possédions un corps de fonctionnaires des Travaux Publics qui en vaut bien un autre, qui a donné, ici et ailleurs, des preuves de son savoir. Il semble que c'est à lui qu'on aurait dû s'adresser pour fixer les détails du vaste plan d'organisation que nous promettait M. Long. Mais outre que parmi nos ingénieurs des Travaux Publics, il se fut certainement trouvé des honnêtes gens pour crier au bluff et à la trahison, le coup que méditait à son profit « l'homme de génie dont le court passage a suffi pour enrichir l'Indochine » n'était plus possible sans le concours d'un chef de bande étranger.

[10] Organe créé en 1921 par le mécanicien Amédée Clémenti.

Et pendant deux ans, Candelier et ses collaborateurs, royalement rétribués par la « riche Indochine », se livrèrent, ou firent semblant de se livrer, à un travail inutile. Au lieu de s'occuper des affaires de la colonie, comme l'avaient cru les naïfs Indochinois, des techniciens, fidèles aux visées du « puissant organisateur Long », étudiaient sur place les moyens de réaliser d'un coup une scandaleuse fortune ; il fit étudier à loisir, cet « homme de génie », par quel coté il convenait d'attaquer ce gâteau merveilleux qu'est la Cochinchine et optait pour le port de Commerce.

Son modeste appétit se contentait d'un cadeau évalué à environ 500 millions… une paille !!!

À quoi rimaient alors les avant-projets que la Mission Candelier était chargée de faire pour le compte de la Colonie ? Tout simplement à masquer les intentions ténébreuses du gouverneur général.

C'est ici qu'apparaît dans toute sa laideur le machiavélisme de ce mégalomane que favorisèrent les circonstances, qui récolta les fruits de la sagesse des autres, notamment de M. Monguillot, et qui sut attirer tant d'encens à ses hautes vertus.

De son programme de travaux, M. Long savait bien que, faute d'argent, il ne pourrait exécuter qu'une très faible partie de ce dont il nous avait promis la prompte réalisation à grands sons de trompe. Il s'était bien rendu compte que les emprunts dans le pays étaient une illusion à laquelle il fallait renoncer et que son fameux emprunt de 6 millions de piastres n'avait réussi que grâce à une pression et à un battage éhontés.

Mais il était trop madré pour détromper l'opinion publique et pour reconnaître franchement son erreur. Il jugea donc prudent de gagner du temps. Pour cela, il s'agissait de saboter le travail précédemment établi par des ingénieurs compétents qui avaient eu le temps pour eux et auxquels ne manquait pas la connaissance du pays.

En son complice Candelier, il trouva l'homme. Celui-ci s'acquitta de sa triste besogne avec toute l'impudeur qu'on attendait de lui, mais en retour de son obéissance, il fut autorisé à préparer le coup dans lequel la Cochinchine jouait son avenir et de la réussite duquel devait résulter l'étranglement de la Colonie. Le coup ne devait pas, du reste, profiter seulement à la bande Candelier ; en bon père de famille, M. Long ne perdait pas de vue ses intérêts, qu'il confiait à un homme de paille.

C'est à ce moment que s'ourdirent dans l'ombre les louches manœuvres destinées à acheter le silence de ceux qui, par leurs protestations, étaient capables d'entraver le succès de l'ignoble entreprise. Alors que l'on prétendait, en instituant un monopole de droit, ruiner la batellerie chinoise, ce monopole de fait qui enserrait en ses griffes redoutables la population annamite tout entière, M. Candelier s'entendait avec les chefs des grosses firmes chinoises. Des Français aussi, dont les noms importent peu, mais dont on appréhendait l'opposition, furent conviés à prendre leur part du gâteau, part plus ou moins grande selon l'influence dont ils disposent à Saïgon ou à Paris.

En même temps, l'Administration, tout en prodiguant les déclarations les meilleures et en protestant de son impartialité, se livrait à une pression scandaleuse et instituait le régime de la terreur contre les fonctionnaires qui n'applaudissaient pas à l'étranglement de la Colonie. Que de petits employés ont été mutés disciplinairement ou rayés des dernières promotions pour avoir assisté au fameux banquet antimonopolard ! Voilà ce qu'on peut appeler de la neutralité à l'égard de la convention Candelier.

Mais en voulant trop bien faire les choses, l'Administration et les Candeliéristes ont provoqué des résistances, ont poussé à bout des Annamites courageux, auxquels se sont unis de bons Français : la convention n'est par encore signée et tout laisse supposer qu'elle ne le sera plus.

……

———————

(*L'Écho annamite*, 16 décembre 1924)

Suivant arrêté du 11 décembre 1924 de M. le gouverneur de la Cochinchine, l'assemblée prévue à l'article 2 de l'arrêté du 15 février 1924 portant réorganisation du Service du pilotage et composée de :

MM. Renault, administrateur des Services civils, président.
Alinot, conseiller colonial
Cateaux, membre de la commission municipale de Saïgon
Darles, vice-président de la chambre de commerce.
Lemerle, juge au tribunal de commerce
Blanc, directeur de l'exploitation du Port
Javouray, lieutenant de vaisseau
Lorenzi, chef du service de l'inscription maritime
Casta-Lumio, chef du service du pilotage.
Rouelle, armateur,
Duchateau [11], armateur
Delvallée, capitaine au long cours
Reynes, capitaine au long cours,
Ohl, pilote de commission
Dacte, pilote adjoint,

se réunira, par la convocation de son président, à l'effet d'examiner la demande d'augmentation du prix de pilotage par tonne de jauge nette sur les navires étrangers fréquentant le port de Saïgon, formulée par les pilotes de la rivière de Saïgon pour la constitution de leur caisse de retraite.

———————————

Fagots et fagots
(*L'Écho annamite*, 21 décembre 1924)

On compare la Compagnie coloniale des grands magasins au consortium Candelier et à la Société des grands hôtels [SGHI]. Pour notre part, nous ne voyons aucun rapport entre l'une et les autres. M. Candelier nous apporte cinq millions de francs et veut s'emparer de notre port de commerce, qui en vaut des centaines. La Société des Grands Hôtels bénéficie d'une subvention de 1.200.000 piastres que l'Administration lui octroie généreusement avec l'argent des contribuables.

Les Magasins Charner eux, ne demandent au gouvernement ni subside ni monopole. Ils engagent, au contraire, de gros capitaux fournis par des actionnaires. Il y a entre eux et les deux autres entreprises autant de différence qu'entre un travailleur consciencieux qui ne compte que sur soi pour se tirer d'affaire et un affairiste expert à réaliser ses ingénieuses conceptions avec la manne administrative ou l'argent du public.

E. Dejean de la BÂTIE
L'*Écho annamite*

———————————

LE PORT DE SAÏGON
(*Les Annales coloniales*, 31 décembre 1924)
(nº spécial Indo-Chine)

---

[11] René-Lucien Duchateau (Brest, 1888-Phnom-Penh, 1961) : fils de Gustave Duchateau, directeur du port de Saïgon (ci-dessus) et Marie Jauréguiberry. Directeur de la maison Hale, puis créateur d'une maison de commerce.

Le port de Saïgon dessert la Cochinchine, le Cambodge, le Laos et la partie sud de l'Annam. Il constitue l'exutoire d'un hinterland très étendu mais très inégalement développe et desservi,

À ce point de vue, la Cochinchine se place, et de loin, au premier rang. L'Ouest et le Nord, où les terres en culture occupent une superficie considérable et s'augmentent chaque année, et dont la production représente la majeure partie des exportations sont reliés au port de Saïgon par un réseau très développé de cours d'eau naturels ou de canaux.

L'Est où se développent de grandes plantations d'hévéas et où on commence à cultiver le palmier à huile et la canne à sucre, est desservi par quelques cours d'eau et par la ligne de Saïgon à Nhatrang, d'où pourrait se détacher un embranchement dont la construction a été envisagée en direction de Kratié.

En Sud-Annam, les progrès sont moins rapides, la population étant plus clairsemée et la terre moins fertile, mais n'en sont pas moins accusés par le développement du trafic du chemin de fer de Nhatrang.

Le Cambodge, avec son vaste territoire, ne représente encore qu'une force productive assez faible ; le chemin de fer qui doit desservir la région au sud du Mékong entre Pnom-Penh et la frontière cochinchinoise, ainsi que l'Ouest des lacs jusqu'à Battambang, lui donnera un vigoureux essor dans un avenir qu'on doit espérer très prochain.

Le Laos doit être bientôt relié dans sa partie nord, à la Côte d'Annam par le chemin de fer de Thakhek. Mais toute sa partie sud en dessous des Kemmarat continuera à expédier ses produits sur Saïgon, à moins que, faute d'améliorer la navigabilité du Mékong ou de construire une voie ferrée latérale aboutissant à Kratié et Saïgon, l'Indo-Chine laisse drainer une partie de ces produits vers Bangkok par la ligne d'Oubone que construit actuellement le Siam.

Le Laos est encore peu exploité, mais ses richesses sont considérables, certainement au point de vue forestier et probablement au point de vue minier.

On doit donc considérer que le port de Saïgon, bien qu'important déjà, puisqu'il se place au septième rang des ports français avec un tonnage de 1.600.000 tonnes, n'est encore qu'à l'aube de son développement qui doit devenir progressivement très important.

ACCÈS DU PORT. DE SAÏGON

Le port de Saïgon est établi sur la rivière du même nom. On y accède du Cap Saint-Jacques par une série de bras du fleuve Dong-Naï ; le trajet est de 48 milles. La navigation est facile sur ce trajet, dont les nombreuses sinuosités pourraient être atténuées ou supprimées par des dragages ou creusement de canaux. Les dépenses seraient relativement faibles, le terrain étant facile.

INSTALLATION DU PORT

Le port de commerce de Saïgon comporte sur la rive droite une série d'appontements pour embarcations fluviales entre la limite du port de guerre et l'embouchure de l'Arroyo chinois. On trouve ensuite l'embarcadère des Messageries maritimes, puis un quai d'un kilomètre environ bordé de terre-pleins avec deux hangars et enfin une série de postes d'amarrage ; la rive gauche est elle-même bordée de postes d'amarrage.

La partie la plus importante des exportations est constituée par le riz et le paddy qui arrivent en jonques, soit des usines et magasins de Cholon, soit de l'intérieur. Le chargement se fait le long des cargos, la jonque plaçant sous un mât de charge sa plate-forme avant sur laquelle se préparent les palanquées ; peu de marchandises d'exportation passent par les terre-pleins du port et la plupart des cargos qui viennent prendre des chargements de riz ou de paddy n'ont, par suite, aucun intérêt à aller à quai. Le système de chargement en rivière par jonques apportant les marchandises aux

navires offre l'avantage d'une grande souplesse, les bateaux peuvent charger des deux mains et à tous leurs postes de charge.

Des améliorations importantes et indispensables restent cependant à réaliser au point de vue des transports. Les jonques actuelles, en bois, sont souvent mal entretenues, les marchandises sont exposées aux avaries et aux vols. D'autre part, les jonques se meuvent à la rame en profitant des courants de marée favorable ; d'où retard et encombrement.

Le conseil d'administration du port, préoccupé des inconvénients graves qui en résultent pour les usagers, a décidé de remédier à cette situation en prenant en mains ces transports et en les faisant assurer au moyen de chalands en acier, remorqués. Les déplacements sont difficiles dans les vieux canaux de l'arroyo Chinois et des Poteries sur lesquels sont situées les usines de décorticage du paddy et qui sont profondément envasés : des améliorations ont été apportées déjà par l'établissement de jonctions avec le canal de doublement et il y a lieu de poursuivre l'amélioration des canaux eux-mêmes.

Le chargement ou le déchargement des bateaux à quai appelle de grandes améliorations, sauf une bigue flottante de cinquante tonnes dont l'emploi coûteux est réservé pour des chargements spéciaux, les navires n'ont à leur disposition que leurs propres mâts de charge ; il n'existe ni grue, ni moyen de transport sur les quais autre que les épaules des coolies ou d'incommodes charrettes à bras. La reprise des marchandises se fait de la même façon : une seule voie ferrée existe ; elle passe derrière les hangars, où elle ne pénètre pas, les mouvements de wagons y sont difficiles. Tant que le réseau ferré sera peu développé (il se borne pratiquement au point de vue marchandises à la ligne de Saïgon à Nhatrang, la ligne de Mytho ne transportant guère que des voyageurs), les défectuosités de la jonction du port avec le chemin de fer n'ont pas d'inconvénients majeurs ; il en sera tout autrement le jour où le réseau serait complété vers le Cambodge et le Laos.

En raison du développement à prévoir dans l'avenir pour le port de Saïgon, au fur et à mesure de la mise en valeur des vastes territoires qu'il dessert, on devra certainement envisager le développement des quais au delà du canal de dérivation ; le conseil d'administration du port se préoccupe, à juste titre, de réserver dès maintenant les terrains nécessaires à cette extension future. Mais les quais actuels peuvent suffire longtemps encore, à la condition de les munir d'un outillage approprié : moyens de manutention, grues et transporteurs, voies Decauville, hangars desservis par la voie ferrée, entrepôts, etc. La place ne manque pas, le conseil d'administration s'étant assuré la propriété des terrains bordant le quai jusqu'à la rue Jean-Eudel. Déjà, l'entrepôt de la douane, mal situé au confluent de l'arroyo Chinois, va être transporté sur le quai comme l'ont été déjà les bureaux. L'éclairage des quais récemment amélioré doit être complété encore pour permettre les mouvements de nuit.

L'alimentation en eau doit être développée par la création d'un réservoir de pression et de canalisations nouvelles.

La manutention du charbon, comme toutes les autres manutentions, se fait dans le port de Saïgon avec des moyens primitifs à grands renforts des coolies et de paniers ; pour les bateaux qui doivent charbonner en rivière, une double reprise au tas et sur jonques est obligée.

La création d'un parc avec quai et moyens de manutention s'impose ; elle est, d'ailleurs, au nombre des préoccupations des dirigeants du port.

JONCTION AVEC LE RÉSEAU FERRÉ

Il faut poser des voies nouvelles, les relier aux magasins, établir des jonctions ou des plaques tournantes pour les mouvements ou échange de wagons et permettre l'amenée des wagons sur quais sous les palans des grues.

Pour l'avenir, il faut prévoir une gare maritime sur la rive droite du canal de dérivation. Il faut enfin relier le port de Cholon au réseau ferré pour amener aux usines les paddys d'Annam et du Cambodge.

*
* *

Tel est le programme des aménagements qu'il est urgent d'effectuer dans ce grand port de l'Indochine, qui est le véritable exutoire de la majeure partie de la production indochinoise et le. centre par où passe un tonnage considérable de marchandises d'importation.

Ces aménagements doivent être complétés par une organisation d'exploitation gérée commercialement et industriellement pour produire le maximum de résultats et donner en particulier aux opérations de transport intérieur, toute la souplesse et la rapidité qui s'imposent.

Dans ce but, le conseil d'administration du port et les autorités de là colonie, suivant l'exemple des grands ports modernes, se sont rangés à l'idée de confier l'organisation de cette exploitation à une société fonctionnant, sous leur contrôle, en régie intéressée.

Légendes :
Déchargement d'une jonque
Enlèvement de la palanquée
Déchargement de charbon sur l'arroyo Chinois
L'arroyo Chinois à busse mer
Un navire en chargement
L'arroyo Chinois
L'arroyo Chinois
Déchargement d'une jonque. Préparation de la palanquée

———————————

L'acte d'accusation
(*L'Écho annamite*, 14 janvier 1925)

Sous ce titre, notre confrère M. Camille Devilar, a parlé dans le dernier numéro du *Temps d'Asie* de l'article de tête du journal l'*Impartial* du 31 décembre 1924, où M. Henry de Lachevrotière magnifiait en termes dithyrambiques son œuvre de l'année écoulée.

……

Mais il y a autre chose d'anormal, qui saute aux yeux des moins avertis, et sur quoi cependant M. Devilar se tait — ce qui étonne de la part du journaliste averti qu'il est —, c'est le soin avec lequel M. de Lachevrotière a gardé le silence sur l'affaire du monopole Candelier, dont il fut pourtant, en 1923 et 1924, l'ardent champion, tant dans sa feuille qu'au Conseil Colonial.

Et l'on se demande pourquoi le grand quotidien à huit pages de sept colonnes néglige ce morceau de résistance fameux entre tous, au point de n'y faire aucune allusion, même lointaine.

La réponse vient d'elle-même : l'*Impartial*, qui soutenait que la convention du port de Saïgon-Cholon était une affaire mirifique pour la Colonie, a dû penser qu'il était inopportun de parler de corde dans la maison d'un pendu, tant le monopole Candelier est devenu impopulaire.

C'est là une victoire de la presse indépendante qu'il eut été pénible d'avouer pour les amis de M. Candelier.

À propos de M. Candelier et du consortium qu'il représente, le public est intrigué de toujours voir cet excellent ingénieur dans nos murs après l'échec de sa splendide combinaison.

En effet, quiconque passe rue Chasseloup-Laubat peut constater que les quelques immeubles mis à sa disposition sont encore occupés par des employés et dessinateurs, travaillant à pondre des projets et dresser des plans d'on ne sait quoi. À quel râtelier mangent-ils ? On l'ignore !

Est-ce que, par hasard, M. Candelier attendrait dans l'ombre, une occasion favorable pour nous sortir de nouveau un autre tour à sa façon ? C'est possible ! On n'expliquerait pas autrement sa présence chez nous.

FIN DE LA MISSION CANDELIER

———————————

Le gouverneur de Hongkong a visité notre port hier
(*L'Écho annamite*, 2 avril 1925)

Sir Reginald Stubbs, gouverneur de Hongkong, a visité, hier matin, mercredi, notre port de commerce sous la conduite du capitaine de vaisseau Blanc, directeur de l'exploitation du port.

Il a pris place à bord du *Canada*, chaloupe du gouvernement de la Cochinchine où, l'attendaient MM. le capitaine de vaisseau Douguet, commandant de la Marine, de la Pommeraye et Rouelle, président et vice-président. du conseil d'administration du port.

Après avoir successivement parcouru le port lui-même, le canal de dérivation, le canal de doublement et le quai des Jonques, le gouverneur de Hong Kong, qu'avait rejoint M. Gazano, président de la commission municipale de Cholon, s'est rendu aux usines des Distilleries de l'Indochine.

Sir Reginald Stubbs a déjeuné et dîné dans l'intimité au gouvernement local.

Il est parti, ce matin, à la première heure, en automobile, pour Phnom-Penh, d'où il ira visiter les ruines d'Angkor, et il sera de retour dans notre ville le 9 avril.

———————————

Remerciements à M. Lê-quang-Trinh
par NGUYEN-PHAN-LONG
(*L'Écho annamite*, 2 mai 1925)

Des remerciements de ma part à M. Lê-quang-Trinh ! Voilà qui va étonner mes lecteurs. Eh oui ! j'en dois au directeur du *Progrès annamite* pour le plaisir que m'a procuré la lecture de l'article de trois colonnes consacré à mon portrait. […]

Ainsi, je relève ces lignes :

« Quelques jours après la fameuse affaire du Port de commerce, l'institut Nguyên-phan-Long était créé comme par enchantement, et l'*Écho annamite* reprenait vie. Honni soit qui mal y pense ! »

Il y a là une erreur, une toute petite erreur. Qu'on en juge. L'institution Nguyên-phan-Long ouvrait pour la première fois ses portes le 15 septembre 1923. Les débats sur le projet de convention Candelier au Conseil colonial n'ont commencé qu'à la séance du 19 novembre 1923. Qu'on rapproche ces deux dates ; elles parleront d'elles-mêmes.

Ce n'est que le 5 février 1924 que l'*Écho annamite* reparaissait, grâce aux concours de mes amis. […]

———————————

Chronique de Saïgon
La première réunion du conseil municipal
(*L'Écho annamite*, 14 mai 1925)

M. Filhol ayant fait remarquer que les conseillers indigènes pouvaient concurremment avec leurs collègues français, briguer les fonctions de membre suppléant du conseil d'administration du Port de commerce, M. Long posa sa candidature.

M. de Lachevrotière, qui assistait à la séance à la table de la presse, ne put dissimuler le mécontentement que lui causait ce qu'il appelait la gaffe de M. Filhol.

Mais M. Long fut battu par 10 voix contre 6.

———————

Port de commerce
(*L'Écho annamite*, 25 juin 1925)

Par arrêté en date du 6 juin 1925 du gouverneur général de l'Indochine, les pouvoirs des membres du conseil d'administration du port de commerce de Saïgon, nommés par arrêté du 23 janvier 1923, modifié par ceux des 26 juillet 1923, 25 octobre 1923,15 février et 19 mars 1924, expirés le 18 novembre 1924, sont prorogés jusqu'à la date de la signature du présent arrêté.

Sont appelés à faire partie du conseil d'administration du port de commerce de Saïgon, sous la présidence du président de la chambre de commerce de Saïgon, pour une durée de deux années, à compter de la date de la signature du présent arrêté :

1°. — En qualité de membres titulaires :

MM. de Lachevrotière, membre français du conseil colonial.

Ta quang Vinh, membre indigène du conseil Colonial.

Darles [SFDIC], membre français de la chambre de commerce de Saïgon.

Filhol, membre français de la chambre de commerce de Saïgon.

Lanoote [Nestlé], membre français du conseil municipal de Saïgon.

[Jean] Mazet, membre français de la commission municipale de Cholon.

Tsa tsang Yé, membre de la chambre de commerce chinoise de Coolon.

Orsini [Affréteurs indochinois], membre désigné par le gouverneur général au titre de représentant des armateurs, négociants ou industriels de la Colonie.

Caillol [Larue], membre désigné par le gouverneur général au titre de représentant des armateurs, négociants ou industriels de la Colonie.

Rouelle, membre désigné par la chambre de commerce de Saïgon au titre de représentant des industriels maritimes.

Garriguenc, membre désigné par le gouverneur général au titre de représentant des commerçants et industriels,

Beyssac, membre français de la chambre d'agriculture de Cochinchine.

Cousin, membre français de la chambre mixte de commerce et d'agriculture du Cambodge.

2°. — En qualité de membres suppléants :

MM. Alinot, membre français du conseil colonial.

Nguyen van Phat, membre indigène du conseil colonial.

Céro, membre français de la chambre de commerce de Saïgon.

Lamorte [BTP], id.

Dupire, membre français du conseil municipal de Saïgon.

Martini [CCNEO], membre français de la commission municipale de Cholon.

Du Xuong, membre de la chambre de commerce chinoise de Cholon,

Richaud, membre désigné par le gouverneur général au titre de représentant des armateurs, négociants ou industriels de la Colonie,

Champanhet, *id*.

Paillet, membre désigné par la chambre de commerce de Saïgon au titre de représentant des industriels maritimes.

Karcher [Messageries fluviales de Cochinchine], membre désigné par le gouverneur général au titre de représentant des commerçants et industriels.

Michel, membre français de la chambre d'agriculture de Cochinchine.

Baluteig, membre français de la chambre mixte de commerce et d'agriculture du Cambodge.

———————————

L'affaire des instituteurs de Sadec (1)

par TRINH-HUNG-NGAU.

(*L'Écho annamite*, 1er septembre 1925)

Il y a deux ans, s'est produite à Sadec l'affaire dite des instituteurs. Elle est encore présente à toutes les mémoires.

Elle s'est passée quelque temps après l'affaire du monopole du port de commerce, à l'occasion de laquelle les Annamites soucieux des intérêts de leur pays ont été durement éprouvés par les brimades et les représailles du gouvernement.

La délation et la terreur régnaient pendant cette période où les esprits, surexcités par les événements, entraient en effervescence dans une atmosphère que l'on l'accordait à qualifier. de méphitique.

M. Cognacq, dont de mauvais génies excitaient l'orgueil, crut devoir faire courber la population sous une poigne de fer pour faire accepter à celle-ci une autorité qu'il sentait discutée. Et il usa à cet effet des moyens dont dispose un pouvoir presque sans contrôle ni contrepoids.

D'une part, récompenses, prébendes, avancements, promesses, subventions.

De l'autre, disgrâces, exils, révocations, licenciements. Il fallait choisir entre cette alternative : se mettre avec les puissants et les forts ou se ranger du côté des faibles et des persécutés.

C'est dans cette atmosphère de suspicion et de nervosité qu'éclata l'affaire des instituteurs de Sadec. Elle naquit d'un incident futile : le paiement des cotisations dues à l'Association maternelle de la province.

L'administrateur adjoint Alérini [12], faisant fonctions de chef de circonscription, avait cru de son droit de forcer les instituteurs de l'endroit, membres de l'association, à verser 5 $ de cotisation au lieu d'une, comme il était prévu aux statuts.

… Pauvres pères de famille à verser à une œuvre au-delà de ce qu'il peut faire : qui donc prendrait soin de ses enfants, de ses petits êtres pour qui il se saigne les veines du matin au soir pour pouvoir leur rapporter le bol de riz quotidien ?

Ces braves gens, qui n'ont jamais passé pour rouler sur l'or et à qui manquait la ressource de concussionner, trouvèrent la somme trop forte. Après maintes démarches infructueuses, ils furent cependant obligés de verser les 5 $ 00.

---

[12] Alérius Alérini (ainsi qu'il écrit correctement dans le second article, et non *Allerini*)(Niort, 26 février 1883-Nice, 11 décembre 1967), fils de Charles Alérini (Bastia, 1842-Vinh, 1901): entré dans l'administration indochinoise le 16 février 1925.

Par l'intermédiaire de leur *brave* directeur, M. Duyên, ils envoyèrent peu après chacun — ils étaient vingt —une lettre de démission de membre de cette association maternelle, qui venait de se révéler, de façon inattendue, si marâtre pour eux.

Mais M. Alérini ne l'entendit point de cette oreille ; il vit dans le geste des instituteurs un acte d'insubordination et les convoqua à son bureau.

Les instituteurs, venus par prudence avant l'heure fixée pour l'audience qui s'annonçait orageuse, attendirent sous un soleil implacable le bon plaisir de l'administrateur adjoint, qui ne semblait même pas se douter de leur présence.

À la fin, leur estomac criant famine, l'un d'eux se hasarda à frapper d'un doigt timide à la porte obstinément close. Le pauvre homme avait dû appuyer sur un ressort car à peine avait-il heurté l'huis que, tel un diable jaillissant d'une boîte à secret, M. Alérini bondit l'œil en feu, l'injure à la bouche et la main levée sur l'imprudent. Ce dernier cependant garda son sang-froid et sa dignité devant l'algarade, et le ridicule de l'incident fut pour celui qui l'avait provoqué.

Pour venir à bout des récalcitrants, M. Alérini s'aida du commis indigène Trân van Phuoc et entre les deux compères, un plan fut combiné. Dès lors, les choses marchèrent rondement.

Tout d'abord, constat dressé par un gendarme ; puis, télégrammes chiffrés au Gouverneur ainsi qu'au Chef de service de l'Enseignement, qui ne tarda pas à venir enquêter.

L'enquête ne fut pas longue.

Quelques mois plus tard, une commission composée d'un administrateur, d'un professeur français et d'un instituteur indigène fut chargée de juger, non ! de révoquer M. Chanh, le principal coupable, et M. Thêm, le bouc émissaire.

Pour s'expliquer ces mesures injustes, il est nécessaire de remonter à l'origine des faits.

Dans l'affaire du monopole Candelier, M. Nguyên tan Duoc, conseiller colonial de la province, s'était rangé parmi l'opposition. Or, l'instituteur Chanh est, pour son malheur, un parent par alliance de celui-ci. D'où la révocation qui le frappa.

Pour comble de malheur pour les intéressés, M. Duyên, leur directeur, fort peu soucieux de se lancer dans la bagarre, laissa ses collaborateurs s'embourber.

M. Tran van Phuoc, le pourvoyeur de cette holocauste, fut le principal témoin lors de l'enquête (?) menée par M. Prêtre, directeur de l'Enseignement.

— M. Chanh, déclara-t-il, a insulté l'Administrateur ; M. Chanh a voulu lever la main sur celui-ci.

Les autres témoins se retranchèrent derrière leur ignorance des faits

Pour les esprits impartiaux, le témoignage de M. Tran-van-Phuoc eût apparu à bon droit suspect, car, placé directement sous les ordres de M. Alérini, sa déposition pouvait être influencée par le désir de plaire à son chef ou par la crainte que ce dernier lui inspirait. En dépit de cette circonstance, qui venait fortifier singulièrement l'adage *Testis unus, testis nullus*, ce fut sur le seul témoignage de cet unique témoin, suspect *a priori*, que des sanctions rigoureuses furent prises contre des innocents. Le caractère inique de ces mesures soi-disant disciplinaires ressort à l'évidence des marques de bienveillance dont ont bénéficié le commis Tran van Phuoc, qui vient d'être rendu à son ancien chef, M. Alérini, et le phu Truong minh Giang, récemment promu malgré les plaintes dont il a été l'objet et l'enquête qui s'en est suivie.

(2)
(*L'Écho annamite*, 3 septembre 1925)

Les victimes M. Alérini et son porte-parole Tran-van-Phuoc avaient annoncé l'exécution en masse des instituteurs de Sadec.

Lorsque vint la nouvelle des deux révocations, la consternation parmi le personnel enseignant était à son comble.

Désireux de tirer son épingle du jeu, M. Duyên abandonna des subordonnés à leur malheureux sort.

Désemparés et devenus le jouet des événements, qui devaient se précipiter, les instituteurs, mêlés à l'affaire vécurent

désormais dans la crainte perpétuelle des représailles. Ils s'attendaient à voir d'un moment à l'autre une mesure brutale réaliser le cauchemar qui les obsédait.

La crainte qu'on éprouvait autour d'eux et à cause d'eux était telle qu'on évitai: de les approcher comme des pestiférés.

Quand, au hasard des promenades on les rencontrait, froidement les saluait pour les quitter à la hâte, sans leur adresser la parole.

[Le Cercle sportif annamite de Sadec menacé]

Dans cette atmosphère de terreur et de méfiance, le Cercle sportif de Sadec, se dépeupla lentement ; et il vint un moment où il fut question de dissoudre la société sportive, qui se mourait de marasme.

Nous mentionnons seulement en passant les mouchardages auxquels se livraient des gens avides de conquérir la faveur du maître et qui, dans ce but, épiaient les faits et gestes des instituteurs coupables (?) pour lui en faire des rapports circonstanciés et pathétiques.

Enfin, ce qui devait arriver arriva : les instituteurs, dont nous citons ci-après les noms, furent déplacés et envoyés en pénitence dans divers postes :

MM. Ho van Cu à Poulo-Condore ;
Le van Muôn à Baclieu ;
Nguyen van Hoanh à Baclieu ;
Le van Don à Gocong ;
Lê van Yang à Biênhoà ;
Tran van Dinh à Chaudoc ;
Nguyen van Sinh à Cântho ;
Ho van Luu à Saïgon ;
Tran khiem Giao à Vinhlong ;
Le van Si à Vinhlong ;
Nguyen the Dai à Travinh.

Les instituteurs qui restaient, ou plutôt qui survécurent à ce massacre moral, connurent un moment la défaveur que faisaient rejaillir des sanctions rigoureuses prononcées au mépris des règles élémentaires de l'équité.

Les instituteurs frappés durent s'incliner devant des mesures qui les révoltaient, sous peine de voir des êtres innocents qui leur étaient chers souffrir davantage.

Ils eurent la consolation d'être l'objet d'un dernier témoignage de sympathie de la part d'un de leurs camarades et amis.

Ce fut par eux que leurs élèves apprirent de bonne heure à connaître, l'injustice et l'arbitraire.

L'instituteur Dinh surtout mérite une mention spéciale; c'était un vieux maître — 20 ans de service — dont les élèves, du plus grand jusqu'au plus petit, connaissait et vénérait le caractère affable et le cœur d'or.

M. Alérini prit prétexte de l'affaire pour lui faire retirer les palmes d'académie qu'on venait de lui décerner à juste titre en récompense de ses bons et loyaux services.

Quant aux autres maîtres, la plupart d'entre eux comptaient plus de dix années de séjour à Sadec. Ils connaissaient tous, pour les avoir fréquentés, les habitants de cette province, qui venaient avec leurs enfants les voir tous les dimanches en signe de reconnaissance.

Sur ces entrefaites, l'époque des examens vint. Et on put constater les résultats déplorables des pénibles incidents qui avaient bouleversé le corps enseignant de la province : sur une population scolaire de 20 à 30.000 élèves, 13 furent reçus, dont 5 filles de l'école du chef-lieu !

Ainsi, c'étaient d'innocents enfants qui avaient subi le contre-coup d'un orage déchaîné par l'orgueil d'un fonctionnaire jouant au tyran. Plus haut que les faits, les chiffres parlaient avec éloquence des résultats d'une si détestable politique.

Privés de leurs anciens maîtres, les élèves s'étaient relâchés dans leur, travail juste au moment où ils devaient redoubler d'efforts pour affronter avec succès l'examen auquel ils se préparaient.

En bonne justice, c'est à M. Alérini et à son bras droit Tran van Phuoc qu'il faudrait faire remonter la responsabilité du bilan lamentable d'une année scolaire unique dans les annales de l'Enseignement en Cochinchine.

———————————

L'ARTICLE 7

———————

TRAVAUX PUBLICS

(*L'Avenir du Tonkin*, 19 septembre 1925)

Par arrêté en date du 3 septembre 1925, du Gouverneur général de l'Indochine :

Article premier. — Sont promus dans le personnel des Travaux publics de l'Indochine, tant au point de vue de la solde que de l'ancienneté :

……

Au grade de maître de port de 1re cl. : MM. Le Goffic, Yves, Le Guyader, Yves [13], Rodouin, Athanase.

Au grade de maître de port de 2e cl. : MM. Bez, Henri, Franceschi, Pierre.

———————————

SAIGON

(*L'Avenir du Tonkin*, 8 octobre 1925)

Service du pilotage de la rivière. Est acceptée la demande de mise à la retraite formulée par M. Feydel, Robert, pilote de la rivière de Saïgon.

M. Delvallée (Louis), capitaine au long cours, est nomme élève-pilote de la rivière de Saïgon, en remplacement numérique de M. Feydel, Robert, pilote.

———————————

Un nouveau scandale au port de commerce

———————————

M. de la Pommeraye escamote un rapport mais ne réussit pas à en escamoter l'auteur

(*L'Écho annamite*, 6 novembre 1925)

Dans le dernier numéro de la *Libre Cochinchine*, notre confrère M. Fontaine-Laporte donne des détails suggestifs sur le tour de passe-passe que M. de la Pommeraye a

---

[13] Yves Le Guyader : né le 27 juillet 1891.Entré dans les Services civils le 11 octobre 1919. Membre titulaire du Syndicat des planteurs de caoutchoucs (1925). Cofondateur de la Société cochinchinoise immobilière (1928), membre du comité de la Société des courses de Saïgon (1935). Médaillé de la Résistance (*JORF*, 20 mars 1948).

essayé de faire avec le nouveau projet d'exploitation du port de commerce de Saïgon. Le succès de cet escamotage exigeait la collaboration d'un compère resté dans la coulisse. Mais M. Bricka, ingénieur (nous avons écrit par erreur : Bicart), ingénieur des Ponts et Chaussées détaché à la direction des travaux du port, a refusé avec indignation de jouer ce rôle. C'est ainsi que le tour a raté. L'opérateur avait pourtant pris ses précautions : le rapport de présentation du projet par le gouverneur de la Cochinchine aurait été préparé par M. Papy, avatar de M. Candelier, lequel a été chargé d'amender, sans rien changer au fond, la convention préparée par ce dernier et qui a provoqué le « raffut » que l'on sait. Mais M. de la Pommeraye avait compté sans M. Bricka, qui n'entend que les combinaisons de chiffres et non les combinaisons d'affaires. Comme quoi il est démontré qu'il est parfois difficile de bourrer le crâne à des gens qui l'ont déjà rempli d'équations et de formules de calcul infinitésimal.

N. D. L. R.

Le mercredi 21 courant, le conseil d'administration du port de commerce était réuni. Il s'agissait de régler, le sort du fameux projet d'accaparement du port élaboré, jadis, par M. Candelier, revu et modifié — en apparence — par M. Papy sur les conseils du contractuel Pouyanne qui, moyennant ces apparences de modifications lui a garanti le succès de l'entreprise.

Bien entendu, Candelier ou Papy.., Papy ou Candelier, c'est kif-kif. C'est toujours la Cie générale des colonies, la bande de squales que, leurs affaires marocaines commençant à péricliter, le « regretté » Maurice Long lança à l'assaut de l'opulente Cochinchine.

Seulement comme M. Candelier, totalement dépourvu de modestie; a fait un peu trop parler de lui, ses patrons l'ont prié de passer la main, et c'est, aujourd'hui, M. Papy qui représente la firme propriétaire du projet Husquin de Béville établi par cet ingénieur en 1917-18, c'est-à-dire au temps où, le canal de doublement n'existant pas encore, le besoin se faisait sentir de règlementer la circulation dans le port et, pour y parvenir, de créer un monopole de transports.

Comme ce projet, s'il ne présente plus le même caractère d'utilité, laisse entrevoir la possibilité de réaliser de beaux bénéfices, la colonie payant les dépenses et la Cie générale des colonies encaissant les recettes, les requins s'y cramponnent désespérément, et font tous leurs efforts pour enlever le morceau.

C'est pourquoi M. de la Pommeraye, résolu à frapper un grand coup, avait, décidé de donner aux membres du conseil d'administration qu'il préside, une petite séance de prestidigitation. Quittant, pour cette circonstance tout à fait exceptionnelle, son rôle habituel d'entrepreneur de spectacles, il n'avait fait appel au concours d'aucun artiste : comme Pierre Petit, il opérait lui même.

Le tour à exécuter n'était pas des plus faciles : il y avait là sur le bureau, bien en vue, un épais dossier qu'il s'agissait d'escamoter sans que les membres de l'assistance s'en aperçoivent.

M. de la Pommeraye fut épatant ! Tout en lisant le rapport de la commission chargée d'examiner le projet Candelier-Papy, — rapport qui, à part quelques détails d'assez grande importance, approuvait ce projet, dans ses grandes lignes — doucement, avec des précautions infinies, il fit glisser vers une pile de paperasses le dossier qui, tout d'un coup, disparut au moment précis où tout le monde suivait avec attention, sur le mur, les évolutions d'un margouillat autour d'un cancrelat somnolent qu'il eut bien voulu croquer. Quand le margouillat, ayant renoncé à sa folle entreprise, les regards des assistants se reposèrent sur le prestidigitateur, un sourire narquois s'apercevait à travers les lunettes derrière lesquelles se cachent ses yeux malins. Personne n'avait vu. Eh ! si ! un spectateur, levé soudain, s avançait vers le bureau, et d'un geste rapide, écartant le tas de papiers, il s'emparait du dossier, le mettait sous son bras et, jetant à l'escamoteur un regard dénué de tendresse, il marchait vers la porte.

Le spectateur qui avait suivi avec tant d'attention les gestes de M. de la Pommeraye**,** n'était autre que M. Bricka, ingénieur des Ponts et chaussées détaché à la direction des travaux du port, et l'intérêt qu'il portait au dossier escamoté par le président du conseil d'administration était fort naturel puisque ce dossier contenait le rapport qu'il avait dû établir, en sa qualité de représentant de l'Administration, sur le projet présenté par M. Papy. À ce rapport fort complet, qui lui avait coûté de longues heures de travail, étaient jointes diverses pièces annexes : conventions similaires relatives à l'exploitation de certains ports de France, etc., destinées à démontrer la différence sensible qui existe entre ces affaires sérieuses et la convention-combine au succès de laquelle M. de la Pommeraye apporte tous ses soins.

On comprend pourquoi M. de la Pommeraye avait voulu escamoter un rapport qui eût pu modifier les idées de la commission au cas où quelqu'un de ses membres eût demandé qu'il en soit donné lecture. Il fallait que ce malencontreux rapport disparaisse. Mais il avait compté sans l'énergie — rare chez un fonctionnaire — de M. Bricka qui, non content de l'avoir pincé publiquement en flagrant délit, s'en fut, sans désemparer, porter à son chef de service, l'ingénieur en chef des Travaux publics qui avait assisté sans mot dire à l'escamotage de son rapport, sa demande de relève immédiate d'un poste qu'il jugeait inutile et déshonorant d'occuper plus longtemps. L'ingénieur en chef, consterné d'une pareille aventure, essaya d'arranger les choses. Rien n'y fit. M. Bricka tint bon et refusa de reprendre son service. Ce en quoi il eût mille fois raison, car il est temps que les requins comprennent qu'il y a encore des gens qui ne sont pas encore disposés à se prêter à toutes leurs fantaisies. La leçon servira peut-être, ne serait-ce qu'à dégouter M. de la Pommeraye de la prestidigitation qui lui a assez mal réussi puisque, aussitôt la chose connue, tous les membres de la commission et même ceux des membres du conseil d'administration du port qui n'en font pas partie, ont voulu connaître le rapport Bricka qu'il était dans l'impossibilité de leur communiquer puisque M. Bricka l'avait repris.

Le pauvre homme a vu le moment où il allait se trouver contraint de recourir à la Libre Cochinchine pour que, malgré la répugnance bien légitime que nous éprouvons à livrer des documents aussi confidentiels à la curiosité malsaine du public, nous consentions à reproduire le rapport de M. Bricka afin qu'il puisse être enfin connu de ceux à qui, dans l'esprit de son auteur, il était destiné.

Heureusement, tout s'est arrangé ; M. de la Pommeraye**,** à la réunion du conseil d'administration qui a eu lieu mercredi dernier, avait retrouvé — non sans peine, hélas ! — le sourire. et le rapport Bricka dont il a promis à ses collègues de leur remettre, dans le plus bref délai, des copies qui doivent être terminées à l'heure qu'il est.

Inutile d'ajouter que toutes ces péripéties n'ont en rien diminué l'intérêt que présentait le rapport de M. Bricka… au contraire !

A. FONTAINE LAPORTE.

———————

Au conseil colonial
L'affaire du port de Saïgon-Cholon
(*L'Écho annamite*, 25 novembre 1925)

M. Monin, qui défendit avec l'ardeur que l'on sait le port de commerce de Saïgon-Cholon contre le groupe Candelier, soulève l'incident que notre journal relatait dernièrement : le rapport nettement défavorable de M. Bricka, ingénieur des Ponts et Chaussées détaché à la Direction des Travaux du Port, que M. de la Pommeraye escamota pour le soustraire à toute discussion en séance du conseil d'administration du Port.

———————

L'affaire Bardez
(*L'Écho annamite*, 17 décembre 1925)

La Pommeraye, président du conseil d'administration du port de Saïgon : accusé du rappel d'une dactylo travaillant p. la défense de Dardez

———————————

Les travaux au port de Saïgon
(*Les Annales coloniales*, 11 octobre 1926)

Trois nouveaux hangars pour entrepôt de marchandises vont être construits sur le quai Khanh-Hoï. Une société de Levallois-Perret* est adjudicatrice des travaux dont le montant s'élèvera à 117.000 piastres. Lorsque ces travaux seront terminés, le port de Saïgon disposera de 9 hangars de 90 à 120 mètres de longueur dont 8 entièrement terminés.

(Par dépêche Indopacifi.)

———————

COCHINCHINE

———————

SAIGON
(*L'Avenir du Tonkin*, 28 novembre 1926)

Travaux Publics. — M. Claverin [14], ingénieur de 1re classe des Travaux publics affecté à la circonscription territoriale de la Cochinchine, est chargé de remplir, par intérim, les fonctions d'ingénieur principal, chef de la division des Travaux du Port de Saïgon, en remplacement de M. Bricka, ingénieur principal, parti en congé administratif.

———————————

Conseil colonial de Cochinchine
Les commissions
(*L'Écho annamite*, 8 décembre 1926)

On procède à la nomination des commissions suivantes :

Commission du Port : MM. de Lachevrotière et Truong van Bên, titulaires. MM. Binh et Caffort, suppléants.

———————————————

Un nouveau scandale au Port de commerce
par A. FONTAINE LAPORTE, directeur de la *Libre Cochinchine*
(*L'Écho annamite*, 4 janvier 1927)

---

[14] Minh Claverin : né à Quang-Yên, le 6 janvier 1887. Fils d'Émile Claverin et de mère inconnue. Ingénieur E.C.P.

Lorsque la presse est aux mains des financiers, ceux-ci peuvent, sans beaucoup de difficultés, réaliser les plus invraisemblables combinaisons qui, présentées sous le jour qui leur convient par les feuilles à leur dévotion, paraissent toutes simples.

En voici une dont la très prochaine réalisation a été annoncée il y a quelques jours par *le Courrier saïgonnais* dont on connaît les attaches.

Un projet en suspens depuis assez longtemps déjà, va être mis à exécution : la construction d'un nouveau pont tournant sur l'arroyo Chinois dont le besoin, en raison du développement pris par le Port de commerce, se fait incontestablement sentir. Seulement, ce projet n'est plus celui que tout le monde connaissait et qui consistait à établir le nouveau pont dans l'axe du boulevard Kitchener, pont qui aurait mis en communication directe deux parties de la ville actuellement astreintes à un long détour. Ce pont aurait en outre permis au charroi de marchandises du port à Cholon, de s'effectuer par un chemin plus court et sans passer par le centre de la ville.

Aujourd'hui, le pont doit être construit dans l'axe de la rue Pellerin, là où se trouve le pont fixe dont la démolition va commencer après établissement, à hauteur de la rue Alsace-Lorraine, d'une passerelle provisoire avec rampes d'accès.

Il y aura donc, lorsque ces travaux seront terminés, deux ponts tournants situés à 160 m. environ l'un de l'autre qui, théoriquement, ne devront s'ouvrir qu'alternativement pour livrer passage aux embarcations ; l'espace restreint — 140 m. — où elles devront stationner après avoir franchi un pont, en attendant l'ouverture du second, ne permettant pas d'en loger un grand nombre, il faudra, à l'époque où le transport du riz met en circulation sur l'arroyo toutes les jonques de Cholon, que les deux ponts manœuvrent presque sans arrêt. La passerelle dite « provisoire » deviendra alors le seul moyen de communication pratique entre le quai de Belgique et le quai de la Marne, ce qui rendra inévitable sa transformation en un pont fixe définitif. Un ouvrage fixe est du reste indispensable pour supporter la canalisation d'eau potable qui alimente Khanh-hoi.

Au total, on aura dépensé quelque quatre cent mille piastres et l'état de choses actuel ne se trouvera pas très sensiblement modifié, car la principale voie de dégagement du Port sera toujours, qu'on le veuille ou non, l'actuel pont tournant qui est beaucoup trop étroit.

Le *Courrier saïgonnais*, naturellement, trouve cela parfait.

Pourquoi donc a-t-on décidé de changer l'emplacement antérieurement choisi pour le nouveau pont ? C'est bien simple :

La Banque de l'Indochine, point d'appui d'Octave Homberg, installée rue Mac-Mahon en attendant la reconstruction avec agrandissements considérables, de son immeuble du quai de Belgique, hésitait à entreprendre cette reconstruction : elle attendait que le conseil d'administration du Port ait pris une décision au sujet du nouveau pont.

C'était pour elle une question très importante : son immeuble bordant le quai de la rue Pellerin à la rue Chaigneau, avait l'horizon borné par le mur des rampes d'accès du pont fixe, dont la vue n'offrait aucun agrément. Ce pont va être détruit et remplacé par le nouveau pont tournant qui, débouchant devant la Banque, donnera à son immeuble une plus-value considérable et en fera le premier édifice qu'apercevra, en entrant en ville, le voyageur débarquant à Saïgon ; il suffira pour cela de faire concorder l'heure d'ouverture de ce pont — le plus large des deux — avec celle de l'arrivée de courrier.

Mais, direz-vous, comment se fait-il que la Banque Franco-chinoise qui, elle aussi, a son journal, n'élève aucune protestation au sujet de la faveur accordée à sa puissante rivale par le Port de commerce ?

C'est que, sur le quai de la Marne, face à la Banque de l'Indochine, sont situés les établissements F. A. C. I.* dont l'immeuble, plus encore peut-être que celui de la Banque de l'Indochine, va voir sa valeur accrue du fait de la construction du nouveau

pont. Or F. A. C I, c'est M. Grammont, membre du conseil d'administration de la Banque franco-chinoise.

F. A. C. I. occupe l'un des angles du quai de la Marne et de la rue Heurteaux ; l'angle opposé, qui bénéficiera d'une égale valorisation, appartient à la Sté d'oxygène et d'acétylène [SOAEO*] ; nul n'ignore que cette société a pour directeur M. de la Pommeraye et que M. de la Pommeraye était président du conseil d'administration du Port de commerce lorsqu'a été prise la dernière décision au sujet du nouveau pont tournant.

Chacun, comme on le voit, a sa part, c'est pourquoi personne ne proteste contre ce gaspillage éhonté des fonds de l'emprunt du Port de commerce au profit de la Finance.

Et lorsque quatre cent mille piastres auront été dépensées pour satisfaire les appétits de ces messieurs, peut-être s'apercevra-t-on que, pour faire quelque chose d'utile, il en faudra dépenser encore autant. Ça fournira l'occasion de contracter un nouvel emprunt sur lequel il y aura bien encore quelque chose à gratter.

On peut juger par cette belle combine combien il importe aux gens de phynance d'être les maîtres de la presse ; d'accord entre eux, malgré leurs rivalités, pour piller le pays, ils sont assurés de n'avoir à redouter les protestations d'aucun journal important. Cela vaut bien quelques sacs de piastres.

———————————

Le port de Saïgon
(*Le Courrier maritime nord-africain*, 5 mars 1927)

Parmi les grands ports indochinois, le port de Saïgon-Cholon reste le plus actif.

Situé en bordure de la rivière de Saïgon, affluent du Donnaï, il se trouve au point précis où la navigation maritime s'arrête et où commence la navigation intérieure.

Les grands paquebots des Messageries, *Porthos, d'Artagnan, Paul-Lecat, André-Lebon* (ce dernier ayant un tonnage de déplacement de 19.260 tonnes) fréquentent ses eaux régulièrement et sans difficulté.

Le port de commerce de Saïgon comprend deux parties : le port maritime et le port fluvial. Le premier s'étend en aval du port de guerre, à partir de la place Rigault-de-Genouilly. Le port de Cholon a été rattaché au port de. Saïgon, ainsi que les canaux reliant les deux ports.

Investi de la personnalité civile depuis qu'il a été constitué en établissement public, le port est géré par un conseil d'administration, dans des conditions semblables à celles fixées pour les ports maritimes de la Métropole.

Les ouvrages d'accostage des navires se sont développés en rivière de Saïgon à partir du port de guerre, sur une longueur de 6 kilomètres.

La largeur moyenne de la rivière est, dans cette zone, de 300 mètres environ ; la surface d'eau du port maritime mesurée au niveau des hautes mers est de 180 hectares environ.

Les installations du port comprennent un quai en maçonnerie de plus de 1.000 mètres, desservi par une voie ferrée, une quarantaine de postes d'amarrage, et, en outre, six postes particuliers, dont trois aux appontements de la Compagnie des Messageries maritimes. Actuellement, quarante-cinq grands navires peuvent mouiller ensemble dans le port et y effectuer leurs opérations en toute sécurité.

L'outillage flottant se compose d'un remorqueur de 500 CV, de deux remorqueurs de 300 CV, de quatre de 100 CV, de chaloupes, d'un ponton-bigue de 50 tonnes et d'un divers arsenal *[sic]* pour les besoins maritimes.

Il se fait au port de Saïgon-Cholon un mouvement total de 8 millions de tonnes par an. Le port de Saïgon-Cholon se classe donc parmi les plus importants des grands ports français.

———————————

COCHINCHINE
Remorqueur coulé en rivière
(*Les Annales coloniales*, 8 mars 1927)

Le remorqueur nº 3 du port de Saïgon a coulé en rivière alors qu'il aidait à la manœuvre d'un gros cargo des Chargeurs Réunis*, le *Campinas* ; quatre chauffeurs annamites ont été noyés. Ce remorqueur, qui était en service depuis plus d'un an, était un des plus puissants du port ; il avait coûté 300.000 piastres. On essaie de le renflouer.

———————————

L'ŒUVRE DE LA FRANCE EN COCHINCHINE
Discours prononcé par M. Blanchard de la Brosse, gouverneur de la Cochinchine à l'ouverture de la session ordinaire du conseil colonial du 16 août 1927

……

Port de commerce. — Je ne terminerai pas ce chapitre réservé aux travaux publics sans dire au moins un mot de l'œuvre accomplie par le port de commerce. L'effort a tendu à améliorer la circulation dans le port, à mettre à la disposition de ses usagers de nouveaux hangars et terre pleins ; la rue Jean-Eudel a été élargie, de nouvelles voies ont été exécutées, les travaux de construction d'un pont à travées levantes ont été commencés pour la traversée du canal de dérivation ; enfin, des grues métalliques et des voies Decauville pourront être mises à la disposition du public à la fin de la présente année.

Toutes ces améliorations viendront heureusement compléter l'organisation et l'outillage d'un port dont l'importance égale déjà celle du port de Bordeaux, et appelé du fait de la richesse croissante de la Cochinchine au plus bel avenir.

———————————

Notre port de commerce
(*L'Écho annamite*, 3 septembre 1927)

L'assemblée, prévue à l'article 2 de l'arrêté du 15 février 1924 et composée de :

M. Tholance, administrateur, chef de la province de Baria, président ;

M. Blanchard [des Plantations des Terres-Rouges (Socfin)], conseiller colonial, membre ;

M. Scotto, conseiller municipal, membre ;

M. Lemerle, membre de la Chambre de commerce de Saïgon, membre.

M. Delahaye, membre du Tribunal de commerce de Saïgon, directeur de l'Union commerciale indochinoise et africaine [LUCIA*], membre ;

M. le directeur de l'exploitation du Port de commerce, membre ;

M. Simon, lieutenant de vaisseau, membre ;

M. le chef du service de l'inscription maritime [Lorenzi], membre ;

M. le chef du service du pilotage, membre ;

M. Pascalis [Émile] , agent des Messageries maritimes*, membre ;

M. Orsini, administrateur des Affréteurs indochinois*, membre ;

M. Levaillant (Victor), capitaine au long cours, membre ;

M. Herren (Henri), capitaine au long cours, membre ;

M. le pilote de commission, membre ;
M. le pilote adjoint, membre ;
se réunira, sur la convocation de son président, à l'effet d'examiner les propositions du conseil d'administration du port de commerce de Saïgon relatives aux modifications à apporter au statut actuel du service du pilotage, quant aux conditions de nomination des pilotes et du chef du service et aux possibilités d'exonération partielle de taxes de pilotage au profit des navires de l'armement local qui effectuent de fréquentes touchées dans le port de Saïgon.

———————————

Le port de Saïgon
(*Les Annales coloniales,* 21 février 1928)

Parmi les grands ports indochinois, le port de Saïgon-Cholon est le plus actif. Situé en bordure de la rivière de Saïgon, affluent du Donnai, il se trouve au point précis où la navigation maritime s'arrête et où commence la navigation intérieure.Les grands paquebots des Messageries, *Porthos, d'Artagnan, Paul-Lecat, André-Lebon* (ce dernier ayant un tonnage de déplacement de 19.260 tonnes) fréquentent ses eaux régulièrement et sans difficulté.

Le port de commerce de Saïgon comprend deux parties : le port maritime et le port fluvial. Le premier s'étend en aval du port de guerre, à partir de la place Rigault-de-Genouilly. Le port de Cholon a été rattaché au port de Saïgon, ainsi que les canaux reliant les deux ports.Investi de la personnalité civile depuis qu'il a été constitué en établissement public, le port est géré par un conseil d'administration, dans des conditions semblables à celles fixées pour les ports maritimes de la métropole.

Les ouvrages d’accostage des navires se sont développés en rivière de Saïgon à partir du port de guerre, sur une longueur de 6 kilomètres. La largeur moyenne de la rivière est, dans cette zone, de 300 mètres environ ; la surface d'eau du port maritime mesurée au niveau des hautes mers est de 180 hectares environ.

Les installations du port comprennent un quai en maçonnerie de plus de 1.000 mètres, desservi par une voie ferrée, une quarantaine de postes d'amarrage, et en outre six postes particuliers, dont trois aux appontements de la Compagnie des Messageries Maritimes, Actuellement, quarante-cinq grands navires peuvent mouiller ensemble dans le port et y effectuer leurs opérations en toute sécurité.

L'outillage flottant se compose d'un remorqueur de 500 CV, de deux remorqueurs de 300 CV, de quatre de 100 CV, de chaloupes. d'un ponton-bigue de 50 tonnes et d'un divers arsenal pour les besoins maritimes.Il se fait au port de Saïgon-Cholon un mouvement total de 8 millions de tonnes par an. Le port de Saïgon-Cholon se classe donc parmi les plus importants des grands ports français.

———————————

Saïgon
(*L'Avenir du Tonkin*, 11 avril 1928)

Service du pilotage de la rivière de Saïgon. — M. Boudieu Marcel-Antoine, capitaine au long cours, est nommé élève-pilote de la rivière de Saïgon en remplacement de M. Frangeul, en instance de retraite.

Cette nomination produira son effet à compter du 8 mars 1928, date à laquelle l’intéressé commencera effectivement son stage réglementaire.

———————————

COCHINCHINE

(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 5 juin 1928)

Les trois grues électriques de 1.500 kg du port de commerce de Saïgon ont été mises à la disposition des usagers du port au tarif de 12 piastres par jour.

———————————



Coll. Olivier Galand
Saïgon. — Vue générale du port de commerce (Coll. Nadal)



Coll. Olivier Galand
Saïgon. — Vue panoramique du port (Coll. Nadal)



Coll. Olivier Galand
Saïgon. — Vue générale du port de commerce (Coll. Nadal)



Coll. Olivier Galand

Saïgon. — Quais pour chaloupes et bateaux faisant le cabotage fluvial (Coll. Nadal)



Coll. Olivier Galand

Saïgon. — Les quais des Messageries fluviales (Coll. Nadal)

Session ordinaire de 1928
du conseil colonial de Cochinchine
LE DISCOURS D'OUVERTURE
Rapport du gouverneur Blanchard de la Brosse
(15 octobre)

Port de Commerce de Saïgon Cholon

Bien que le port de Saïgon Cholon ne soit pas à la charge du budget local, je ne puis passer sous silence cet organisme important dont l'activité intéresse toute la Colonie. Pendant le courant de l'année 1927, différentes améliorations ont été apportées à l'outillage existant :

— Six grues électriques montées sur des rails fonctionnent depuis le mois de mai ;
— Trois nouveaux hangars de 3.000 mètres carrés sont achevés ;
— La desserte des hangars par voie Decauville et des quais par voies normales, ainsi que le pavage des quais sont en cours de réalisation ;
— Les travaux du port sur le canal de Dérivation, malheureusement interrompus depuis plus d'un an, vont reprendre incessamment.

Le programme des travaux du port prévoit, pour l'année 1929, un certain nombre d'extensions et d'améliorations nouvelles telle que :

—Le commencement de la construction des quais au sud du canal de Dérivation ;
— La continuation du pont sur le canal de Dérivation ;
— L'achèvement de la passerelle du boulevard Kitchener.

Le port de Saïgon, dont le trafic est égal actuellement à celui du port de Bordeaux, se trouve ainsi doté peu à peu du matériel moderne indispensable ; il pourra, dans un avenir prochain, je l'espère, faire honneur à l'Indochine, lorsque ses abords auront été quelque peu aménagés et embellis et qu'une impression de puissance et de grandeur se dégagera de sa vue.

———————————

CHEZ NOS CONFRÈRES

———————

Les Ports chers
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 10 juin 1928, p. 16)

De l'avis de M. Pouyanne, les navires qui fréquentent le port de Saïgon sont trop lourdement frappés.

« Or, un port qui n'est pas tête de ligne doit très peu taxer le navire s'il veut être fréquenté par les bateaux qui n'ont qu'un faible tonnage à débarquer. C'est ainsi qu'un bateau de 5.000 t. venant apporter à Saïgon une cargaison de 200 t. payera 480 $, soit 2 $ 40 par tonne. Il sera grevé de frais presque égaux par le pilotage, ce qui fera un total d'environ 5 $ par tonne: ceci est prohibitif... »

« — Ce mode de tarification, ajoute M. Pouyanne, dont les effets sont atténués pour les navires français par les détaxes et ristournes dont ils bénéficient, paraît susceptible d'écarter du port de Saïgon les navires étrangers au lien de les attirer... »

Il semble que les taxes de port trop lourdes présentent les mêmes inconvénients sous toutes les latitudes.

Courrier saïgonnais.

———————————

Cochinchine

———

Saïgon

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

Port de Commerce. — Est acceptée la démission offerte par M. Caillot de son mandat de membre titulaire du conseil d'administration du Port de commerce de Saïgon au titre de représentant des armateurs, négociants ou industriels de la Colonie.

Est appelé à faire partie du conseil d'administration du Port de commerce de Saïgon jusqu'au 6 juin 1927 M. Reich, ingénieur, en remplacement de M. Caillot, démissionnaire.

———————————

Urbain Félix Jean ATON

(Paris, 24 février 1900-Saïgon, 1er janvier 1930)

Fils d'Albert Abraham Aton et Marie Clause

Marié à Marie-Anne Hodée.

Polytechnicien, ingénieur des Ponts et Chaussées

Chronique de Saïgon

Discours prononcé par M. Darles,

président du conseil d'administration du port de Commerce,

à l'enterrement de M. Aton

(*L'Écho annamite*, 6 mars 1929)

M. Darles, président du conseil d'administration du port de commerce prononça le discours suivant.

Messieurs,

Depuis vingt mois à peine, l'ingénieur Aton remplissait au port de commerce de Saïgon les fonctions de chef de la Division des T. P. Tâche lourde, écrasante, par la multiplicité des besognes, complexe, puisqu'elle mêle la technique au droit administratif décevante enfin par la difficulté des problèmes à résoudre, car la vase perfide et mouvante se défend contre l'emprise de la science humaine.

Avec toute la fougue de sa jeunesse confiante, qu'avait encore épargnée l'amertume des désillusion, Aton se mit au travail, féru d'enthousiasme pour la belle œuvre dont il voulait écrire un long chapitre, car il escomptait sans fierté tous les espoirs d'une belle carrière.

Sans hâte, il étudiait le terrain où il devait se déployer librement son effort de création ; il conduisait ses recherches avec cette méthode sûre qu'il avait acquise au contact de ces grandes vérités scientifiques dont la beauté sévère avait enchanté les premiers rêves de ses longues soirées studieuses. Rigoureux pour lui-même, il craignait les solutions faciles dont il devinait les surprises et les risques.

Nul surcroît de labeur n'effrayait sa robuste foi dans le succès certain ; nul doute, nulle anxiété non plus ne l'effleurait qui eut ralenti ses initiatives. Et quand enfin il avait

reconnu dans la clarté et la précision les caractères sûrs de la solution définitive, maître désormais de la vérité et du succès, il exprimait sa conception, il démontrait sa pensée sous la forme austère du raisonnement géométrique, emprunté aux principes premiers de la raison humaine une invincible vertu de persuasion.

Soucieux d'une documentation large et exacte, il étendait spontanément le domaine de ses recherches, sans craindre ni le travail du bureau peuplé de dossiers, ni la fatigue des déplacements. Il y a quelques semaines, son ardente curiosité de vérifier les résultats de méthodes nouvelles utilisées dans les travaux de port, l'avait conduit jusqu'à Haïphong et Hongay, et de ces quinze jours d'absence il avait rapporté une vision plus claire des difficultés où se heurtait l'acharnement heureux de son labeur, dans ce port de Saïgon dont il entrevoyait et s'appliquait déjà à préparer les développements futurs.

Hélas, cette belle intelligence, cette jeune et fervente énergie toute frémissante d'un savoir qui voulait s'employer utilement au bien de tous cette ardeur de travail que stimulait la prescience des obstacles à vaincre, ses promesses d'une longue carrière qui aurait connu la récompense des honneurs, juste sanction des victoires gagnées, tout cela en quelques heures s'est évanoui dans le néant de cette tombe.

La terre vorace de la Cochinchine va recouvrir, une fois encore, un de ces robustes jeunes hommes qui lui avaient dévoué, pour l'embellir et l'enrichir, le meilleur de leur cerveau et de leur cœur. Ils avaient subi, eux aussi, la séduction perfide de son ciel trompeur et soudain, brutalement, dans l'ivresse de leur force exaltée par la certitude des avenirs lumineux, ils sont fauchés, moisson fleurie des espérances, par ces puissances mystérieuses de mort, filles sinistres de tropiques implacables.

Comme tant de glorieux, fils de France, à l'aube d'une belle vie, amoureux de l'aventure lointaine, l'ingénieur Aton est tombé sur cette longue route du Progrès que jalonnent, pressées et silencieuses, les tombes des meilleurs artisans de l'œuvre française.

Mais vers sa veuve, écrasée sous la détresse affreuse de la plus brutale catastrophe, vers ces petits êtres aux regards mouillés qui interrogent leur mère douloureuse, et qui jamais plus ne connaîtront les étreintes paternelles, s'envolent toutes nos pensées de condoléances et toute notre sympathie, cruellement impuissante à consoler un tel deuil.

———————

Port de Saïgon
(*Les Annales coloniales*, 16 mars 1929)

Pour faire suite à notre avis du 21 février dernier :

Est renouvelé pour une période de deux ans, à compter du 14 décembre 1928, le mandat des membres du conseil d'administration du port de commence de Saïgon dont les noms suivent :

Membres titulaires : MM. de Lachevrotière, membre français du conseil colonial ; Truong-van-Bên, membre indigène du conseil colonial

Membre suppléant : M. [Joseph] Mariani, membre français du conseil colonial.

Est appelé à faire partie du conseil d'administration du port de commerce de Saïgon, en qualité de membre suppléant, pour une période de deux ans, à compter du 14 décembre 1928 : M. Nguyên van Huot, membre indigène du conseil colonial.

———————

Saïgon
(*L'Avenir du Tonkin*, 20 mars 1929)

Inspecteur de la navigation. — M. Levillain, capitaine du port de commerce de Saïgon, est désigné pour assurer, cumulativement avec ses fonctions, celles d'inspecteur de la navigation en remplacement et durant l'essence de M. Berlioz Latour, titulaire de ces fonctions.

M. Levillain recevra, à cet effet, un supplément spécial annuel de 1.200 p 00 pour compter du 20 décembre 1928. Cette somme sera prélevée sur les crédits inscrits au chapitre 31 du budget général (Marine marchande).

———————————

Conseil d'administration du Port de commerce de Saïgon
(*L'Écho annamite,* 5 juillet 1929)
(*Les Annales coloniales,* 22 août 1929 : en bref)

Par arrêté du gouverneur général de l'Indochine en date du 22 juin 1929.

Sont appelés à faire partie du conseil d'administration du Port de commerce de Saïgon, sous la présidence du président de la chambre de commerce de Saïgon, pour une durée de deux ans, à compter du 6 juin 1929 et en remplacement des membres sortants :

l. — En qualité de membres titulaires :

M. Canque, membre français du conseil municipal de Saïgon.

M. Nguyen dinh Tri, membre indigène du conseil municipal de Saïgon.

M. Martini [CCNEO], membre français de la commission municipale de Cholon.

M. Nguyen dang Lieng, membre indigène de la commission municipale de Cholon.

M. Nguyen van Su, membre indigène de la chambre de commerce de Saïgon.

M. Gressier, membre français de la chambre d'agriculture de la Cochinchine.

M. Nguyen tan Duoc, membre indigène de la chambre d'agriculture de la Cochinchine.

M. Tsasangye, membre de la chambre de commerce chinoise.

M. Champeix [Scieries du Bassac], membre français de la chambre mixte de commerce et d'agriculture de Pnom-Penh.

M. Rouelle [Chargeurs réunis], membre français, désigné par la chambre de commerce de Saïgon pour représenter les industries maritimes.

M. Orsini [Affréteurs indochinois], membre français, désigné par le gouverneur général de l'Indochine, sur la proposition du gouverneur de la Cochinchine, au titre de représentant, avec mandat renouvelé, du groupe des armateurs et des négociants de la Colonie.

M. Reich [Anc. Éts Eiffel], membre français, désigné par le gouverneur général de l'Indochine, sur la proposition du gouverneur de la Cochinchine, au titre de représentant du groupe des armateurs et des négociants de la Colonie.

M. Bontoux [Messageries maritimes], membre français, désigné par le gouverneur général de l'Indochine, sur la présentation de la chambre de commerce de Saïgon, au titre de représentant des commerçants, industriels et armateurs de la Colonie.

2. — En qualité de membres suppléants :

M. Ardin [imprimeur], membre français du conseil municipal de Saïgon.

M. Nguyen huu Phu, membre indigène du conseil municipal de Saïgon.

M. Pâris [avocat, ancien député], membre français de la commission municipale de Saïgon.

M. Luu thai Binh, membre indigène de la commission municipale de Cholon.

M. Tran van Sang, membre indigène de la chambre de commerce de Saïgon.

M. Duchateau [René-Lucien], membre français de la chambre de commerce de Saïgon.

M. Lacouture [15], membre français de la chambre d'agriculture de Cochinchine.

M. Nguyen van Thom, membre indigène de la chambre d'agriculture de la Cochinchine.

M. Huynh Chieu, membre de la chambre de commerce chinoise.

M. Eychenne [garagiste], membre français de la chambre mixte de Pnom-Penh.

M. Paillet, membre français, désigné par la chambre de commerce, pour représenter les industriels maritimes.

M. Richaud, membre français, désigné par le gouverneur général de l'Indochine, sur la proposition du gouverneur de la Cochinchine, pour représenter les armateurs et les négociants.

M. Champanhet [Est-Asiatique français], membre français, désigné par le gouverneur général de l'Indochine, sur la proposition du gouverneur de la Cochinchine, au titre de représentant des armateurs et des négociants.

M. [Élie] Génis [Denis-frères], membre français. désigné par le gouverneur général de l'Indochine, sur la présentation da la chambre de commerce de Saïgon, au titre de représentant des commerçants industriels et armateurs (en remplacement de M. B. Garriguenc).

---

1. Principaux ports français et coloniaux classés
d'après le tonnage de jauge (entrées et sorties) en 1928 (tonneaux)
(*Les Annales coloniales*, 6 juillet 1929)

Marseille	28.566.057
Cherbourg	23.037.851
Oran	19.747.628
Le Havre	17.606.016
Alger	15.466.871
Dunkerque	10.853.175
Boulogne	10.400.216
Dakar	9.249.440
Bordeaux et annexes	7.537.138
Rouen et annexes	6.908.030
Casablanca	5.711.824
Saïgon	4.589.993
Sète	3.019.160
Nantes et annexes	2.934.025

II. Ports français et coloniaux classés d'après le trafic des marchandises (1928).
(Embarqués et débarqués)(tonneaux)

---

[15] Alexandre Lacouture (Fort-de-France, 1877-Bordeaux, 1930) : magistrat, puis avocat-défenseur à Saïgon. Riziculteur à Bac-Lieu, planteur à Gia-dinh.

Marseille	8.879.977
Rouen et annexes	6.902.314
Le Havre	4.696.646
Dunkerque	4.693.144
Bordeaux et annexes	4.372.126
Oran	3.750.628
Alger	3.472.021
Nantes et annexes	2.504.263
Saïgon	2.417.975
Caen	1.875.503
Sète	346-841
Boulogne	207.642
Dakar	102.968
La Rochelle-Pallice	899.666
Saint-Nazaire	875.484
Calais	871.762

Port de commerce de Saïgon
(*Les Annales coloniales,* 22 août 1929)

Un arrêté du gouverneur général, en date du 22 juin, désigne pour faire partie du conseil d'administration du Port de commerce de Saïgon, sous la présidence du président de la chambre de commerce de Saïgon, pour une durée de deux ans, à compter du 6 juin et en remplacement des membres sortants, les personnalités suivantes :

1. Membres titulaires : MM. Canque, Martini, Gressier, Tsa-sang-ye, Champeix, Rouelle [Chargeurs réunis], Orsini [Affréteurs indochinois], Reich [Anc. Éts Eiffel], Bontoux [Messageries maritimes], Ng-dinh-Tri, Ng.-dang-Lieng, Ng.-van-Su, et Ng.-tan-Duoc.

2. Membres suppléants : MM. Ardin, Paris, [René-Lucien] Duchateau, [Alexandre] Lacouture, Eychenne, Paillet [F.A.C.I.], Richaud, Champanhet [Est-Asiatique frs], [Élie] Génis [Denis-frères], Ng-huu-Phu, Lut hai-Binh, Tran-van-Sang, Ng.-van-thom, et Huynh Chieu.

———————————

À la Chambre de commerce de Saïgon
(*Les Annales coloniales*, 22 octobre 1929)

M. Tholance (Salomon-Victor-Louis-Armand), administrateur de 1re classe des Services civils de l'Indochine, placé dans la position de service hors cadres par arrêté ministériel du 17 juillet 1928, a été maintenu dans ladite position, pour remplir les fonctions de

secrétaire général de la chambre de commerce et du conseil d'administration du port autonome de Saïgon.

———————————

SAÏGON
(*L'Avenir du Tonkin*, 3 avril 1930)

Légion d'honneur. — Nous apprenons avec plaisir la nomination au grade de chevalier de la Légion d'honneur, au titre de la Marine, de M. Bertron Pierre, pilote de la rivière de Saïgon.

Cette distinction, parue à l'*Officiel* du 11 février, consacre les excellents états de service du lieutenant de vaisseau, en congé hors cadres.

Venu pour la première fois en Indochine en 1922, M. Bertron était de l'*Astrolabe*, en mission géographique. Il participa, en cette qualité, à la confection de nombreuses cartes marines, qui signalent aux navigateurs les particularités de la côte d'Annam.

Revenu à la division navale, il devint officier d'ordonnance des gouverneurs Varenne, Pasquier, Le Fol et Blanchard de la Brosse.

M. Bertron se fit ensuite mettre en congé pour entrer au service du pilotage de la rivière de Saïgon.

Sa nomination dans la Légion d'honneur vient s'ajouter à une distinction assez rare, attribuée à des officiers pendant la guerre : la médaille militaire qu'il gagna en 1915, pour sa conduite élogieuse et pour une grave blessure.

Nous somme heureux d'exprimer à M. Bertron nos sincères félicitations.

———————————

Le port Saïgon-Cholon
(*Les Annales coloniales*, 11 avril 1930)

Le conseil d'administration du port de commerce s'est réuni en séance ordinaire en février, sous la présidence de M. Meyrignac [Commerciale française de l'IC], vice-président du conseil d'administration.

En ce qui concerne les propositions formulées par la Société pour l'outillage du port de Saïgon-Cholon*, et relatives à la fourniture de chaloupes et remorqueurs, il a estimé qu'il n'y avait pas lieu de les adopter, jugeant préférable de s'en tenir aux termes de la convention passée le 26 juillet 1929 en vue de cette fourniture.

Quant à la demande formulée par M. Héral [= Saïgon-Palace ?] tendant à obtenir une réduction des taxes pour le terrain du port qu'il occupe à la pointe des Blagueurs, le conseil, tenant compte des bénéfices importants que réalise le commerçant en question, n'a pas cru devoir prendre cette demande en considération et a, au contraire, décidé d'imposer à M. Héral le paiement de la totalité des taxes prévues par les règlements en vigueur.

MM. Perrier, inspecteur général des ponts et chaussées, et de Rouville, ingénieur principal des ponts et chaussées, chargés par le gouvernement général d'étudier les questions intéressant les ports de l'Indochine, assistaient à la première partie de la séance et procédaient avec les membres du conseil à une étude au sujet des besoins futurs du port de Saïgon.

———————————

Yen-Bay
L'Indochine au Palais-Bourbon

(*Journal officiel de la République française*, 27 juin 1930)

[2747] M. Édouard Daladier. — […] Je suis persuadé, l'ayant éprouvé moi-même, qu'étant donné la dispersion et l'étendue de l'empire colonial français, la multiplicité des problèmes de tous ordres qui sont posés sous toutes les latitudes, il n'est pas possible à un ministère des colonies, même s'il était bien outillé, de poursuivre l'étude approfondie que je crois nécessaire.

Il me suffirait, d'ailleurs, de rappeler un fait personnel. Lorsque j'étais, il y a quelques années, ministre des colonies, j'ai appris par le plus grand hasard, en [2748] recevant dans mon cabinet un écrivain, revenant d'Indochine, qu'on y avait formé le projet de livrer, moyennant 40 millions de francs papier, c'est-à-dire moins de 4 millions de piastres, à l'époque, le monopole du port de Saïgon, à une grande compagnie. Ni le ministre des colonies, ni les bureaux n'avaient reçu la moindre information sur un fait d'une si exceptionnelle gravité. {Mouvements divers.) […]

———————

Nos députés découvrent l'Indochine

———————

L'APOLOGIE PERSONNELLE DE M. VARENNE ET LES IGNORANCES DE M. DALADIER

(*L'Indochine, revue économique d'Extrême-Orient*, 5 juillet 1930)

……

Avec une candeur extraordinaire, [M. Daladier] déclare que le ministre des Colonies ne peut pas être bien informé et il cite son propre exemple : C'est par hasard qu'il apprit, étant ministre, le projet de monopole du port de Saïgon.

La question, cependant, avait fait assez de bruit en Indochine, et l'ignorance de M. Daladier ne prouve qu'une chose, c'est que rien ne le désignait pour prendre le portefeuille des Colonies, c'est que, avant d'aller rue Oudinot, il ne s'était jamais préoccupé des questions indochinoises. M. Albert Sarraut, lui, connaissait le projet de monopole, et M. Archimbaud aussi, et M. Delmont, et bien d'autres.

……

———————

JOURNAL DE VOYAGE

par CLODION [= Cucherousset]

(*L'Éveil de l'Indochine*, 15 juillet 1930)

[…] Enfin, nous voici à Saïgon. Une savante manœuvre a retourné le navire, piqué vers l'aval, devant la pointe des Blagueurs, et nous voici à quai. […]

Saïgon est la ville du bruit. Notre excellent confrère Neumann voit dans le bruit le signe de l'activité et s'ennuie, lorsqu'il est à Hanoï où il est généralement permis aux gens de dormir après minuit. Ce bon gros journaliste à la mine fraîche et réjouie, si sa plume est une épée, donne la vraie note saïgonnaise ; six principes y font loi et les autorités du Port, pour donner aux passagers des navires une haute idée de l'activité du grand « emporium », ont prescrit aux chaloupes et sampans à moteurs et aux bateaux-citernes munis de pompes à moteurs de ne fonctionner qu'à échappement libre de façon à faire chacun du bruit comme dix. Plusieurs de ces « vatère boites » [water-boat] comme on dit à Saïgon et qu'en journaliste attardé nous appelons en vieux français bateaux-citernes, sont venus s'accrocher à tour de rôle aux flancs du *Cap-Tourane*, dont la soif prévoyante demande 600 mètres cubes d'eau. Une simple machine à vapeur

suffisamment puissante enverrait cela dans les citernes du navire en moins de douze heures, tandis que l'ex-moteur de motocyclette de nos bateaux-citernes, fait, avec une effroyable pétarade qui s'entend de l'Arsenal au Nha-Be, cette opération en quarante heures en travaillant de jour et de nuit, surtout la nuit. De sorte que les passagers sont fondés à croire qu'il y a au moins vingt-cinq « vatères boites » en activité dans le port.

« Mais, nous dira-t-on, vous n'aviez qu'à descendre à l'hôtel pendant ces quatre jours d'escale. « Ah bien oui ! d'autres l'ont fait, qui s'en sont repentis. Impossible, rue Catinat, de fermer l'œil, avant trois heures du matin, car toujours dans le même but patriotique de donner au touriste une haute idée de l'activité trépidante du Paris extrême-oriental, il semble que les propriétaires d'autos se relaient pour faire chacun vingt fois la rue Catinat aller et retour en faisant résonner sans arrêt trompe et klaxon. […]

———————————

Conseil d'administration de Saïgon-Cholon
(*Les Annales coloniales*, 4 octobre 1930)

Le conseil d'administration du Port de commerce de Saïgon-Cholon s'est réuni, le 6 août 1930, dans la salle des délibérations de la Chambre de commerce, pour examiner l'ordre du jour suivant :

1° Approbation du procès-verbal de la 115e séance du 9 juillet 1930 ;

2° Questions approuvées en Commission permanente, conformément aux prescriptions de l'article 2 de l'arrêté du Gouverneur général en date du 4 décembre 1917 ;

3° Offres présentées pour le montage des chalands destinés au port ;

4° Modifications à apporter aux chalands ;

5° Offres présentées pour la fourniture de 5 chaloupes ;

6° Situation financière du port ;

7° Propositions formulées par M. [Paul] Gannay [dir. Banque de l'Indochine] en vue de modifier le projet de convention concernant la création de magasins généraux.

———————————

Délégués de la Chambre de commerce de Saïgon au conseil d'administration du port
(*Les Annales coloniales*, 4 décembre 1930)

Titulaires : MM. [René-Lucien] Duchateau et Champanhet [Est-Asiatique frs/CAA].

Suppléants : MM. Génis [Denis frères d'Indochine] et [Pierre] Thomas [SFDIC].

———————————



Le port de Saïgon et l'arroyo Chinois
(Henri Gourdon, *L'Indochine*, Paris, Larousse, 1931, p. 153)

L'inauguration officielle du pont du Nhabé
(*La Dépêche d'Indochine*, 19 mai 1931)

Allocution de M. Lacaze, président de la chambre de commerce

.....

Les efforts coordonnés du service des Travaux publics de Cochinchine et de la Société des Constructions de Levallois-Perret ne furent pas de trop pour vaincre la mollesse d'un sol qui ne livra qu'à 35 mètres seulement la couche de vase compacte qui devait permettre d'asseoir solidement et sans risque cet ouvrage dont la longueur atteint 185 mètres et le poids total près de 2.000 tonnes.

Allocution de M. Krautheimer, gouverneur de la Cochinchine

.....

Quel vieux Saïgonnais coutumier de la halte quotidienne à la pointe du canal de Dérivation n'a pas souffert du disparate pénible qu'offrait de façon permanente, en face de l'outillage moderne de notre grand port, le bac vétuste et lent de la route du Nhabé ?

Quel commerçant, quel représentant des intérêts économiques de la Colonie n'a hâté de ses vœux la liaison permanente et sûre des quais des Messageries et de l'Yser avec le mouillage de Nhabé, ouvrage avancé et dépendance naturelle du port de Saïgon ?

Grâce à la clairvoyance de notre chambre de commerce et du conseil d'administration du port, à la diligence et à la compétence de notre service des Travaux publics, et grâce surtout à l'activité et à la technique éprouvée des ingénieurs de la Société de Levallois-Perret, ce vœu est aujourd'hui réalisé avec le pont aux lignes

robustes et harmonieuses que nous avons sous les yeux. Qu'ils en soient tous remerciés !

Nous savons certes à quelles nécessités majeures et immédiates cet ouvrage répondait aux différents points de vue du développement du port, des facilités à donner à la navigation.comme aussi de la police et de la sécurité d'une partie importante de la la banlieue de Saïgon. Mais sans anticiper sur un lendemain dont un injuste destin, par la crise qui frappe notre colonie, retarde l'avènement, nous ne pouvons nous interdire de songer aux possibilités nouvelles que ce nouveau pont, dont les bras sont tendus vers l'avenir, ouvre au port et à la ville de Saïgon.

Désormais, le projet de création de l'avant-port du Nhabé se rapproche de la réalité bien au-delà de la largeur de l'obstacle que le pont vient de franchir. Désormais aussi, il est permis d'envisager la création de nouveaux quartiers industriels sur la rive droite du canal de Dérivation, dans le prolongement des quartiers de Khanh-hoi et de Vinh-hoi, grâce à ce nouveau vaisseau, par où s'épandra la sève surabondante de notre capitale.

En passant en revue ces résultats importants, vous admettrez, Messieurs, que je renouvelle les félicitations du gouvernement à la Société Levallois-Perret, cette ouvrière inlassable de l'équipement économique de la Colonie et à son distingué directeur, M. Reich, l'homme que Kipling, le barde autorisé des énergies coloniales, aurait placé au premier rang de ses « bâtisseurs de ponts ».

En ouvrant à la circulation le nouveau pont du Nha-Bé, je suis heureux de constater, une fois encore, que, sur ce sol difficile, par la pensée et le travail français secondés par l'effort annamite, une valeur nouvelle a été créée, un pas nouveau franchi vers un avenir meilleur.

———————

Ministère de la marine marchande
MÉRITE MARITIME
(*Journal officiel de la République française*, 9 août 1931)

Officier

Levillain (Albert-Alexandre), capitaine au long cours, capitaine de pont à Saïgon, Caen.

———————

Au conseil d'administration du port de Saïgon
(*Les Annales coloniales*, 17 septembre 1931)

Sont appelés à faire partie du conseil d'administration du port de commerce de Saïgon, sous la présidence du président de la chambre de commerce de Saïgon pour une durée de deux ans à compter du 6 juin 1931 et en remplacement des membres sortants :

1° En qualité de membres titulaires :

M. [Alexis] Soulet [directeur de la Banque franco-chinoise], membre français de la Commission municipale de Saïgon ;

M. Tran-van-Kha, membre annamite de la commission municipale de Saïgon ;

M. [Jean] Mazet, membre français de la commission municipale de Cholon ;

M. Nguyen-dang-Liêng, membre annamite de la commission municipale de Cholon ;

M. Tsa-tsang-Ye, membre de la chambre de commerce chinoise de Cholon ;

MM. Orsini [Affréteurs indochinois] et Champanhet [Est asiatique français], membres français désignés par le gouverneur général de l'Indochine sur la proposition du

gouverneur de la Cochinchine parmi les armateurs, négociants et industriels de Cochinchine ;

M. [Alexis] Brunet [agent des Chargeurs réunis] , membre désigné par la chambre de commerce de Saïgon pour représenter les industriels maritimes ;

M. de Fomberteaux, membre français désigné par le gouverneur général sur une liste présentée par la chambre de commerce de Saïgon ;

M. Luciani, membre français de la chambre d'agriculture de Cochinchine Saïgon.

M. Truong-van-Ben [Savonnerie…], membre annamite de la chambre d'agriculture de Cochinchine ;

M. Champeix [Scieries du Bassac*], membre français de la chambre mixte de commerce et d'agriculture du Cambodge.

L'INDOCHINE FRANÇAISE À L'EXPOSITION COLONIALE INTERNATIONALE
ET DES PAYS D'OUTRE-MER
Paris-Vincennes (1931)
RAPPORT GÉNÉRAL
PRÉSENTÉ PAR LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL OLIVIER,

[711]

Le *Service géographique* avait envoyé deux magnifiques plans en relief des ports de Haïphong et de Saïgon, exécutés sous sa direction, et qui furent placés dans le stand de la Marine marchande, au pavillon des transports.

La Chambre d'agriculture et le conseil d'administration du port
(*La Dépêche d'Indochine*, 2 juin 1933)

Dans sa séance du 30 mai, l'assemblée a désigné divers de ses membres pour la représenter au sein de certaines commissions. M. Philip, délégué titulaire au conseil d'administration du Port, alors que son mandat arrive à expiration, s'étant récusé, la Chambre a désigné M. Lagarde [16], titulaire, et MM. Laurent Gay et Binh, suppléants, pour la représenter au sein de ce conseil.

Conseil d'administration du port de Saïgon
(*Annuaire général de l'Indochine française*, 1933, p. 234)

Président

MM. E. Lacaze.

Vice-président

C. Orsini.

Membres titulaires

De Lachevrotière , Nguyên-van-Sam, [René-Lucien] Duchateau, Robert, Tran-van-Sang, Darrigade, Tang-quang-Di, Mazet, Nguyên-dang-Lieng, Tsa-Tsang-Ye, Champanhet, Brunet, Karcher , Lagarde, Truong-van-Ben, Dallard.

---

[16] Aimé Lagarde (1888-1941) : entrepreneur à Saïgon et riziculteur à Long-xuyên.

Membres suppléants

Labaste, Ho-duy-Kien, Lamorte, Messner, Nguyen-van-Su, Audouit, Bui-quang-Quat, De Ligondès, Tran-van-Kiem, Ha-La, Thieullet [Denis frères], Richaud, Drillen, Trives, Gay, Huynh-ngoc-Binh, Lairot.

———————————

6 juillet 1933

(*Bulletin administratif de la Cochinchine*, 27 juillet 1933, p. 1637-1639)

Sont appelés à faire partie du conseil d'administration du port de commerce de Saïgon pour une période de deux ans à compter du 7 juin 1933 et en remplacement des membres sortants :

1° — Au titre de délégués du conseil municipal de Saïgon .

a) en qualité de membres titulaires :

M. Darrigade, membre citoyen français du conseil municipal.

M. Tang-quang-Di, membre sujet français du conseil municipal.

b) en qualité de membres suppléants :

M. Audouit, membre citoyen français du conseil municipal ;

M. Bui-quang-Quat, membre sujet français id.

2° — Au titre de délégués de la commission municipale de Cholon .

a) en qualité de membres titulaires :

M. Mazet, membre citoyen français de la commission municipale de Cholon.

M. Nguyen-dang-Lieng, membre sujet français de la commission municipale de Cholon.

b) en qualité de membres suppléants ;

M. de Ligondès, membre citoyen français de la commission municipale de Cholon.

M. Tran van Kiem, membre sujet français de la commission municipale de Cholon.

3° — Au titre de délégués de la chambre de commerce chinoise de Cholon

a) en qualité de membre titulaire :

M. Tsa Tsang Ye, membre de la chambre de commerce chinoise de Cholon

b) en qualité de membre suppléant:

M. Ha La, membre de la chambre de commerce chinoise de Cholon.

4°— Au titre de membres choisis par le gouverneur général sur la proposition du gouverneur de la Cochinchine

a) en qualité de membres titulaires :

M. Orsini, agent général de la Société maritime indochinoise.

M. Champanhet, directeur de la Compagnie asiatique et africaine, département Est-Asiatique Français.

b) en qualité de membres suppléants :

M. Thieulet, directeur de la maison Denis Frères d'Indochine

M. Richaud, administrateur, délégué de la Société indochinoise d'études et de constructions,

5° — Au titre de membres désignés par la chambre de commerce de Saïgon pour représenter les industriels maritimes

a) en qualité de membre titulaire :

M. Brunet, agent général de la Compagnie française des Chargeurs réunis.

b) en qualité de membre suppléant :

M. Drillen, capitaine au long cours, chef du service du shipping à la maison Denis Frères

6° — Au titre de membres désignés par le gouverneur général sur la présentation de la chambre de commerce de Saïgon :

a) en qualité de membre titulaire :

M. Karcher, directeur de la Compagnie saïgonnaise de navigation et de transport.

b) en qualité de membre suppléant :

M. Trives, directeur de la Société française des Distilleries de l'Indochine.

7° — Au titre de délégués de la chambre d'agriculture de la Cochinchine :

a) en qualité de membres titulaires :

M. Lagarde, membre citoyen français de la chambre d'agriculture.

M. Truong van Ben, membre sujet français de la chambre d'agriculture.

b) en qualité de membres suppléants :

M. Gay Laurent, membre citoyen français de la chambre d'agriculture.

M. Huynh Ngoc Binh, membre sujet français de la chambre d'agriculture.

8° — Au titre de délégués de la chambre mixte de commerce et d'agriculture du Cambodge .

a) en qualité de membre titulaire :

M. Dalard, membre citoyen français de la chambre mixte de commerce et d'agriculture du Cambodge.

b) en qualité de membre suppléant :

M. Lairot, membre citoyen français de la chambre mixte de commerce et d'agriculture du Cambodge.

———————

À la chambre d'agriculture

(*La Dépêche d'Indochine*, 28 décembre 1932)

La flottille du port

M. Lagarde attaque ensuite la question de la flottille du port, c'est-à-dire les 114 chalands en acier fournis par les prestations allemandes Une vingtaine seulement de ces chalands fonctionne entre Saïgon et Cholon Les autres sont inutilisés. Ce service occasionne de ce fait un déficit qui est d'environ 60.000 $, bien qu'il ne paie pas de patente.

Après discussion, la Chambre est d'avis de demander que cette flottille élargisse son rayon de transport jusqu'au Cambodge en liaison avec le Chemin de fer de Battambang à condition qu'on lui fasse payer la patente.

———————

CAMBODGE

(*L'Avenir du Tonkin*, 17 mars 1934)

De nombreux touristes sont à Angkor. — Depuis hier, 120 touristes, de toutes nationalités, faisant partie d'une croisière de l'American Express dont le représentant ici est l'agent Vergoz, visitent les [temples] d'Angkor.

Ces touristes, qui voyagent à bord du *Lurline* de la Canadian Pacific, viennent de Bangkok et leur venue a nécessité la montée à Aranya de quarante automobiles de location de Saïgon.

Ces 120 touristes sont descendus partie au Grand Hôtel de Siemréap, partie au bungalow des Ruines.

lis repartiront demain pour Aranya Bangkok mais seront aussitôt remplacés par 90 autres touristes voyageant sur le *Resolute* de la Hamburg America Line qui, lui aussi, stationnera en attendant à Bangkok.

On sera certainement étonné que des navires comme le *Lurline* et le *Resolute* ne fassent pas escale à Saïgon mais ils en sont, paraît-il, éloignés par des taxes de port trop élevées.

———————



Coll. Olivier Galand
Vue panoramique des quais et de la rivière de Saïgon. Éditions Albert Portail.
Carte expédiée le 20 février 1934.

———————

Au Conseil d'administration du port

———————

Compte rendu de la séance du 10 avril 1934
(*La Tribune indochinoise*, 13 avril 1934)

Le conseil d'administration du port s'est réuni le 10 avril à 18 heures sous la présidence de M. Lacaze, son président, pour entendre la lecture du rapport présenté par le Commission spéciale de la flottille et prendre une décision pour l'utilisation de cette flottille à l'expiration de la période d'exploitation de garantie qui prend fin le 13 avril courant.

Le Président, après avoir remercié la Commission du dévouement et de la conscience qu'elle apporta à étudier les diverses éventualités d'utilisation de la flottille de chalands à l'expiration de la période de garantie, fit donner lecture du rapport rendant compte de ses travaux et présentant ses conclusions.

Ce rapport fait ressortir que le premier soin de la Commission fut d'examiner le moyen d'enrayer définitivement le déficit d'exploitation en partant du principe que la flottille avait rendu de réels services à la riziculture et au commerce d'exportation par la baisse considérable du taux de fret entre Cholon et Saïgon qu'elle entraîna et qu'il fallait donc tout mettre en œuvre pour continuer à l'utiliser tout en respectant les intérêts légitimes de la batellerie indigène et chinoise.

Il souligne que, vers la fin de l'année 1933, un groupe de transporteurs chinois s'offrit à traiter avec le Port et à lui servir une redevance très élevée, en contrepartie de dispositions limitant le nombre des licences de transport et portant le fret à un taux plus

rémunérateur. Si tentante que fût cette offre pour les finances du Port, surtout après le déficit résultant de l'exploitation de la flottille, la Commission la repoussa, ne voulant pas que la riziculture, déjà si lourdement atteinte par ailleurs, eût à supporter le poids de cette augmentation du taux de fret.

D'ailleurs, avant de traiter avec un groupe chinois, la Commission estime qu'il devrait être fait appel à la concurrence française et annamite. C'est pourquoi elle décida de faire procéder à un appel d'offres ouvert à tous et dont les clauses seraient assez larges pour prévoir l'utilisation de la flottille sous toutes les formes susceptibles d'intéresser les concurrents.

Ce premier appel d'offres n'ayant pas donné les résultats qu'en escomptait la Commission, elle fit lancer un deuxième appel d'offres suivant un cahier des charges prévoyant la remise au concessionnaire du matériel et des installations affectés à l'exploitation et la possibilité pour lui d'utiliser la flottille tant à l'intérieur qu'à l'extérieur des limites du port, moyennant un prix de location représenté soit par une redevance forfaitaire fixe, soit par une redevance basée sur le trafic, le marché étant conclu pour une période allant du 14 avril 1934 au 31 décembre 1936.

Sur les trois offres présentées, la Commission retint comme particulièrement intéressante la proposition de MM. Ong Tich, Ah Young dit Tan Duong et Chauky et Cie, agissant conjointement et solidairement, et s'engageant à prendre la flottille en location aux conditions du cahier des charges et à payer une redevance forfaitaire de 15.000 $ par année de location.

La Commission, en déposant son rapport, concluait que, quelle que soit l'offre que le conseil d'administration du Port retiendrait, elle devait considérer sa tâche comme terminée puisque les objectifs qu'elle s'était fixés étaient atteints : le déficit d'exploitation serait enrayé et un bénéfice appréciable résulterait, pour le Port, de la location de la flottille, sans qu'il assume aucun risque dans l'exploitation, sans qu'il se trouve lié par un engagement de trop longue durée et sans que l'intérêt de la riziculture puisse avoir à souffrir, le cahier des charges laissant au Port le droit de faire limiter par arrêté le prix du transport conformément au décret du 20 novembre 1928, au cas où le concessionnaire voudrait profiter de sa situation pour augmenter le taux du fret entre Cholon et Saïgon.

Après avoir entendu lecture du rapport de la Commission, le conseil d'administration, appelé à demander toutes les indications complémentaires dont il aurait besoin et à voter, se prononça à la majorité pour l'acceptation de L'offre de MM. Ong Tich, Ah Young dit Tan Duong et Chauky et Cie.

Saïgon, le 14 avril 1934.

———————

SAIGON
(*L'Avenir du Tonkin*, 15 juin 1934)

L'accident de M. Desbordes. — La cour d'appel avait à juger hier l'affaire de l'accident d'automobile qui causa la mort de M. Desbordes et des blessures graves à Mme Desbordes ainsi que l'amputation a une jambe à Mme Le Guyader [épouse du lieutenant de port].

On se souvient sans doute encore de ce terrible accident survenu le jour de Noël de l'an passé sur la toute de Thuduc, près de la gare de Binh-Trieu.

La voiture de M. Desbordes allant à la Cascade, doublait à cet endroit celle de M. Batelier, et au moment où elle la dépassait, venait en sens inverse une moto montée par M. Santos. Quelle fut la position exacte des véhicules au moment où ce dernier sentit la roue arrière de sa moto heurter la roue avant de la Renault de M. Desbordes ? Ce point capital de l'accident fut très controversé. Toujours est-il que la Renault

zigzaguait et une Amilcar conduite par Thiet qui suivait M. Santo, tamponna l'auto de M. Desbordes.

L'accident fut mortel pour ce dernier qui fut tué sur le coup.

Cette affaire est venue devant le tribunal correctionnel, en son audience du lundi 29 janvier dernier. Me Duquesnay demandait pour Mme Desbordes ?0.000 piastres et Me Béziat pour Mme Le Guyader, ?5.000 piastres de dommages intérêts.

Le tribunal acquitta M. Santos et débouta les parties civiles de leur demande.

C'est de cette affaire que la Cour a été appelle à connaître hier soir. Après un long débat, elle l'a mise en délibéré.

———————————

Déplacements
EN INDOCHINE
(*Les Annales coloniales*, 2 octobre 1934)

Le gouverneur général Robin, accompagné de M. Pagès, gouverneur de la Cochinchine, et de M. Lacaze [pdt CCI], président du conseil d'administration du port de Saïgon, a visité le 27 septembre plusieurs rizières, ainsi que le port de Saïgon-Cholon qu'ils ont parcouru en chaloupe : quinze navires représentant 46.000 tonnes étaient en chargement […]

———————————

Saïgon
(*L'Avenir du Tonkin*, 19 mars 1935)

Pilotage. — M. Cecconi est nommé chef du Service du Pilotage de la rivière de Saïgon, en remplacement de M. Ohl, atteint par la limite d'âge.

———————————

La Vie militaire

———

Affectations spéciales dans la réserve
(*La Dépêche d'Indochine*, 10 juillet 1935)

Par décisions du gouverneur général de l'Indochine du 7 juin 1935 :

Sont placés dans la position hors cadres, article 18 de la loi du 8 janvier 1925, et classés dans l'affectation spéciale, fonctions administratives et professions industrielles, les officiers de réserve dont les noms suivent :

Armée de mer

M. Lafeuillade, Maurice, lieutenant de vaisseau, pilote major de la Rivière de Saïgon.

M. Boudieu, Antonin, lieutenant de vaisseau, pilote-major de la Rivière de Saïgon,

———————————

Les obsèques de M. Franceschi
(*L'Avenir du Tonkin*, 12 août 1935)

Hier soir, à dix-sept heures, ont eu lieu les obsèques de Franceschi, maître de port, décédé subitement la veille au matin à son domicile, au port de commerce, à l'âge de 47 ans.

Un service fut célébré à la cathédrale et le cercueil fut transporté au dépositoire du cimetière français de la rue de Massiges.

Le défunt comptait un nombre considérable d'amis qui ont tenu à l'accompagner jusqu'au cimetière.

Son gendre, M. Grégori, de la Pharmacie de France, dont la douleur faisait réellement peine à voir, était soutenu par M. Berthet et un de ses compatriotes.

La colonie corse presque au complet s'associait au deuil de la famille Franceschi.

Devant le cercueil, M. Levillain, directeur du port de commerce, avec une émotion qu'il avait peine à contenir, prononça l'allocution suivante pour dire un dernier adieu à un vieux collaborateur :

« Dans la grande famille des gens de mer où, souvent, la mort choisit, de préférence semble-t-il, parmi les jeunes et les forts, c'est la petite équipe des marins du port de commerce de Saïgon qui pleure, aujourd'hui, l'un des siens ; un des meilleurs parmi les siens.

Et parce que j'ai l'honneur d'être le capitaine de cette équipe, je vous remercie, en son nom et au mien, du geste pieux que vous venez accomplir ici avec nous.

Pierre Franceschi nous a quitté pour toujours, hier matin à 7 h 15, sans que rien pût faire soupçonner, même à son gendre qui le quittait, rassuré, quelques minutes plus tôt, cette fin brutale.

Il n'avait pas 47 ans.

C'est à peine si, la veille, il avouait une légère fatigue ; les médecins, eux-mêmes, n'étaient point inquiets et Francheschi n'eût, à aucun prix, consenti à s'arrêter pour si peu ; Il avait donc pris son service à 7 heures, comme il est de règle chez nous.

Il est mort à son poste, comme il eût pu mourir au banc de quart ou au combat ; comme on meurt à la mer, loin de la femme aimée et de la plupart de ses enfants restés là-bas, dans ce petit village de marine d'Allio qui s'éveille avec le soleil en regardant la mer.

Pour retracer la carrière de ce bon serviteur, point n'est besoin de recourir à la chronologie.

Né près de la mer, en cette île de Beauté qu'il aimait comme l'aiment tous ses enfants, et beaucoup d'autres : ses amants, il était destiné au métier de la mer par des siècles d'atavisme et. le bouillonnement dans les veines du sang des générations de marins qui, obligés de chercher refuge dans l'île contre la fureur des éléments ou la mauvaise fortune, s'y établirent et y jetèrent les bases d'une race forte, patiente et entreprenante.

Il fut mousse et matelot, devint patron au bornage, puis capitaine au cabotage.

Des marins, il avait le rude et franc parler et jusqu'à l'innocente manie de bougonner à tout propos, sans que jamais, pourtant, on l'ait vu bouder à la tâche, ni renâcler devant une corvée, même pénible.

Pierre Franceschi était corse, intégralement, et tenait de là d'être adroit, robuste et courageux.

Voué au métier de la mer, il ne pouvait manquer d'y apprendre la rude loi du labeur et du risque de tous les instants et de comprendre à cette école les leçons de solidarité humaine qu'elle enseigne.

Il y avait fait sien le grand acte de charité qui va jusqu'à prescrire de relever l'ennemi abattu, à ceux-là même qui, ayant fait, une fois pour toutes, le sacrifice de leur vie, sauf à la vendre chèrement sont les plus ardents à la lutte.

Aussi, lorsque, le 11 décembre 1916, pendant une des plus sombres périodes de la grande Tourmente, le paquebot « Magellan » de la Compagnie des MM. fut torpille en

mer, Pierre Francheschi, donnant toute sa mesure, se fit remarquer par son activité intelligente, son sang-froid et son cran.

Une médaille de sauvetage et en témoignage officiel de satisfaction du ministre de la Marine, conçu en des termes chaleureux, vinrent en témoigner et le plus surpris fut cet homme de 27 ans, déjà père de famille, qui naviguait parce qu'il était marin et qui n'avait pas cru avoir rien fait de plus qu'exercer son métier, l'ayant seulement fait avec tout son cœur et simplement.

Il n'a certes pas dépendu de lui qu'il s'en soit tenu là ; tous ceux qui vécurent à ses côtés savent qu'en en toutes circonstances, ils purent compter sur lui.

Voilà ce qu'était le marin que quatorze années de collaboration et quelques coups durs partagés m'avaient permis d'apprécier a sa valeur qui était grande.

Dans la vie privée, c'était un modeste ; un peu vif peut-être, mais il était loyal et bon, généreux même.

Croyant convaincu, sans vaine ostentation, il était, comme tous ceux de chez lui, profondément attaché an culte des traditions familiales et s'il donna, à ceux qui l'ont vu vivre, l' exemple d'un bon fils, il fut également bon époux et bon père.

Aussi a-t-il mérité et conquis l'estime de tous ceux qui l'ont connu.

Voila l'homme qui savait être brave, et qui sut être, aussi, un bien brave homme, dont nous déplorons la perte, cependant qu'une pauvre femme au cœur affreusement meurtri, entourée de cinq enfants tout jeunes encore, médite les strophes des Voceri en songeant à celui dont elle ne verra plus que le cercueil clos à jamais.

Un jeune couple représentait ici, pour le disparu, cette famille dont il est partie intégrante et cette fille aînée et ce gendre, à l'affection toute filiale, pleurent avec nous celui qu'ils s'étalent donné mission dé consoler de l'absence des autres.

Voyez, Monsieur, ce que que représente de sympathie pour vous et pour votre jeune femme l'élan de tous ceux qui connurent votre père, et qui, réunis ici pour un dernier adieu, n'ont qu'un seul cœur pour vous demander de leur laisser partager un peu votre peine et vous prier dé croire à leur désir sincère d'en atténuer l'amertume pour vous et pour ceux qui, là bas, communient avec vous dans la douleur.

Après Donsimoni, après Ollive, morts au lendemain de leur admission à une retraite bien gagnée ; après. Le Boulben, Derenne, Omnès enlevés, comme vous, dans la force de l'âge, c'est vous, mon cher Franceschi, que la petite équipe des marins du port de commerce de Saïgon va compter désormais parmi ses morts qui, vivants, servirent sous mes ordres.

Elle va, encore une fois, serrer les rangs pour combler le vide que vous y laissez, mais tous ceux pour qui les mots *estime, amitié*, ne sont pas vides de sens, croiront longtemps encore, eN évoquant votre souvenir éprouver l'étreinte cordiale de votre poignée de main et y répondront dans l'intimité de leur cœur.

Pierre Franceschi, si la foi chrétienne qui vous soutenait dans vos épreuves vous vaut de lire aujourd'hui dans les cœurs que votre départ a brisés ou frappés d'une douloureuse stupeur, jouissez en paix des témoignages d'estime que nous vous apportons et que vous avez mérités.

Adieu ! »

Nous présentons à la famille Franceschi, et en particulier à M. Grégori et à sa jeune femme, l'expression de notre profonde sympathie dans le deuil cruel qui les frappe si douloureusement.

———————————

RETRAITE
(*L'Avenir du Tonkin*, 13 août 1935)

À compter du 31 décembre 1935 : M. Levillain (Albert Alexandre), capitaine de port de 1re classe du cadre permanent des Travaux publics.

———————————

Grand Conseil
(*L'Avenir du Tonkin*, 31 décembre 1935)

Projet d'arrêté portant remaniement des chapitres 2 et 9 du Budget du port de Commerce de Saïgon-Cholon pour l'exercice 1935.

Projet de réorganisation du Service du Pilotage de la rivière de Saïgon

———————————

SAIGON
L'inauguration du parc quarantenaire des cochons
(*La Dépêche d'Indochine*, 16 janvier 1936)

M. le gouverneur de la Cochinchine [Pagès] eut, hier, une matinée bien remplie.

Nous avons déjà signalé, dans notre édition d'hier, la cérémonie qui se déroula à Tan-Son-Nhut, à l'entrée de l'aéroport, en mémoire des victimes de l'*Émeraude* et de Sandoway.

Cette manifestation, à laquelle de nombreuses personnes assistèrent, se déroula à 8 heures du matin.

Une heure après, à 9 heures, au bout du hangar port de commerce, au hangar no 11, une manifestation d'un tout autre genre attirait quelques-unes des personnalités qui se trouvaient quelques instants auparavant à Tan-son-Nhut.

Il y avait là M. Roche, chef du service vétérinaire ; M. Goubeau, chef des services agricoles ; M. Striedter, administrateur ; M. Rivoal, préfet de la Région Saïgon-Cholon ; M. Boy-Landry, maire de Saïgon ; M. le Dr Biaille de Langibaudière, premier adjoint ; M. Ballous, vice-président de la chambre de commerce ; M. Reich, directeur de la Société de Levallois-Perret ; MM. Comte, Champanhet, Baader, Ordioni, Lamagat, Guyonnet, Seurin, Guillerm, Lagarde, Lacaze, Husson, Boy, Vittoz, Le-thanh-Hoa, Ben, Cua, etc.

M. le gouverneur de la Cochinchine arriva en compagnie de M. l'inspecteur des colonies Gayet et de M. Larivière, chef de cabinet.

Après quelques présentations, M. Striedter prononça un discours, faisant l'éloge de M. le gouverneur de la Cochinchine et le félicitant de ses diverses initiatives :

En épluchant les statistiques des années passées, dit-il, vous vous êtes aperçu qu'une source de richesse considérable pour la colonie avait disparu en quelques années puisque l'exportation des porcs sur Singapore avait subi, en sept ans, une régression foudroyante, passant de 100.000 unités en 1927 à 463 en 1933 pour tomber à zéro en 1931 ; un porc se vendant en moyenne 8 p. 00, le manque a gagner pour les producteurs-exportateurs s'élevait à 800.000 p. 00.

Je n'ai donc pas exagéré en parlant de source de richesse considérable.

Vous avez réussi, en quelques mois, non sans peines et efforts, à rétablir ce courant d'exportation interrompu, à faire passer le chiffre des exportations de zéro de 1931 à 185 en mars 1935, 1.450 en avril, 4.400 en mai, pour atteindre 6.215 en septembre, record pour l'année en cours.

Malheureusement, des cas de peste bovine constatée à l'arrivée du bétail à Singapore ont amené les autorités vétérinaires des Straits à provoquer la fermeture de la Malaisie à toute importation d'animaux.

Vous avez réagi sans délai et vous vous êtes attaché à faire lever cette interdiction et nous pouvons espérer aujourd'hui qu'à la suite de la visite de M. Jacotot, de l'Institut Pasteur de Nhatrang à Singapore, une entente interviendra qui permettra de reprendre les exportations interrompues.

Mais pour cela, l'installation d'un parc quarantenaire convenablement aménagé, permettant de soumettre les animaux à des examens contrôle et traitements destinés à donner toute satisfaction aux autorités vétérinaires du pays de destination était indispensable. D'où l'aménagement du présent hangar que vous inaugurez aujourd'hui et que nous espérons voir prochainement grouiller de cochons destinés à l'exportation.

Comme réponse, M. le gouverneur de la Cochinchine fit un véritable exposé sur la question du cochon.

« Le problème, dit-il, — vous l'avez vu — n'est pas simple. Il y n'avait pas, il n'y avait plus de marchands de cochons. Il fallait savoir qu'elle était la variété la meilleure à produire. Il y avait à régler sur place les questions de reproduction, de transports jusqu'à l'embarquement, de stabulation, aussi bien dans les centres d'élevage qu'au port d'embarquement.

Il y avait aussi à se préoccuper de la concurrence commerciale, des prix de revient, des tarifs et des conditions de transports et d'une multitude d'autres problèmes qui m'ont conduit à créer cet Office du cochon dont je me plais à reconnaître publiquement l'activité et le labeur.

Vous savez aussi, Messieurs, et vous venez de le rappeler ici M. Striedter, que notre exportation mensuelle partait de 0 en mars 1935 pour atteindre 7.000 têtes en juillet de la même année ; résultat tangible de nos premiers efforts; reprise de nos transactions sur Singapore où nous avait un moment substitué Bali

Mais les Anglais nous avaient objecté, non seulement pour les porcs mais encore pour les bœufs du Sud-Indochinois, qu'une épidémie de peste bovine et porcine constituaient pour les troupeaux des Straits une menace.

Nous dûmes aussitôt montrer que nous avions la volonté de garantir nos produis en recourant à cette organisation moderne que vous voyez et qui permettra désormais d'isoler 800 à 1.000 porcs avant de les envoyer chez nos voisins, après avoir procédé à toutes les vérifications et toutes les mesures sanitaires indispensables en la matière.

M. le gouverneur de la Cochinchine remercia ensuite tous ceux qui, de près ou de loin, facilitèrent la création du parc quarantenaire.

Il procéda ensuite à la visite de celui-ci dont la construction fut achevée en douze jours. C'est un record ! Dans un de ces vastes magasins de la Douane que la crise a rendu inutiles, le dernier au bout des quais, le magasin n° 11, 36 boxes, ayant environ 6 mètres sur 3,80, ont été aménages après que le sol eut été bétonné. Chaque box, qui est doté d'une auge — un peu petite à notre avis — pourra servir au parquage de 25 cochons.

À leur entrée, les porcs seront soumis à une visite avant d'être admis dans les boxes. La, la quarantaine sera de quatre jours au minimum, de sorte que le parc pourra satisfaire à une sortie mensuelle de 6 à 7.000 porcs.

Avant d'être embarqués et emballés, les porcs, ayant subi la quarantaine et reconnus sains, devront passer dans des bassins ou ils seront soumis à un bain antiseptique.

Ces bassins sont disposés de telle façon que les porcs seront obligés d'y passer car ils sont situés au bout des galeries d'accès, de sorte qu'à leur départ de Saïgon, les porcs pourront être déclarés sains par le contrôle du service vétérinaire qui, ainsi, donnera tout apaisement aux autorités britanniques des Straits à moins que... celles-ci ne soulèvent d'autres difficultés.

Sa visite terminée, M. le gouverneur Pagès prit congé, serra quelques mains et nous le retrouvâmes, quelques minutes plus tard, à la polyclinique municipale.

———————————

SAIGON
(*L'Avenir du Tonkin*, 15 juin 1936)

Un grave accident. — Le jeune Le Guyader est blessé. — Un revolver chargé... — La ville a été mise hier en émoi par l'annonce d'un accident survenu au jeune fils de M. Le Guyader, le lieutenant de port si sympathiquement connu.

C'est l'accident banal d'une arme que l'on manie insoucieusement, qui contient encore une balle, et qui part...

Le fil Le Guyader jeune homme de dix-huit, ans, manipulait un revolver de petit calibre quand, soudain, une détonation retentit.

On accourut. Les parents du jeune homme le virent, affaissé sur un fauteuil, blessé.

Il fut immédiatement transporté à la clinique Angier. Les praticiens constatèrent qu'il avait une blessure à la hauteur du poumon droit.

Malheureusement, le jeune Le Guyader est, par ailleurs, souffrant et peut difficilement être opéré. Son état est très grave. Les docteurs ne peuvent se prononcer encore.

On se souvient de la dure épreuve qui atteignit la famille Le Guyader, si honorablement connue parmi nous, lors du terrible accident survenu à M^me^ Le Guyader. En ce nouveau malheur qui s'abat sur elle, nous formons les vœux les plus sincères pour le rétablissement du pauvre enfant.

———————————

COCHINCHINE

———

SAIGON
(*L'Avenir du Tonkin*, 19 juin 1936)

Le décès de M. Cottet. — Nous apprenons le décès, survenu en France, le 24 mai dernier, dans sa propriété de Thenon, en Dordogne, de M. Désiré Collet, officier de marine en retraite, ex-maître de port à Saïgon.

Le lieutenant de vaisseau Cottet, arrivé à la Colonie en 1903, rentra en France en 1930 pour prendre sa retraite après 29 ans de séjour en Indochine, et c'est au cours de sa carrière qu'il contracta les fièvres qui viennent de le ravir aux siens. Il laisse une femme et deux très jeunes filles.

Promu lieutenant de vaisseau très jeune, il est de ceux qui parcoururent vaillamment les mers de Chine sur vaisseaux à voiles et dont la constitution robuste se passa du confort de nos vedettes actuelles.

C'est grâce aux hommes de cette trempe que l'Indochine est encore française.

La réputation d'honneur et de probité de cet officier l'avait fait estimer et regretter de tous. Beaucoup de vieux pionniers encore en Indochine apprendront sa mort avec peine.

À M^me^ veuve Cottet, à M^lles^ Irène et Simone Cottet, à sa famille, nous présentons nos condoléances attristées.

———————————

COCHINCHINE

SAIGON
(*L'Avenir du Tonkin*, 24 juin 1936)

Décès de M. Cottet. — Nous avons appris avec peine la mort, survenue à Fonchavade, près Thenon (Dordogne), où il s'était retiré, de M. Désiré Cottet, officier du port de Saïgon, en retraite. M Collet était âgé de 62 ans. Il comptait de nombreux émis à Saïgon.

À Mme Vve Cottet et à ses filles, nous présentons nos sincères condoléances.

Saïgon
(*L'Avenir du Tonkin*, 6 octobre 1936)

Pilotage. — M. Delvallée, pilote, est nommé chef intérimaire du Service du pilotage de la rivière de Saïgon, pendant la durée de l'absence de M. Cecconi, chef de service titulaire, en congé.

Récompenses pour faits de sauvetage
accomplis dans les eaux maritimes
(*Journal officiel de la République française*, 30 novembre 1936, p. 12387)

Médaille d'argent de 2e classe.

Daste (René), capitaine au long cours, pilote de la rivière de Saïgon ;
Hebert (André), capitaine au long cours, pilote de la rivière de Saïgon,

Lors du naufrage du bateau-câble anglais *The Gable*, échoué au Sud du cap Saint-Jacques (Cochinchine), le 30 octobre 1935, ont organisé le sauvetage de l'équipage de ce navire, réussissant, malgré la grosse mer, à faire le sauvetage de 80 personnes.

LES TABLEAUX D'AVANCEMENT POUR 1937
TRAVAUX PUBLICS
(*L'Avenir du Tonkin*, 24 décembre 1936)

Pour le grade de lieutenant de port hors classe : M. Le Guyader.

Saïgon
(*L'Avenir du Tonkin*, 21 janvier 1937)

Pilotage. — M. Cecconi, chef du service de pilotage de la rivière de Saïgon, rentrant de congé, est appelé à reprendre ses fonctions assurées pendant son absence par M. Delvallée à titre intérimaire.

Saïgon
(*L'Avenir du Tonkin*, 16 mars 1937)

Service du pilotage de la rivière de Saïgon. — Par arrêté du gouverneur général en date du 10 mars 1927.

L'article 91 de l'arrêté du 20 décembre 1935 fixant l'organisation administrative du Service de Pilotage de la rivière de Saïgon a été complété comme suit :

« Les navires étrangers, transportant uniquement des touristes et ne se livrant à aucune opération d'embarquement ou de débarquement de marchandises ou de passagers autres que les touristes, bénéficient de la ristourne de 47,368 % prévue en faveur des navires français ou gérés par des Compagnies françaises et battant pavillon français. »

———————————

Le port de commerce paiera 70.000 p. à M. Lê-van-Châu
(*L'Avenir du Tonkin*, 18 mai 1937)
[html pourri]

La Cour a vidé son délibéré dans un procès intenté par M. Lê-van-Châu. propriétaire, rue de Verdun, au président du conseil administration du port de commerce de Saïgon-Cholon, dans les conditions suivantes.

En 1923, la ville de Cholon, oubliant les formalités usuelles, expropria une bande de terrain sise en bordure de l'arroyo Chinois.

En 1924, la même municipalité prit une parcelle pour y construire la rampe d'un pont pour le port de commerce sans user, comme la première fois, de la procédure d'expropriation et notamment sans dédommager M. Châu.

Ce dernier plaida au Conseil du contentieux qui rendit un arrêt d'incompétence.

M. Châu cita le port de commerce devant le tribunal civil qui lui donna gain de cause.

Le conseil administration du port fit appel du jugement qui fut confirmé, hier, par la Cour.

Donc, cette administration paiera à M. Châu, outre une indemnité compensatrice de 20.000 p., une somme de 5.000 p. de dommages-intérêts.

———————————

La vie administrative
Désignations Mutations
(*L'Avenir du Tonkin*, 22 mars 1938)

Maslin [17], ingénieur principal de 2e classe de travaux publics, est affecté pour ordre à la circonscription de Cochinchine et mis à la disposition du président du conseil d'administration du Port de Saïgon-Cholon.

———————————

REVUE DE LA PRESSE DE Cochinchine 5-12 AOÛT 1938

———————————

Saïgon, grande cité
Au port neuf, avec les bâtisseurs
(*L'Avenir du Tonkin*, 13 août 1938)

[17] Émile Maslin (1893-1965) : ingénieur ECP. Affecté après guerre au port d'Haïphong. Voir encadré.

Francis Gattegno n'ayant pas, pour l'instant, d'hôte de marque, à interviewer pour rapporter à l'*Opinion* un de ces petits « papiers » savoureux dont il a le secret, s'en fut trouver, ces jours derniers, M. Ardin, l'actif président de la chambre de commerce, et en sa compagnie, ayant fait une visite aux chantiers du port de commerce, il donne son impression sous la forme que voici :

Pour ceux qui viendront, les temps que nous vivons s'inscrivent en poèmes de pierre et de ciment. Il est peu d'œuvres qui, de nos jours, ne demandent aux bâtisseurs [autant] d'audace et, surtout, un sens aigu de ce qu'elles seront plus tard, bien plus tard, bien plus tard.

Nous vous disons, hier, la promenade pleine d'enseignements que nous fîmes, accompagnant M. Ardin, aux chantiers du port de commerce. Nos lecteurs savent déjà que le conseil d'administration du port a mis en exécution, depuis 1936, un plan quinquennal de grands travaux destinés à renforcer les berges de la rivière sur une douzaine de kilomètres à l'intérieur du périmètre portuaire et à consolider les rives des canaux qui apportent aux cargos les richesses agricoles de l'intérieur.

Nous avons voulu en connaitre plus encore pour nos lecteurs, et, après la promenade au jour naissant de la veille, nous avons accompli hier soir, peu avant le crépuscule, la marée étant basse, une nouvelle randonnée à la berge qui prolonge les docks du port et que mettent en état les Anciens Établissements Eiffel. Nous accompagnons, cette fois, deux techniciens dont nous nous ne dirons point la louange, de crainte de les offenser, M. Reich et Mouly.

Nous voici à la dernière grille de la douane. À quelque mètres commencent les chantiers, c'est-à-dire l'endroit où le bord de la rivière s'affaisse en un magma boueux, en une sorte d'apocalypse de vase, le vieilles poutres de bois pourries par l'eau, de tas de sable et d'énormes madriers en ciment armé. Et c'est un véritable parcours de « cross country » de chantier en chantier avec des haltes brèves.au cours lesquelles nos deux guides nous éclairent sur beaucoup de mystères qui échappent à notre entendement.

— Nous construisons une berge neuve en ciment armé, dit M. Reich. Le bord de la rivière présente un aspect assez particulier et nécessite des travaux délicats si l'on veut que l'œuvre dure. Il faut d'abord opposer une première résistance au courant et à la masse de vase qu'il charrie.

Pour cela, on enfonce verticalement dans l'eau des madriers de béton soigneusement jointurés qui font comme un mur. Voyez, la marée est basse, c'est le moment où nos ouvriers peuvent faire le plus utile travail à la cote I. Sur ce mur enfoncé dans la vase, s'appuient d'énormes triangles montant en pente vers la crête de la berge. Là, nous dressons encore une barrière sur laquelle s'amorcent de véritables bretelles qui vont s'accrocher en retrait, sur des plaques fichées dans le sol ferme. Si le bord est particulièrement affaissé, on enfonce dans le sol de grands cylindres de béton, appelés puits d'amarrage, sur lesquels les « tirants » sont encore plus fortement accrochés. »

C'est tout un système. reprend M. Mouly, qui vient justement de donner des instructions à un chef de chantier. Nous appliquons sérieusement et, naturellement, il nous arrive de l'adapter aux circonstances imprévues qui peuvent surgir.

— Quelles sont les principales difficultés des vos travaux ?

— D'abord, la pluie, répond M. Mouly. C'est mon cauchemar. Tenez, au mois de mai, il y eut un jour un violent orage. Et toute une partie des pieux que nous avions enfoncés comme première bordure et qu'on n'avait pas eu le temps de consolider furent malmenés par la poussée des terres en retrait, prirent des airs penchés quand il ne furent pas brisés net. Il fallut tout recommencer. Il y a d'autres difficultés: elles ne sont pas d'ordre technique ; elles proviennent de la nécessité de concilier les lois sur les heures de travail avec les besoins des travaux qui sont conditionnés, eux par les heures des marées. Nous devons dire que nous avons trouvé une parfaite compréhension

auprès de l'Inspection du Travail qui a autorisé les dérogations indispensables qui nous permettent de travailler aux heures propices. C'est quelquefois, comme maintenant, à la nuit tombée. »

En effet, tandis que nous marchons, une longue rampe de lampes électriques commence à briller, éclairant la tâche des 250 coolies occupés aux chantiers.

Pour les travaux de surface que l'on exécute régulièrement le jour, nous employons également 250 ouvriers. Si l'on veut avoir une idée de la masse de matériaux nécessaires à un tel ouvrage, exécuté avec économie, voici quelques chiffres intéressants :

10.000 mètres cubes de déblais; 700 mètres cubes de béton armé ; 5.000 mètres linéaires de pieux en béton armé ; 1.600 mètres carrés de palplanches en béton armé : 250 tonnes d'aciers ronds pour béton armé ; 6.000 mètres carrés de perrés en blocs de latérite ; 6.500 mètres cubes de remblais. »

Voici des chalands sur lesquels s'élèvent les derricks, puissantes machines qui servent à soulever, puis à enfoncer au bord de la rive les madriers de béton ; plus loin, l'atelier de moulage en plein air et son portique qui arrache au sol les pièces énormes du bâtiment. Tout près, le hangar où les machines de malaxage halètent à longueur de journée.

Nous allons ainsi jusqu'au magasins Schneegans où se termine la première partie des travaux. Plus tard, l'œuvre continuera jusqu'au rach Thac Hoi, limite du port.

Il est 19 heures trente. Nous revenons vers la voiture, les rues bien asphaltées. avec des maisons bien alignées et nous aurons peut être oublié les paillotes fichées dans la vase tout près des chantiers, dans lesquelles vivent les coolies et leur famille, et aussi de pauvres gens qui se sont installés là sans demander la permission à personne. Sur le chemin du retour, nous rencontrons M. Ta Lieu, un jeune ingénieur du Port de Commerce, qui nous apprend qu'en 1940, les travaux des berges achevés, on commencera la construction de la route qui les bordera, dont la largeur variera selon les points, de cinq à huit mètres.

Il y aurait bien d'autres choses à dire de détails passionnants que nous avons appris au cours de cette seconde randonnée aux berges neuves du port. Mais le cadre modeste de cet article s'y oppose.

Nous dirons seulement, pour conclure, qu'il est des spectacles réconfortants, des œuvres qui éloignent le doute.

Une nation qui prend de tels soins pour équiper les terres qu'elle protège mérite le respect et l'affection.

F. G.

———————————

Hyménée
(*L'Avenir du Tonkin*, 12 septembre 1938)

Nous apprenons avec plaisir le prochain mariage de M. Léon Lemaître, sous-lieutenant de port au port de commerce de Saïgon, avec M^lle^ Antoinette Coulon, domiciliée à Tunis (Tunisie). D'ores et déjà, nous adressons nos vœux de bonheur et de prospérité aux heureux mariés.

———————————

LE RÔLE DU PORT DE SAÏGON EN CAS DE CONFLIT DANS LE PACIFIQUE
(*L'Avenir du Tonkin*, 20 juin 1939)

Article d'actualité fuira dans la *Presse indochinoise* sous la signature de M. H. Marinetti. délègue au Conseil supérieur de la France d'Outre Mer.

Il est bien difficile de dire par avance quel sera le rôle du port de Saïgon en cas de conflit dans le Pacifique, mais il n'en est pas moins certain que les possibilités maritimes qui y existent peuvent être d'une très grande utilité.

La période d'hostilités, la situation militaire n'est jamais uniforme, et l'on a beaucoup trop tendance à envisager qu'en cas de conflit, nous n'aurions en aucune façon la liberté de la mer, ce qui conduirait notre base de Saïgon à rester en sommeil.

C'est peut-être là une erreur, et il serait dangereux de partir ainsi sur une idée préconçue.

Même si l'on considère le cas extrême où la liberté de navigation nous serait pratiquement interdite, la base navale de Saïgon garde son importance, amoindrie certes, mais réelle tout de même.

D'abord, et même dans ce cas extrême, les unités sous-marines conservent leur liberté d'action. Il faut donc que ces unités, les nôtres, et celles de nos alliés puissent, en toute circonstance, disposer des établissements de notre base, et en avoir l'accès en toute sécurité.

Mais le cas extrême que nous avons envisagé, et que l'on a beaucoup trop de tendance à admettre, ne sera certainement pas la règle.

D'abord; l'embouchure du Mékong est quelque peu éloignée des bases du seul adversaire maritime puissant que nous ayons à craindre. La ligne de ravitaillement d'une escadre en position de blocus permanent serait bigrement longue et aurait un flanc terriblement exposé aux attaques sous-marines.

Ensuite une pareille position impliquerait une sécurité absolue de tous autres côtés. Et ce ne sera certainement pas le cas.

Il est donc beaucoup plus raisonnable de supposer qu'un blocus, si blocus il y avait, serait sporadique, irrégulier, et comporterait surtout des opérations visant à l'embouteillage de notre accès, beaucoup plus qu'une opération régulière et continue de surveillance côtière.

Disons-nous bien que cet objectif d'embouteillage d'une passe si facile à obstruer tentera sérieusement un ennemi. Réussie, cette opération serait désastreuse pour nous.

Elle enlèverait à nos unités navales et à celles de nos amis, la libre disposition de l'outillage de notre abri, et empêcherait en outre, éventuellement, le trafic maritime commercial de passer.

Or le trafic maritime commercial peut, à certaines moments d'une période d'hostilités, avoir une importance vitale.

Il demeure donc bien établi que nous devons porter tous nos efforts de défense vers l'élimination d'une pareille éventualité.

La clef de la barrière se trouve dans nos organisations du Cap Saint-Jacques.

Certes, on a fait, depuis deux ans, au Cap Saint-Jacques un effort tel que les privilégiés qui ont eu l'avantage de s'en rendre compte en ont acquis un sentiment de tranquille sécurité.

Mais il n'est pas de règle, en cette matière., de jamais se déclarer satisfait.

Dans une organisation de défense côtière, il faut distinguer deux rôles assez différents.

Le premier consiste à maintenir, avec de l'artillerie à longue portée, les bâtiments ennemis assez éloignés pour que leur artillerie ne puisse atteindre les organisations militaires de la rade.

Pour le Cap, ce n'est pas le cas, les organisations en question étant naturellement hors de portée.

La grosse artillerie du Cap se bornerait donc à maintenir éloignées des grosses unités dont le feu aurait pour but de couvrir un forcement de passe ou un débarquement effectués par des bâtiments de faible tonnage.

Éventualités peu probables, car un forcement de celle espèce en plein jour conduirait à un massacre naval.

Et, un débarquement, ma foi, dispose de tellement de plages favorables et non défendues, que ce serait une erreur colossale d'aller choisir la plage située sous les canons du Cap pour s'y livrer à une manifestation de ce genre.

Il est donc peu probable que l'éventualité se produise.

Le deuxième rôle que devra jouer le verrou du Cap Saint-Jacques, et qui aura une importance capitale, sera la surveillance de nuit pour l'entrée de la passe.

Et c'est ici que, vraiment, le métier de côtier rencontre toutes ses difficultés.

La surveillance en veille de nuit, si vraiment on veut lui donner une efficacité sérieuse, est extrêmement pénible.

Le projecteur est un instrument barbare, et décevant. Par temps bouché, son rendement est piteux. Et les sens humains sont bien déficients pour distinguer un objectif comme le épiscope d'un sous-marin, perdu dans l'opacité d'une nuit de tempête.

Aussi, nos grands ports de guerre sont-ils, depuis quelques années, dotés d'un système de barrage par rayons infra-rouges qui assure un fonctionnement automatique et sûr, d'une surveillance impossible à tromper.

Ce système, sur lequel nous nous abstiendrons de donnez des détails, fonctionne des que le rayon tendu sur la passe est coupé par un obstacle opaque, si minime soit-il. Le bambou d'une barque de pêche met les sonneries d'alarme en action dès qu'il coupe le faisceau infrarouge.

Aucune défaillance à craindre : tout bâtiment qui passe est dépisté dans la nuit la plus obscure.

Nous ne doutons pas que notre défense ne soit déjà dotée de cet appareil, qui décharge nos hommes d'une surveillance que leurs sens humains ne leur permettent d'assurer que d'une maniéré bien précaire.

La dépense n'en est pas bien élevée, et si on la compare à celle «qu'il faudra faire en pétrole, pour maintenir tous les projecteurs en état d'alerte continue, cette dépense se transforme certainement en économie.

MARINETTI

Port de Saïgon
(*L'Avenir du Tonkin*, 29 février 1940)

Par arrêté du gouverneur général p. i. de l'Indochine du 21 février 1940 :

M. Morin, sous lieutenant de port de 3e classe, rentrant de congé, est mis à la disposition du gouverneur de la Cochinchine pour servir au port de Saïgon.

Le G.G. Catroux a visité le port de Saïgon
(*L'Écho annamite*, 29 avril 1940)

Saïgon. — Dans la matinée du 26 avril, le général d'armée Catroux, gouverneur général de l'Indochine, a visité le port militaire et le port de commerce de Saïgon, qui, on le sait, pour le tonnage des marchandises, vient au huitième rang des ports de l'Empire, après Marseille, Rouen, Le Havre, Dunkerque, Bordeaux, Alger et Nantes.

Il était accompagné par le contre-amiral Terraux, commandant la Marine en Indochine, M. Nicolau, ingénieur en chef des Travaux publics ; MM. Ardin et Orsini, président et vice-président du conseil d'administration du port ; MM. Maslin et Gaston, directeur et commandant du port.

Le gouverneur général s'est fait exposer le programme de grands travaux en cours d'exécution (sur un budget de 1.600.000 piastres, le port en consacre 1.300.000 à l'entretien et aux travaux neufs), le régime du trafic, le fonctionnement du conseil d'administration, enfin la situation financière, qui est excellente. Il a été vivement frappé par la puissance et l'efficacité des installations mises à la disposition du commerce d'exportation des riz.

———————————————

Une cérémonie maritime dans le port de Saïgon
(*L'Avenir du Tonkin*, 11 février 1941)

Saïgon, 10 février (Arip). — Le 11 février, commence la 2.601e année de l'Empire japonais. À l'occasion de cet anniversaire, le petit pavois sera hissé sur le croiseur « Abukuma », de la Marine Impériale, qui se trouve actuellement dans le port de Saïgon. Conformément aux usages maritimes internationaux, les bâtiments français mouillés dans le port s'associeront à cette célébration en hissant le petit pavois aux couleurs japonaises.

———————————

Le gouverneur général visite le port de Saïgon
(*L'Avenir du Tonkin*, 21 février 1941)

Saïgon, 20 février (ARIP). — Dans la matinée du 20 février, l'Amiral Decoux a visité le port de commerce de Saïgon et Cholon à bord d'une chaloupe et en suivant la rivière de Saïgon, le canal de dérivation et le canal de doublement.

Le Gouverneur général était accompagné de M Rivoal, gouverneur de la Cochinchine, du contre-amiral Terraux, commandant la Marine en Indochine, de M. Ardin, président du conseil d'administration du port et de la chambre de commerce, M. Orsini, vice-président du conseil d'administration du port, M. Ballous, vice-président de la chambre de commerce, M. Nicolau [18], ingénieur en chef des travaux publics de Cochinchine, M. Maslin, ingénieur principal de l'arrondissement du port, et du commandant Gaston, capitaine de port.

……

———————————

Avis de décès
(*Le Nouvelliste d'Indochine*, 19 octobre 1941)

Madame et M. Yves Le Guyader et leurs enfants ;
Madame Vve Candelier ;
Madame et monsieur Magnin et leurs enfants.

---

[18] René Nicolau (1899-1945) : polytechnicien, affecté en Indochine (octobre 1936), directeur des Travaux publics de la Cochinchine (jan. 1937). Chef du réseau de renseignement Nicolau-Bocquet. Mort dans les geôles japonaises. Compagnon de la Libération (1946). Médaillé de la Résistance du 2 septembre 1959 (*J.O.*, du 13 septembre 1959).

ont la douleur des vous faire part de la perte cruelle qu'ils viennent d'éprouver en la personne de

Jacques Yves LE GUYADER,
sergent pilote aviateur

mort au champ d'honneur à l'âge de 22 ans.

Une messe pour le repos de son âme sera dite à la cathédrale le lundi 20 octobre à 7 heures.

———————

17-18 août 1946
Incendie volontaire d'un entrepôt de caoutchouc loué par l'UCIA à Khanh-Hoi

———————

Un incendie dû à la malveillance ravage un hangar du port

———————

600 tonnes de caoutchouc ont brûlé,
ainsi que d'autres marchandises

———————

Sept millions de piastres perdues pour la Colonie
(*Le Journal de Saïgon*, 6 septembre 1946)

Moins de trois semaines après l'incendie qui avait détruit à Khanh Hôi un hangar contenant du caoutchouc , un nouveau sinistre, du même ordre semble-t-il, s'est déclaré hier après-midi dans les docks du port de Saïgon.

Il était 17 h. 15, lorsque de la fumée suivie presqu'immédiatement par des flammes s'échappa du hangar nº 5. L'alerte aussitôt donnée, les pompiers du port, de la région Saïgon-Cholon, la troupe et les bateaux-pompes unirent leurs efforts pour tenter d'enrayer le sinistre.

Avec un beau courage, les premiers témoins réussirent à pénétrer dans le bâtiment en flammes et retirèrent un certain nombre de balles de caoutchouc sur les 1.500 tonnes menacées.

Au fur et à mesure que les secours s'organisent, d'autres balles sont retirées et 450 tonnes de coton entreposées dans un hangar mitoyen sont mises en lieu sûr. Il en est de même de la farine et des denrées alimentaires qui se trouvent dans l'extrémité du hangar non encore en flammes.

Tous les moyens sont mis en œuvre pour combattre le feu. Des extincteurs à mousse, des motopompes auxiliaires , etc. Bientôt, rongée par le feu, la ferme du hangar s'écroule dans un jaillissement de fumée et de flammes. Quelques explosions se produisent.

Pendant ce temps, les locataires des compartiments proches de l'incendie, instruits par l'expérience de Khanh-Hôi , où tout un village de paillotes a brûlé en quelques instants, ont déjà entassé pêle-mêle, le long de la rue Jean-Eudel, les meubles et les effets contenus dans leurs logis. Des camions emportent certains mobiliers et on remarque ceux du Service social de Cochinchine.

Heureusement, le feu n'atteindra pas ces habitations et, dans le courant de la nuit, après quelques heures de forte émotion, les habitants pourront regagner leurs demeures.

Dès le début du sinistre , de nombreuses personnalités se sont rendues sur les lieux , parmi lesquelles M. Laffon, préfet de la région Saïgon-Cholon, M. Cédile, commissaire de la République pour la Cochinchine.

Après cinq heures d'efforts, vers 22 h. 30, le feu diminuait d'intensité et, bientôt, était sous contrôle . Cependant, toute la nuit, des équipes, se relayant, ont continué à noyer les décombres. Au petit jour, ce matin une légère fumée bleuâtre montait de la masse agglomérée des balles de caoutchouc.

Selon les renseignements recueillis ce matin, des 1.500 tonnes de caoutchouc, six à huit cents auraient brûlé. Ce caoutchouc appartenait en majeure partie à des petits planteurs. (AFP).

Les causes du sinistre

Il est incontestable que ce sinistre est dû à la malveillance, car trois foyers d'incendie ont été remarqués dès les premiers tourbillons de fumée, foyers alimentés par du pétrole.

Grâce aux efforts des pompiers, les dégâts ont pu être limités et un hangar attenant au hangar incendié et contenant du coton , des allumettes et des conserves alimentaires a pu être protégé. Une cinquantaine de tonnes de coton sur 250 ont pu être sauvées.

Des arrestations ont été effectuées sur les lieux du sinistre. Trois coolies, dont un cai, qui avaient été aussi remarqués sur les lieux de l'incendie des entrepôts Diethelm, il y a quelques semaines, ont été mis en état d'arrestation et sont actuellement à l'interrogatoire. La brigade du 6e arrondissement a déployé, au cours de ces opérations, des efforts dignes d'éloges.

Il ne paraît pas inutile , au moment où l'Indochine manque de devises et essaie à s'en procurer par l'exportation de ses produits, de signaler qu'avec les 800 tonnes de caoutchouc incendiées il y a quelques semaines aux entrepôts de l'U.C.I.A., les 600 tonnes brûlées hier, coûteront au pays une perte globale d'environ 7 millions de piastres.

———————————

Conseil de Cochinchine

(*Le Journal de Saïgon*, 10 avril 1947)

Les représentants du Conseil de Cochinchine au sein du conseil d'administration du Port autonome de Saïgon sont désignés :

Titulaires : MM. Jacquemart, Truong-Tuy-Voi et Nguyên-van-Ty.

Suppléants : MM. Cordier, Pham-van Hai et Bonvicini.

———————————



Coll. Olivier Galand
Saïgon. — Vue générale du port (1954)





Coll. Olivier Galand
Saïgon. — L'arroyo Chinois (Coll.PC, cliché Agence des colonies).



Saïgon. — Vue générale du port (Coll.PC Paris, cliché PC)
Le boulevard Gallieni reliant Saïgon à Cholon



Coll. Olivier Galand
Saïgon. — Le pont mixte vers le port (Coll.PC, cliché Agence des colonies).