



This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

- + *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
- + *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
- + *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
- + *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at <http://books.google.com/>



A propos de ce livre

Ceci est une copie numérique d'un ouvrage conservé depuis des générations dans les rayonnages d'une bibliothèque avant d'être numérisé avec précaution par Google dans le cadre d'un projet visant à permettre aux internautes de découvrir l'ensemble du patrimoine littéraire mondial en ligne.

Ce livre étant relativement ancien, il n'est plus protégé par la loi sur les droits d'auteur et appartient à présent au domaine public. L'expression "appartenir au domaine public" signifie que le livre en question n'a jamais été soumis aux droits d'auteur ou que ses droits légaux sont arrivés à expiration. Les conditions requises pour qu'un livre tombe dans le domaine public peuvent varier d'un pays à l'autre. Les livres libres de droit sont autant de liens avec le passé. Ils sont les témoins de la richesse de notre histoire, de notre patrimoine culturel et de la connaissance humaine et sont trop souvent difficilement accessibles au public.

Les notes de bas de page et autres annotations en marge du texte présentes dans le volume original sont reprises dans ce fichier, comme un souvenir du long chemin parcouru par l'ouvrage depuis la maison d'édition en passant par la bibliothèque pour finalement se retrouver entre vos mains.

Consignes d'utilisation

Google est fier de travailler en partenariat avec des bibliothèques à la numérisation des ouvrages appartenant au domaine public et de les rendre ainsi accessibles à tous. Ces livres sont en effet la propriété de tous et de toutes et nous sommes tout simplement les gardiens de ce patrimoine. Il s'agit toutefois d'un projet coûteux. Par conséquent et en vue de poursuivre la diffusion de ces ressources inépuisables, nous avons pris les dispositions nécessaires afin de prévenir les éventuels abus auxquels pourraient se livrer des sites marchands tiers, notamment en instaurant des contraintes techniques relatives aux requêtes automatisées.

Nous vous demandons également de:

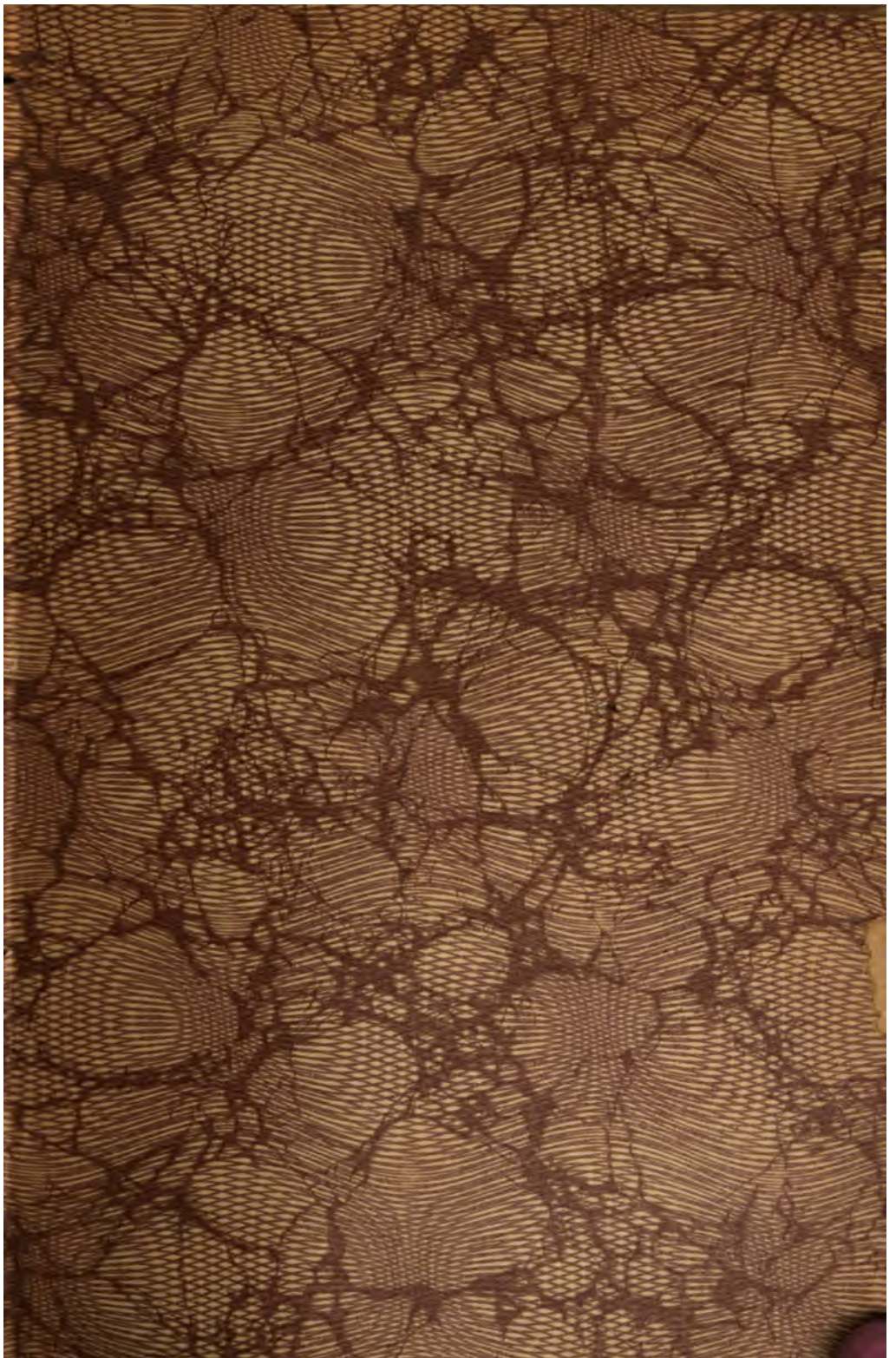
- + *Ne pas utiliser les fichiers à des fins commerciales* Nous avons conçu le programme Google Recherche de Livres à l'usage des particuliers. Nous vous demandons donc d'utiliser uniquement ces fichiers à des fins personnelles. Ils ne sauraient en effet être employés dans un quelconque but commercial.
- + *Ne pas procéder à des requêtes automatisées* N'envoyez aucune requête automatisée quelle qu'elle soit au système Google. Si vous effectuez des recherches concernant les logiciels de traduction, la reconnaissance optique de caractères ou tout autre domaine nécessitant de disposer d'importantes quantités de texte, n'hésitez pas à nous contacter. Nous encourageons pour la réalisation de ce type de travaux l'utilisation des ouvrages et documents appartenant au domaine public et serions heureux de vous être utile.
- + *Ne pas supprimer l'attribution* Le filigrane Google contenu dans chaque fichier est indispensable pour informer les internautes de notre projet et leur permettre d'accéder à davantage de documents par l'intermédiaire du Programme Google Recherche de Livres. Ne le supprimez en aucun cas.
- + *Rester dans la légalité* Quelle que soit l'utilisation que vous comptez faire des fichiers, n'oubliez pas qu'il est de votre responsabilité de veiller à respecter la loi. Si un ouvrage appartient au domaine public américain, n'en déduisez pas pour autant qu'il en va de même dans les autres pays. La durée légale des droits d'auteur d'un livre varie d'un pays à l'autre. Nous ne sommes donc pas en mesure de répertorier les ouvrages dont l'utilisation est autorisée et ceux dont elle ne l'est pas. Ne croyez pas que le simple fait d'afficher un livre sur Google Recherche de Livres signifie que celui-ci peut être utilisé de quelque façon que ce soit dans le monde entier. La condamnation à laquelle vous vous exposeriez en cas de violation des droits d'auteur peut être sévère.

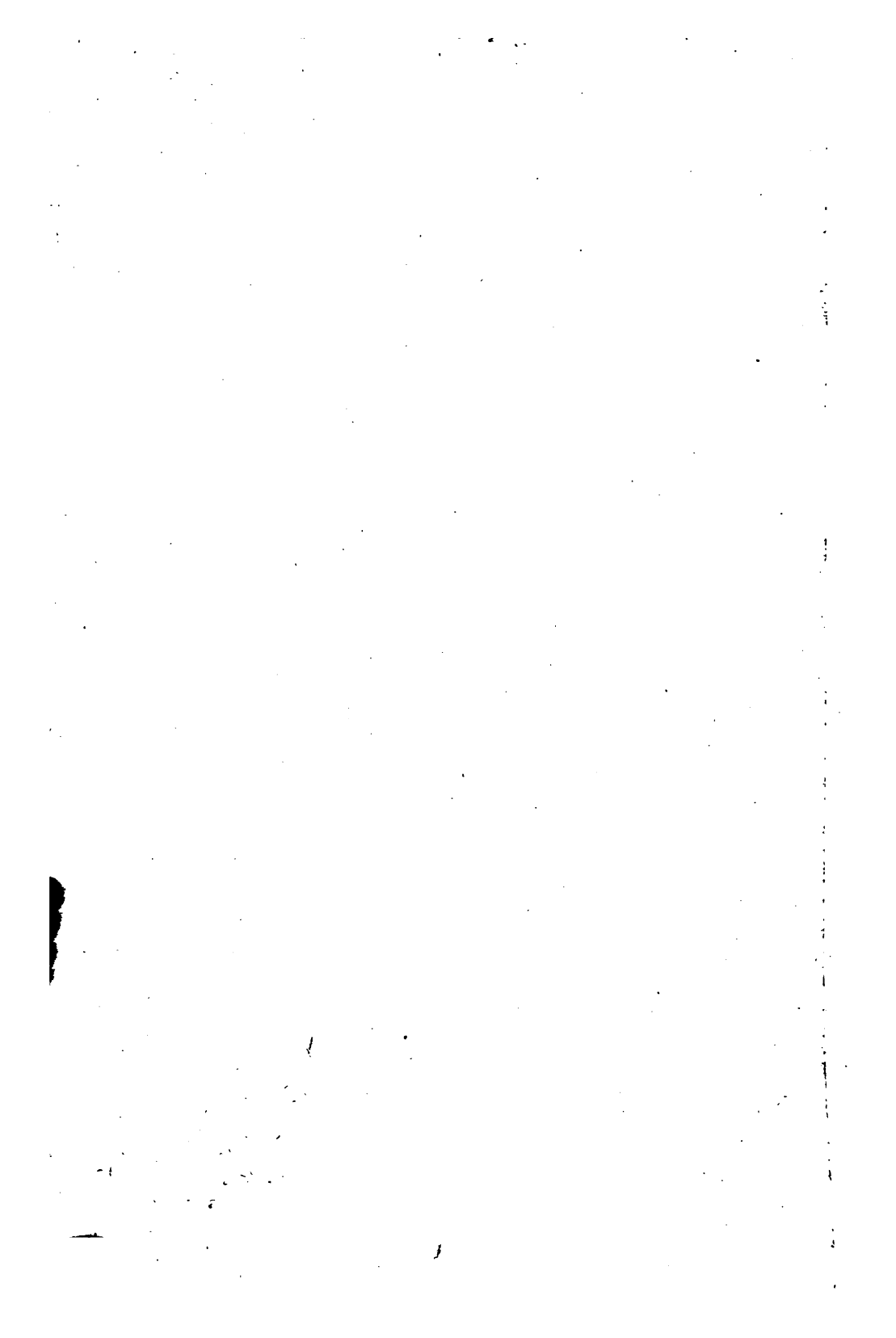
À propos du service Google Recherche de Livres

En favorisant la recherche et l'accès à un nombre croissant de livres disponibles dans de nombreuses langues, dont le français, Google souhaite contribuer à promouvoir la diversité culturelle grâce à Google Recherche de Livres. En effet, le Programme Google Recherche de Livres permet aux internautes de découvrir le patrimoine littéraire mondial, tout en aidant les auteurs et les éditeurs à élargir leur public. Vous pouvez effectuer des recherches en ligne dans le texte intégral de cet ouvrage à l'adresse <http://books.google.com>

THE UNIVERSITY OF MICHIGAN
LIBRARIES
1817

ANTIQUARIAAT
C.P.J. VAN DER F
N. SPIEGELSTRAAT 3
AMSTERDAM





706.



Les Rivages

Indo-Chinois



Raoul V. P.
R. CASTEX

Enseigne de vaisseau

Les Rivages Indo-Chinois

ÉTUDE ÉCONOMIQUE ET MARITIME



BERGER-LEVRAULT & C^{ie}, ÉDITEURS

PARIS

5, RUE DES BEAUX-ARTS, 5

NANCY

18, RUE DES GLACIS, 18

1904

HE

559

.I5

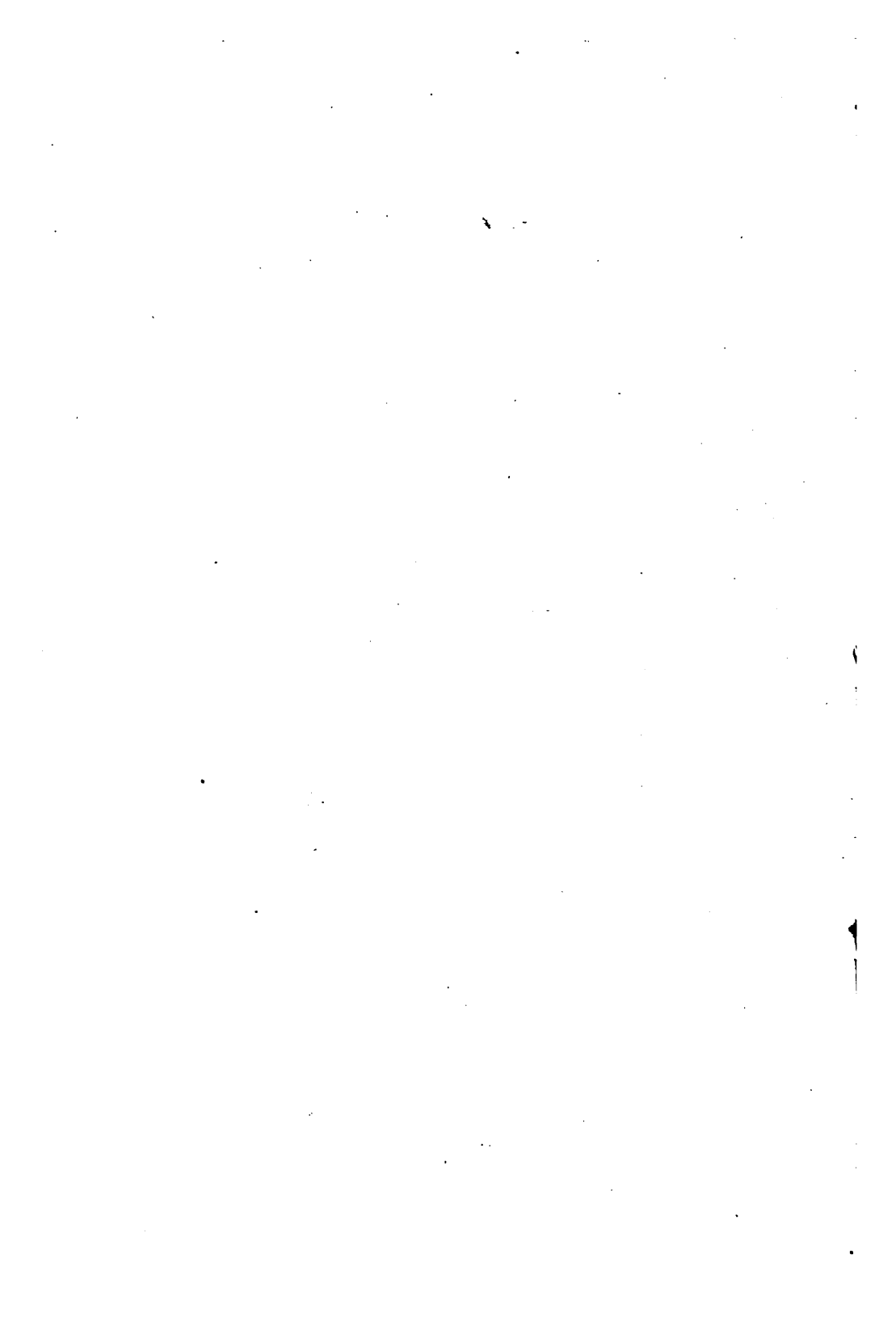
C34

1102450-234

A

Monsieur MAURICE SARRAUT

A l'auteur du livre révélateur : *Le Problème de la Marine marchande.*



AVANT-PROPOS

L'étude d'une contrée possédant comme l'Indo-Chine 2500 kilomètres de côtes, et par suite tant de points de contact avec le domaine des mers de l'Extrême-Orient, est inséparable de celle des questions maritimes, qui se posent dans notre grande colonie comme dans la plupart des États qui ont sur mer des intérêts sérieux et sans cesse grandissants. Sur cette immense zone côtière, où la navigation est facile, les abris sûrs et nombreux, le fret abondant et rémunérateur, un grand mouvement maritime devait naître et se développer. Le rôle que la mer a joué dans la vie des empires qui nous ont précédés sur ce sol fécond, la suite des relations que ceux-ci ont eues avec les royaumes voisins, apparaissent avec tant de clarté dans l'histoire des siècles, qu'il est impossible de ne pas rendre à l'Océan la part qui lui revient dans l'existence et la genèse de l'Indo-Chine. C'est ce que nous avons essayé de faire dans ces quelques notes, trop brèves et trop sommaires à notre gré, fort incomplètes en résumé.

Les circonstances économiques, plus encore que les hasards géographiques, ont fortement contribué au

développement maritime du pays. Comment ne pas tenir compte de ce que ses ports sont l'aboutissement de tout un arrière-pays agricole et éleveur aujourd'hui, minier demain, producteur par le sol depuis des années, par le sous-sol bientôt ? Les riz s'écoulent par Saïgon, le poivre par Hatien, les produits du Tonkin et les thés par Haïphong et Tourane, créant un fret et alimentant un trafic marin qui deviendront énormes, si les tarifs douaniers n'en paralysent pas l'essor. Et il ne s'agit pas, pour les marchandises exportées, de longues traversées, incertaines et pénibles. Non, les débouchés sont à deux pas. Ils sont à Singapour, à Java surpeuplée qui n'arrive pas à nourrir ses habitants ; ils existent à Hong-Kong, cet entrepôt de l'Extrême-Orient, et sur l'immense marché de la Chine entière. Le Japon lui-même commence à recevoir nos produits indo-chinois, et les Philippines, avec l'ère de paix qui s'ouvre devant elles, reprendront les vieilles traditions d'antan.

Par ailleurs, par une répercussion toute naturelle, les contrées voisines importent en Indo-Chine partout où le fret est suffisamment assuré. Bien que protégées par des mesures fiscales, les marchandises de la métropole y rencontrent à chaque instant celles des terres d'Asie. Le Japon envoie ses charbons, la Chine ses travailleurs, les chantiers étrangers leurs navires neufs et leurs machines. Et l'agent de ce trafic considérable est la mer, la mer de Chine, sur laquelle notre possession ouvre toutes ses baies, avance tous ses caps, développe toutes ses îles, comme pour mieux prendre sa part du mouvement général.

Ainsi, le voisinage de pays producteurs ou acheteurs, le fait d'être lui-même un exportateur, ont été les agents économiques du développement de notre établissement. Mais il serait injuste, même dans un aussi court aperçu, de passer sous silence les conditions géographiques, que nous n'avons fait que mentionner plus haut. L'observateur qui considère une carte indochinoise est saisi, dès l'abord, par l'orientation des vallées, que suivent de grands fleuves s'ouvrant sur la mer en estuaires béants, aux bouches multiples, comme pour mieux aller au-devant des flots marins. Le Mékong descend, charriant les produits du Laos, du Cambodge et de la Basse-Cochinchine; le Donnaï assure les communications maritimes de Saïgon et de Bien-Hóa avec la mer, et le Song-Coï dessert les villes populeuses du delta tonkinois, les reliant entre elles et à Haïphong, la métropole maritime, l'aboutissement prochain du commerce du Yunnan. Il paraît difficile de ne pas voir de suite, rien qu'à ce simple examen, de quelle manière puissante s'ouvre la colonie sur la mer, pour apporter à ses ports le trafic intérieur et y enlever les marchandises qu'y déposent les navires métropolitains et étrangers.

Il n'est pas jusqu'au climat de l'Asie orientale qui n'ait contribué à la prospérité maritime de l'Indo-Chine. A l'âge de la jouque et du vent, quand la navigation à voiles était l'unique facteur des transactions par mer, déjà les moussons périodiques de sud-ouest et de nord-est, établies régulièrement, poussaient les marins à de lointains voyages, à de longs exils, certains de la mousson contraire pour revenir. Comme

les alizés ont de bonne heure facilité les échanges avec l'Amérique, comme les moussons de l'Océan Indien ont amené le va-et-vient des barques entre l'Inde et la côte de Mozambique, les moussons de l'Extrême-Orient ont poussé dans les mers de Chine, de Singapour au Japon, les praos malaises, les jonques chinoises et japonaises. Cette antique navigation à la voile, qui est encore un des facteurs importants du mouvement maritime, a créé des courants commerciaux, des habitudes de voisinage économique que nous ne faisons que suivre, en les amplifiant toutefois. C'est ainsi que l'Indo-Chine s'est trouvée être le carrefour, le lieu de rendez-vous des Malais, des Siamois et des Chinois, admirablement placée qu'elle était au point de croisement des grandes routes maritimes des pays jaunes.

Les ports indo-chinois ont également bénéficié du fait d'être situés aux points de jonction de la navigation maritime et de la navigation fluviale. On considère maintenant la prospérité d'un port placé dans de telles conditions comme un axiome économique, et les exemples sont là, nombreux et vivants, pour en affirmer la véracité. Dunkerque doit son développement commercial à ce qu'elle est le point terminus du réseau navigable du Nord; de même Anvers. Et chez nous encore, le fameux projet de la Loire navigable a-t-il un autre but que celui d'augmenter le mouvement commercial de Nantes et de Saint-Nazaire en leur fournissant l'appoint de la navigation fluviale? L'union de la péniche et du cargo-boat, vers laquelle tendent tous les efforts des États soucieux de leurs intérêts

marchands, représente l'idéal moderne du progrès commercial.

A ce point de vue, l'Indo-Chine est particulièrement dotée. Les grands fleuves dont nous parlions plus haut sont navigables, leurs affluents le sont aussi, de même que les multiples canaux et arroyos qui les relient. Le pays tout entier se trouve enserré dans un réseau navigable qui s'étend à l'infini, le drainant et le pénétrant comme les artères d'un corps, jusqu'aux villages les plus reculés. Le cultivateur indigène, le planteur européen, ont au bout de leur champ l'arroyo qui transportera leurs marchandises au grand port, sur des sampans pesamment chargés, halés à la perche le long des rives. A Saïgon, à Haïphong, la grosse jonque accostera directement le vapeur, les frais de manutention seront réduits à néant, et, le fret fluvial étant dérisoire, l'économie maximum sera réalisée. Pense-t-on, avec les nouveaux chemins de fer, changer au profit de la voie ferrée ces sages habitudes des chargeurs? Il est permis d'en douter, et l'état de choses actuel, en ce qui concerne les transports économiques, est encore le plus propre à donner à l'Indo-Chine maritime son plus grand développement.

Nous assistons depuis vingt ans à la transformation de ce commerce marin. Les temps héroïques de la vieille jonque arrivant avec la mousson, poussée par l'antique moteur, le vent, sont finis ou s'éteignent. Nous avons amené avec nous les engins nouveaux : les navires à vapeur, les phares, le pilotage, l'organisation moderne des ports, transformant la vie maritime comme nous avons transformé la vie politique. Certes,

cette modification est souhaitable, et elle est bien faite pour tirer du pays, à cet égard, le plus grand rendement possible. Sagement entreprise, en consultant les divers intérêts en jeu, en étudiant sérieusement le côté économique du nouveau système, elle ne peut avoir que d'heureux résultats. Conçue à la légère, hâtivement exécutée, elle peut être désastreuse. Il est, en un mot, nécessaire de se rappeler, avant d'entreprendre un tel changement, que l'existence d'un port est la résultante de *conditions géographiques et maritimes* que l'homme ne peut guère modifier, de *conditions économiques* déterminées par les courants commerciaux, et enfin de *conditions fiscales*, sur lesquelles la volonté du dirigeant peut tout. Nous serons donc amenés, au cours de cette étude, à voir si les nouveaux travaux entrepris pour améliorer la navigation et l'accès des ports indo-chinois répondent bien aux nécessités de l'heure présente et aux desiderata légitimes des intéressés. Nous devons aussi nous préoccuper de savoir si le tarif douanier actuel et les mesures fiscales prises récemment sont de nature à provoquer un réel progrès du mouvement maritime. Bien qu'il faille, pour mener à bien cet examen, pénétrer dans les domaines des Travaux Publics et des Douanes, se permettre de juger et d'apprécier des décisions et des actes inaccessibles aux profanes, nous irons au fond des choses avec la plus grande impartialité. Nous regrettons seulement de ne pouvoir réaliser une étude d'ensemble de ces deux facteurs importants, et d'être obligé de la morceler pour l'adapter à la division de ces notes.

A l'heure où les questions de marine marchande

commencent à intéresser vivement le public français, où la courageuse campagne menée par quelques hommes compétents a abouti à la loi de 1902, nous ne saurions passer sous silence la situation navrante faite à notre pavillon dans les mers de l'Extrême-Orient par la négligence générale, jointe aux efforts actifs et vigoureux de nos rivaux. Nous insisterons donc longuement sur ce point, sur la nécessité de relever et de ressusciter sur ces flots lointains le pavillon métropolitain et le pavillon colonial, qui portent les mêmes trois couleurs de France. Nous déciderons, chiffres en main, la direction que doivent prendre les entreprises nouvelles pour éviter des déconvenues regrettables, et nous saurons ce qu'il faut penser de leurs premiers essais. La marine coloniale, si longtemps négligée, aura une part dans nos préoccupations. Il est temps que l'énergie de nos nationaux établis en Indo-Chine se dirige vers la mer, pour y continuer et y seconder les efforts de colonisation que tentent les autres dans les plaines fertiles de la colonie, dans les mines récemment découvertes. Nous verrons que les vieilles traditions du sol indo-chinois y portent suffisamment, et qu'une bonne partie de la population indigène n'a pas attendu notre arrivée pour tourner ses regards vers les côtes de l'empire d'Annam, et y affronter vagues et tempêtes.

Enfin, on peut facilement prévoir, dans les idées émises sur un pays neuf, qui se transforme chaque jour, des divergences et des incompatibilités. Il se peut qu'à l'occasion des différents sujets que nous traiterons, notre opinion ne soit pas partagée par le

lecteur mieux instruit que nous des questions indo-chinoises. Qu'il nous pardonne alors, en songeant à la diversité des appréciations répandues par le monde, en se disant que de la libre exposition des théories les plus variées peut résulter une moyenne voisine de la vérité. Et puis, attirer de quelque manière que ce soit l'attention de l'opinion publique vers notre empire d'Asie, n'est-ce pas contribuer à son crédit et à sa renommée, à l'achèvement de notre œuvre dans ces régions lointaines ?

C'est le sentiment qui a dicté ces modestes pages.

Les Rivages

Indo-Chinois

CHAPITRE I^{er}

LE GOLFE DE SIAM — HATIEN ET KAMPOT

S'il est une région de l'Indo-Chine peu connue et qui mériterait à juste titre de l'être davantage, c'est bien l'immense golfe qui se creuse, au delà de Rach-Gia, depuis le cap de la Table jusqu'à la baie de Kompong-Som, sur les côtes cochinchinoises et cambodgiennes. Sa situation à l'écart des grandes routes maritimes, l'état précaire (au moins à notre époque contemporaine) des provinces riveraines, en sont les causes naturelles. La route directe de Saïgon à Singapour passe au large de Poulo-Condor, celle de Saïgon à Bangkok contourne la pointe Camau, bien au sud du golfe d'Hatien, celle de Singapour à Bangkok n'effleure même pas les rivages cochinchinois. Et pourtant, ce littoral oublié, cette côte reléguée dans l'esprit de nos coloniaux au dernier rang des provinces indo-chinoises, sont une partie importante du front de mer du jeune empire. Ils permettent à ce dernier de jouer un rôle dans

le golfe de Siam, de conquérir peu à peu ce bassin à notre influence, en disposant d'une base d'opérations moins lointaine et mieux placée que Saïgon. Tandis que la capitale est comblée, par l'administration, de faveurs que l'on refuse souvent aux autres villes, la région d'Hatien, par trop sacrifiée, voit chaque jour sa richesse, son avenir politique et commercial demeurer stationnaires, sinon diminuer. Tournons donc nos regards vers ce coin de terre française si longtemps dédaigné.

Il en vaut bien la peine, ne serait-ce qu'au point de vue pittoresque, ne serait-ce que pour le spectacle merveilleux qui s'offre aux regards du navigateur assez heureux pour pouvoir parcourir ces parages. Ce littoral élevé, bordé de hautes collines qui courent depuis le cap de la Table jusqu'à la pointe Kep, pour venir mourir ensuite sur la plaine de Kampot ; l'énorme chaîne de l'Éléphant, qui n'est autre que l'aboutissement méridional des grandes chaînes du Cambodge, servent de cadre imposant au golfe profond. L'immense île de Phu-Quoc, reliée à la terre par l'île du Milieu et l'île à l'Eau, borne la vue du côté du large, tandis que les îles des Pirates, verdoyantes, meublent la nappe limpide et bleue. Un nom bizarre, que celui de ces îles Pirates ! Il fait sourire à notre époque, quand on aperçoit cet archipel totalement inhabité, couvert de forêts vierges, où l'on ne voit çà et là que la jonque d'un inoffensif pêcheur. Et pourtant il évoque dans l'âme du voyageur l'époque troublée des exploits et des rapines de ces bandits de la mer, des hordes du Chinois Trieu-Chan, quand ce dernier, établi à l'île du Milieu, terrorisait le pays et poussait même l'audace jusqu'à venir attaquer Hatien. En 1768, il fut attaqué à son tour, poursuivi et tué à la suite de sanglants combats. C'est cette longue tragédie que rappelle le nom des îles. Mais à l'heure qu'il est, ces récits sont si éloignés, qu'ils nous

paraissent rentrer dans la légende fabuleuse, et il n'est pas de région plus sûre ni plus calme, je dirai même plus vide, et de laquelle le mouvement maritime soit plus absent.

L'étude attentive des fonds sous-marins fait naître des craintes sur la situation des ports de la côte, au moins pour un avenir très éloigné. Des travaux hydrographiques faits en 1902, comparés aux résultats des travaux antérieurs, ont mis en évidence une surélévation constante du fond, d'ailleurs peu considérable, mais qui finira à la longue par rendre la navigation difficile. Le littoral du continent ainsi que les îles Pirates, paraissent doués d'un mouvement lent d'exhaussement, et les constatations de tous les observateurs le prouvent surabondamment. Au cap de la Table, on trouve à 50 mètres de hauteur des rochers anciennement troués et percés par la mer, de même que l'on rencontre au sommet des îles Pirates des bancs entiers de coquillages. Les fouilles pratiquées dans le sol de la côte d'Hatien n'ont jamais fait apparaître au jour de fossiles terrestres, mais bien des organismes aquatiques et des plantes marines. Ce soulèvement paraît donc indéniable.

On remarque que, dans cette poussée verticale du sous-sol, la côte d'Hatien et l'archipel des Pirates paraissent solidaires. Ils le sont en effet, géologiquement parlant. Le grand plateau de pierres siliceuses qui occupe la première, parsemé d'îlots calcaires qui remontent jusqu'au Laos, se continue, après la pointe Kep, par les îles Pirates, du nord au sud. A côté de cet axe géologique nous trouvons celui, tout différent, de la chaîne de l'Éléphant, constitué par des terrains primitifs, des grès en grande majorité. Il se prolonge en mer par l'île de Phu-Quoc, identiquement composée, séparée du continent par une secousse volcanique brusque, ainsi que l'atteste la présence des îles du Milieu et de l'Eau, fragments restants de la jonction ancienne. Et puis, à con-

sidérer de l'est ou de l'ouest les pentes opposées et symétriques des montagnes de Phu-Quoc et de l'Éléphant, comment ne pas être frappé, ne pas voir, matérialisée en quelque sorte, l'antique cassure volcanique? Mais là, au moins, le soulèvement graduel est infiniment moins considérable.

Ce colmatage lent, dû à une poussée plutonienne, n'a d'ailleurs rien à voir avec l'apport des alluvions, avec lequel il ne faut pas le confondre. Cette dernière action a pourtant le même effet : la diminution des profondeurs. La rivière de Kampot, poussant sans cesse plus avant ses alluvions, a fait avancer la plaine jusqu'aux mamelles élevées du cap Bumbi, qui ne sont qu'une ancienne île. La petite île des Pêcheurs, île en 1870, commence maintenant à se rattacher à la terre ferme. L'alluvion gagne, gagne sans cesse, et dans quelques siècles, la plaine de Kampot s'avancera jusqu'aux îles Pirates. En tous les cas, dès maintenant, l'accès du cap Bumbi est interdit aux navires dans un rayon de deux milles, et la barre de l'entrée de la rivière de Kampot est très difficilement praticable. J'en dirais tout autant de celles de Kompong-Trach et d'Hatien.

Nous pouvons constater dès maintenant les résultats des deux causes que nous venons de mentionner. Les trois ports d'Hatien, de Kompong-Trach et de Kampot ne possèdent pas de communications faciles avec la mer, excepté pour les jonques et les bâtiments de très faible tonnage ; la ligne des fonds de 5 mètres s'arrête aux îles Pirates, laissant derrière elle une large bande de mer peu profonde ; enfin la ligne des fonds de 10 mètres reste très au large. Cette dernière forme deux grandes fosses, l'une sur la côte Est de Phu-Quoc, s'avancant en pointe vers le nord, l'autre dans le détroit qui sépare Phu-Quoc de la terre. Rien d'étonnant d'ailleurs à ce que, pour cette dernière, les grandes profon-

deurs se soient maintenues à l'endroit de la cassure volcanique.

Comme nous le disions plus haut, l'étude des fonds sous-marins ne laisse que peu d'espoir au sujet de la situation future des ports précédemment cités. Il faudrait au moins quelques travaux pour leur conserver leur importance, et pour permettre au marin de lutter contre l'envahissement de la terre. Ceci est d'autant plus regrettable pour l'avenir du golfe d'Hatien, que la navigation y est facile et très sûre, au moins sur les grandes routes qui le traversent. En mousson de N.-E., les eaux sont calmes comme celles d'un lac, et si, en mousson de S.-O., la houle entre dans cette baie largement ouverte, les mouillages ne manquent pas pour s'en préserver, chaque île constituant un abri pour les petits bâtiments. Les cyclones, les terribles typhons de la côte d'Annam et du Tonkin y sont d'ailleurs totalement inconnus ; il n'y a que quelques orages au changement de mousson. Peu de dangers, peu d'écueils et de récifs, si ce n'est sur la côte de Phu-Quoc et sur celle de l'Éléphant. Là de nombreux blocs de grès, détachés de l'arête primitive, ont dévalé jusque dans la mer, où ils demeurent, énormes, aux formes étranges. Parmi ces blocs, les coraux ont fait leur apparition, et les madrépores exhaussent sans cesse leur œuvre séculaire, du moins dans les petits fonds qui avoisinent la grande île. Partout ailleurs, les routes sont sûres, et la navigation commode pour de petits navires.

Si nous en doutions un seul instant, l'histoire des relations maritimes de ces provinces serait là pour nous donner un éclatant démenti. A toutes les époques, les jonques chinoises d'Hainan et de Canton ont fréquenté les parages d'Hatien. Les Malais ont poussé de nombreuses incursions sur le continent Khmer, et ils ont laissé à chaque instant, dans les dénominations géographiques, des traces de leur pas-

sage, comme les *Kompong* (berge), les *Poulo* (île). Les Siamois ont aussi paru dans le golfe d'Hatien, autant comme envahisseurs militaires que comme commerçants. Les Espagnols et les Portugais eux-mêmes, aux siècles des grandes découvertes, du *pays des épices*, se sont aventurés dans le golfe de Siam. La légende raconte l'anecdote d'une flotte espagnole qui fit naufrage au cap de la Table, et prétend même que les équipages séjournèrent quelque temps dans les cavernes du rivage, où ils auraient laissé des trésors. « Le hasard nous a permis de surprendre en pleine nuit, dit M. Krug, à proximité de la grotte, un Malais qui portait un sac rempli de pièces espagnoles en argent, aux millésimes de 1604, 1607 et 1609..... Le secret de la cachette serait transmis de père en fils, depuis quatre siècles, dans une famille malaise qui habitait encore Kampot en 1901. »

Bien que cette histoire rappelle un peu celle des galions de Vigo, et qu'il faille faire la part de l'imagination populaire, elle n'est pas invraisemblable, et elle tendrait à prouver l'existence d'anciennes relations maritimes, aux temps heureux de la prospérité d'Hatien. D'ailleurs, le rapprochement de la situation actuelle avec le mouvement maritime des époques passées suffirait à lui seul à nous montrer la voie à suivre et les progrès à accomplir.

Si nous envisageons maintenant les conditions économiques de cette région, tout ce que l'on pourrait tirer du pays par une exploitation bien entendue, nous serons convaincus de la possibilité d'y créer un fret rémunérateur et d'y développer le mouvement maritime dans de larges proportions.

Le golfe d'Hatien abrite une population maritime fort intéressante. Si le Cambodgien, retenu par une secrète répugnance, ne se sent pas assez hardi pour s'aventurer sur mer et dans les îles, l'Annamite, au contraire, se tourne

assez volontiers vers le large et, poussé par la nécessité de la pêche, devient plus marin que dans les autres parties de l'Indo-Chine. D'ailleurs, pour ces petits êtres, en général craintifs et casaniers, quoi de plus encourageant que la vue de ce chapelet d'îles, de cette terre qui ne les abandonne pas, leur offrant un horizon borné, n'ayant que peu de rapports avec la vue poignante de l'immensité ? C'est en effet ce qui arrive dans la pratique. Les barques de pêche ne s'éloignent pas beaucoup de leur centre d'opérations, restant à proximité des nombreux mouillages de l'archipel, plutôt par crainte de la grande navigation que par celle du mauvais temps, bien rare, comme nous l'avons vu dans l'exposé des conditions climatiques de la région. Une autre considération limite d'ailleurs le rayon d'action de ces embarcations. La plupart gardent dans leur cale leur provision de poisson, qu'elles reviennent vendre à Hatien assez vite, de peur qu'elle ne se gâte en route. Cette sujétion est le résultat du manque de prévoyance des pêcheurs annamites, auxquels les moyens ordinaires de conserver le produit de leur pêche, pourtant bien connus des Chinois, font totalement défaut. La solidité des mâtures et des coques de ces esquifs est aussi par trop précaire pour leur permettre d'affronter les houles et les vents du large. Pour toutes ces raisons, on peut considérer la ligne allant du sud de Phu-Quoc à l'archipel des Baluas comme l'extrême limite du champ d'action des pêcheurs annamites.

Ces pêcheurs, là comme partout, peuvent se diviser en deux catégories : ceux qui ne voient dans la pêche que leur nourriture quotidienne, et ceux qui la considèrent comme un article d'échange. Sur le littoral d'Hatien, qu'il s'agisse de la pêche maritime ou de la pêche fluviale (celle du Rach-Gia-Tân), les Annamites qui s'y livrent appartiennent tous à la première catégorie, et on ne saurait évidemment assi-

miler ce métier à un facteur économique susceptible de développement, puisque le produit est consommé sur place. Il en est tout autrement des pêcheurs des îles, de Phu-Quoc en particulier, qui n'agissent que dans un seul but : l'exportation. Phu-Quoc est devenu peu à peu un grand marché de pêche, en même temps qu'un centre important pour la préparation des divers produits qui s'y rattachent. Le *nuoc-mâm*, cette sorte de saumure, cette liqueur jaune à l'odeur si forte, se fabrique sur une grande échelle à Duong-Dong, la capitale de l'île, et l'Annamite en raffole tellement que sa renommée est maintenant bien établie parmi les populations indigènes. A Hué, l'empereur et les mandarins ne veulent que du *nuoc-mâm* de Phu-Quoc et cette clientèle royale a consacré les dictons populaires. C'est aussi à Phu-Quoc que se fait le *mâm-nuoc*, conserve obtenue en pilant des chevrettes et du sel, et dont on exporte chaque année de grandes quantités au Siam. La pêche de la tortue de mer est très lucrative, et alimente à Duong-Dong et à Hatien l'industrie des artisans d'écaille. En résumé, quelque produit que nous envisagions, nous constatons, du fait des pêches, tous les éléments d'un fret important pour les navires qui viendraient naviguer dans le golfe.

Voilà un fait économique à encourager et à développer, pour assurer un regain de prospérité aux provinces d'Hatien et de Kampot. Malheureusement, il existe dans les règlements de douanes actuellement en vigueur des dispositions plutôt nuisibles. Je n'insisterai pas sur l'impôt du sel, pour lequel l'administration a eu recours à un intermédiaire ; nous aurons l'occasion de nous étendre plus longuement sur ce sujet, si important pour l'industrie des saumures et des poissons salés. Mais, sans traiter cette question, nous pouvons dire un mot des taxes de navigation. Ces taxes atteignent les embarcations de pêche de 160 tonneaux au

maximum, celles, par conséquent, qui ne sont point passibles des droits de phare et d'ancrage. L'administration des Douanes a saisi l'occasion d'imposer les barques de pêche, donnant pour raison la contrebande active faite par ces dernières, et la nécessité d'établir une surveillance sur elles, plutôt « dans un but financier que fiscal ». (Ce sont les propres paroles de M. Frézouls, directeur général des Douanes.) De cette façon, aucune barque, fût-elle de tonnage très réduit, n'échappe aux droits réglementés par l'arrêté du 11 octobre 1899, ni à la lourde main de la Douane. Cette dernière ne pouvait, en vérité, dédaigner cette source inattendue et ingénieuse de revenus. « Le produit est faible, dit-elle », mais les résultats excellents au point de vue de la police des eaux territoriales⁽¹⁾. Sont-ils aussi excellents comme encouragement à la pêche, et n'est-on pas plutôt tenté de voir en eux quelque chose comme une prime de navigation à rebours? N'oublions pas non plus qu'il existe une taxe pour les barques de rivière, et qu'il est arrivé à Hatien qu'une pauvre embarcation d'arroyo, qui s'était aventurée dans le domaine maritime, s'est vue réduite à payer les deux droits. Nous ne doutons pas que de hautes raisons d'État aient amené les Douanes à établir ce nouvel impôt, et nous ne nous permettons pas de le discuter, mais il est permis au pêcheur, à celui qui se trouve tout au bas de l'échelle, de souhaiter un régime meilleur.

Malgré cet état de choses, malgré des engins de pêche primitifs qui ne permettent pas l'exploitation intensive que l'on devrait rechercher, l'industrie subsiste passablement. En 1898, la contrée a exporté dans les pays de l'Union indo-chinoise 835 kilogr. de poissons et 131 773 à l'étranger, par cabotage international. Ces chiffres sont vraisem-

(1) Rapport de M. Frézouls.

blement inférieurs à la réalité, car il sort de Phu-Quoc, en raison de la faible surveillance exercée sur la grande île, une assez grande quantité de produits d'exportation non déclarés.

La mer entre donc pour une part assez large dans les éléments de prospérité du golfe d'Hatien, en permettant, par ses produits, de déterminer un grand mouvement maritime. La terre participe aussi au fret par ses poivres et ses cafés, et elle pourrait encore y participer bien davantage, comme le prouve l'histoire. Cette province d'Hatien, jadis si prospère sous le gouvernement des aventuriers chinois qui l'avaient conquise, de Mac-Cun et de son fils Mac-Ton (1760), puis sous le règne bienfaisant de l'empereur Gia-Long (1820), offrait alors l'aspect d'une contrée peuplée, richement cultivée, chargeant dans son port d'Hatien les innombrables jonques qui s'y donnaient rendez-vous. Aujourd'hui, la population a émigré dans les vastes plaines de Rach-Gia et de Camau, pour des raisons que nous indiquerons plus tard. La zone cultivée a diminué, envahie par la forêt et le marais : l'exportation s'est trouvée bien réduite, comme le mouvement maritime. Il reste encore, fort heureusement, les magnifiques poivrières que l'art patient des cultivateurs a fait surgir du sol. De Kampot à Hatien, la forêt descend en pente jusqu'à la mer ; et cependant, dans les moindres criques de la côte, on aperçoit souvent des jonques mouillées sans cause visible. En s'approchant, on reconnaît un petit sentier partant de la plage pour aboutir à une poivrière ménagée dans une clairière du bois. Ces petits centres poivriers de Kampot, de Kep, de Kompong-Trach et d'Hatien, déterminant ainsi des mouillages commerciaux, longent la côte pour aboutir aux magnifiques plantations de M. Blanchy à Hon-Thuong, près du cap de la Table, qui font face aux caféiers de M. Blanc, installés dans la petite île d'Hon-Héo.

La culture des poivrières, qui peut être considérée comme un placement à 33 p. 100 (1 d'achat pour le pied, 1/2 d'entretien, 1/2 de rapport), a pris une grande extension pendant ces dernières années. L'exportation a naturellement suivi le mouvement, comme le prouvent les chiffres suivants :

En 1893.	1 498 tonnes.
1895.	1 578 —
1897.	1 324 —
1899.	2 017 —
1901.	2 647 —

Elle a donc augmenté d'un cinquième, et elle approche maintenant de la consommation de la métropole (2 850 tonnes en moyenne). La marge se resserre, et il faudra songer peut-être, dans leur intérêt, à modérer l'ardeur des poivriers. Les voilà engagés dans la vente d'une denrée dont la consommation mondiale est à peu près fixe et non susceptible d'augmentation, tandis que leurs cultures s'étendent de jour en jour. Il ne faut pas non plus perdre de vue la concurrence des autres pays producteurs de poivre, parmi lesquels notre Indo-Chine n'occupe que le quatrième rang (1). Cette concurrence est d'ailleurs rendue difficile par le fait que les tarifs douaniers français accordent au poivre d'Hatieu une détaxe de faveur de 50 p. 100. Dès lors, sûrs d'écouler leurs produits en France, les poivriers haussent leurs prix, et la mercuriale de Cholon est plus élevée que celle de Sin-

(1) Voici la répartition des pays producteurs de poivre :

Péninsule malaise (1899).	17 025 tonnes.
Inde (1898-1899).	5 528 —
Indes Néerlandaises (1898).	3 930 —
Cochinchine et Cambodge (1901).	2 647 —
Bornéo (1899).	1 133 —
Siam (1898).	907 —

31 170 tonnes.

gapour (1). Ce sont de mauvaises conditions pour que notre poivre d'Hatien puisse lutter sur un marché autre que le marché français, quand ce dernier sera bouché. Ces réserves faites, le poivre constituera toujours un fret de premier ordre pour le navire venant sur cette côte.

Tout ceci ne concerne que le littoral continental. On ne saurait, sans injustice, passer sous silence les richesses inexploitées du sol et du sous-sol de Phu-Quoc. Phu-Quoc, aux forêts immenses et vierges, aux repaires sauvages, habités seulement par les tigres et les buffles, est une mine inconnue dont il est impossible de prévoir l'essor, le jour où l'on aura cessé de l'ignorer. A l'heure actuelle, dans cette île grande comme la Martinique, il y a à peine 5 000 habitants, vivant seulement de pêche, tandis que les forêts dont l'île est couverte contiennent les essences les plus variées et les plus rares, depuis le rotin et le trammôt(2) jusqu'au rau-phach(3) et au « cay-tram », ce bois d'ébénisterie universellement employé dans tout l'Extrême-Orient. L'étude du sous-sol a également révélé des traces de fer, de cuivre, d'oxyde de manganèse. Enfin, plus de trente-sept gisements de lignite, jadis exploités par les Annamites, ont été retrouvés abandonnés, leurs anciens possesseurs ayant cessé toute exploitation à la suite du manque d'argent et de la crainte de nouveaux tarifs douaniers, ce qui a entraîné l'arrêt à Phu-Quoc de l'industrie du jais, jadis prospère. Il n'est pas jusqu'à l'argile et au grès qui ne seraient d'une mise en valeur lucrative.

Mais ces considérations ont surtout l'avenir pour but, et,

(1) En 1900, le picul de poivre indo-chinois valait à Singapour 28 fr. 50 à 31 fr., tandis qu'il valait à Cholon 46 fr. 50 à 52 fr. pour une unité légèrement supérieure. (M. BRENIER.)

(2) Parfum annamite.

(3) Plante médicinale annamite et chinoise.

si les années futures voient nos souhaits réalisés, il est dès à présent des desiderata plus pressants qui demandent satisfaction, des travaux plus urgents à faire : ce sont ceux dont nous allons plaider la cause.

Nous avons vu combien les communications des divers centres de la région avec la mer étaient difficiles. Des trois embouchures de la rivière de Kampot, la branche occidentale est seule digne d'intérêt et pourrait être très avantageusement modifiée pour le trafic extérieur de Kampot et de sa fertile vallée, si toutefois la diminution des fonds marins, devant le cap Bumbi, n'y mettait un obstacle. Un état de choses identique subsiste à Kompong-Trach, gros bourg chinois du nord d'Hatien, et ce n'est qu'avec peine que les grandes jonques arrivent à se frayer un passage à travers la barre qui obstrue l'entrée de la rivière, au grand détriment du développement commercial de cette vallée.

Hatien lui-même n'échappe pas à la loi commune. Cette magnifique baie, qui s'ouvre sur la mer en un demi-cercle imposant, n'a que de très faibles profondeurs, et l'on n'accède à la ville qu'après avoir suivi un chenal assez exactement balisé, de chaque côté duquel s'étendent deux bancs de vase qui s'avancent peu à peu. C'est avant de s'engager dans ce chenal que l'on traverse la barre, située au large des balises extrêmes, limitant le tirant d'eau des navires à 2 mètres environ à basse mer. Le chenal est entretenu par l'action du courant, et la barre paraît, probablement due à la rencontre de ce courant avec la houle résultant de la mousson du sud-ouest, à laquelle la forme de la baie n'apporte aucun obstacle. Les alluvions et les matières en suspension se déposent à la limite des deux efforts, phénomène qui se produit également à l'embouchure des rivières de la côte d'Annam, battues normalement par la mousson du nord-est. Le fait est

d'autant plus regrettable que l'on trouve, aussitôt après avoir dépassé la pointe de Phao-Day (entrée d'Hatien), des fonds atteignant 5 à 6 mètres, en un lieu abrité des mauvais temps, constituant un excellent mouillage pour des navires de moyen tonnage. Quelques travaux de draguage sur la barre et dans le chenal paraissent donc tout indiqués. Il ne s'agit pas, bien entendu, de rendre Hatien accessible aux gros cargos, ce qui nécessiterait des dépenses trop considérables pour un but trop aléatoire, mais, plus modestement, aux petits vapeurs et aux jonques de charge. Ces humbles espèces de navires ont en Extrême-Orient une place fort importante dans le cabotage et on ne saurait les dédaigner, même en face des grandes entreprises maritimes qui sillonnent les mers de Chine de leurs puissants steamers.

L'objection des contradicteurs de ce projet est logique et toute naturelle. Pourquoi, disent-ils, dépenser des sommes importantes pour assurer les communications d'Hatien avec la mer, alors que cette ville n'est l'objet que d'un faible trafic, que sa population diminue, que la région avoisinante s'étiole ? Rien de plus exact : Hatien, isolé de la mer, est isolé de l'intérieur. Derrière la ville, se creuse un immense étang à moitié envasé, à travers lequel le Rach-Gia-Tân s'ouvre un passage sinueux, en forme d'S, donnant accès dans l'arrière-pays, dans une région dont l'activité est certes bien endormie. Mais que prévoir de son réveil, qu'augurer de sa renaissance, le jour où entrera en jeu un élément nouveau, que tous ceux qui connaissent cette contrée appellent de tous leurs vœux ? Ceci nous amène à dire un mot du canal d'Hatien.

L'importance de cette voie de communication, au double point de vue stratégique et commercial, s'impose même aux esprits les plus prévenus, avec une force indiscutable. — Cette voie navigable qui unit Hatien à Chaudoc, le Mékong

au golfe de Siam, est la dérivation naturelle que doit prendre le commerce à destination de l'ouest, évitant ainsi aux petits navires la traversée longue et pénible, souvent dangereuse pour eux, qui consiste à doubler la pointe Camau, à 300 kilomètres dans le sud. Si ce canal était véritablement praticable, il ne viendrait à l'idée d'aucun commerçant de Chaudoc ou du Cambodge d'expédier par Saïgon des marchandises à destination de Bangkok, et on pourrait amener à Hatien un important mouvement de riz. L'économie résultant de cette nouvelle voie, sur la longueur et la rigueur de la traversée par mer, drainerait vers elle une assez grande partie du trafic cochinchinois. Cette solution nous donnerait aussi, en cas d'événements graves dans le golfe de Siam (événements dont il faut plus que jamais envisager l'éventualité), l'appoint d'une base de ravitaillement sérieux, communiquant avec Saïgon, par une voie sûre et commode, que pourraient à la rigueur emprunter nos torpilleurs, en toute saison et par tous les temps. Notons en passant que ces idées ont eu leur valeur dans tous les siècles, surtout aux époques de prospérité de l'empire d'Annam, sans cesse en guerre avec de puissants voisins. Le canal d'Hatien a été commencé en janvier et terminé en avril 1820, sous le règne de Gia-Long, et ce travail de 75 kilomètres de long, considérable pour les moyens du temps, a été mené à bien, grâce à une main-d'œuvre colossale, comprenant 10 500 Annamites et 5 000 Cambodgiens.

Nous avons, malgré nos procédés modernes et notre civilisation, laissé s'accomplir l'œuvre néfaste des années, et ce grandiose travail annamite est maintenant dans un état bien précaire, pour peu de temps encore, espérons-le. Déjà en 1895 (1), on constatait de nombreux défauts dans cette

(1) Les renseignements qui suivent ont été empruntés à un document officiel. (*Instructions nautiques de la Basse-Cochinchine.*)

artère fluviale, et on concevait de ce fait de justes appréhensions pour l'avenir, escomptant le moment où l'ouvrage de Gia-Long ne serait plus qu'un arroyo inutile et dérisoire. De Chaudoc à Vinh-Té, dans la partie droite du canal, il ne restait que 1^m,40 aux basses eaux, et de Caï à Tin-bien, les berges s'effondraient déjà. Après Vinh-Loc, la largeur se réduisait à 9 mètres, un torpilleur ou une chaloupe à vapeur pouvaient à peine passer, par des fonds de 0^m,8 aux basses eaux. De Vinh-Dieu au Rach-Gia-Tân, on trouvait trois seuils presque impossibles à franchir. Le Rach-Gia-Tân était ce qu'il est resté depuis : une artère large et profonde, quoique sinueuse, ne présentant qu'un seuil difficile, celui de Vam-Hang, sur lequel il ne restait et il ne reste encore que 1^m,50 à marée basse.

En 1902, pendant une traversée du canal que nous avons faite en canot à vapeur, il nous a été donné de vérifier en tous points l'exactitude de ces assertions, aggravées, hélas ! en de nombreux endroits. Le Rach-Gia-Tân n'avait pas subi de modifications alarmantes, mais le canal était dans un état de délabrement vraiment piteux. Les seuils s'étaient multipliés ; les anciens s'étaient accrus et de nouveaux avaient surgi devant la moindre agglomération de cases annamites. J'attribue, sans nul doute, ce résultat aux détritus que les habitants du pays jettent dans le canal, comme à ceux des jonques ordinairement mouillées devant ces villages. D'autres observateurs soutiennent que l'inverse s'est produit, que les villages se sont formés postérieurement aux seuils, pour profiter, commercialement parlant, de l'arrêt forcé que les sampans subissent devant ces obstacles naturels. Qui a tort ? Qui a raison ? Ce n'est là qu'une question bien infime en vérité, car la réalité, le mauvais état du canal, n'en est atténuée en rien. Il faut trouver le remède, la solution radicale, qui n'est autre que le draguage métho-

dique du canal, entrepris le plus tôt possible. D'ailleurs, si certains esprits étaient restés indifférents ou réfractaires aux considérations commerciales et stratégiques que nous développons plus haut, l'exemple du canal de Rach-Gia serait là pour les convaincre. Depuis l'amélioration de cette voie, qui unit Long-Xuyen (sur le Mékong) à Rach-Gia, ce dernier centre a décuplé d'importance : il s'y tient maintenant un colossal marché de riz, et la population atteint le chiffre de 100 000 habitants, justifiant les prévisions les plus optimistes.

Ce que l'on a fait pour Rach-Gia, on peut le faire pour Hatien, et ce n'est pas trop demander que d'implorer ce simple régime d'égalité⁽¹⁾.

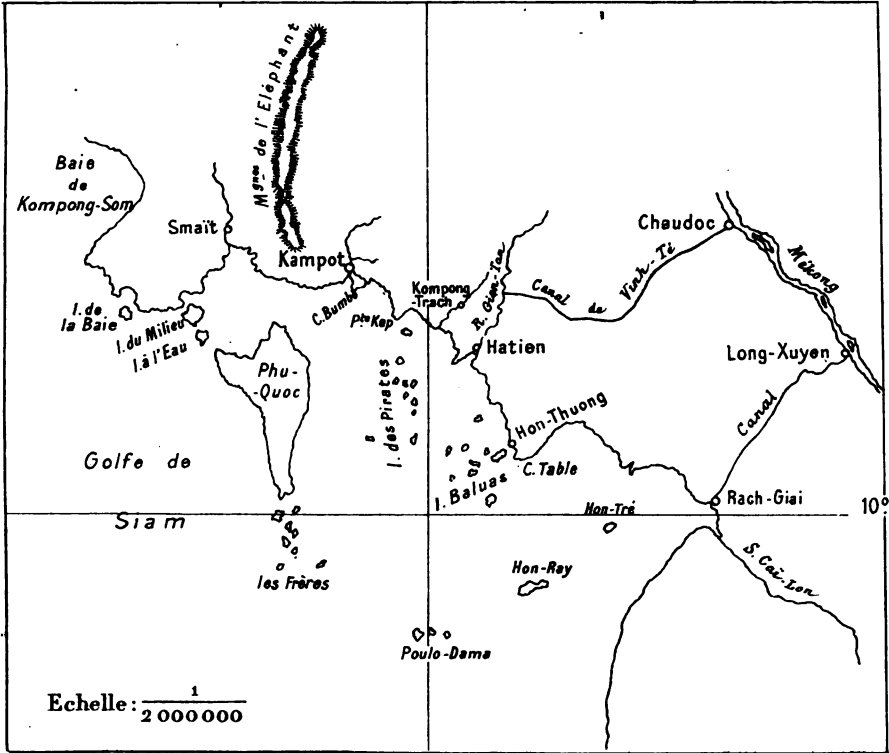
Le gouvernement de l'Indo-Chine s'est ému d'un pareil état de choses, et il a consacré, dans son programme de grands travaux publics, une part au canal d'Hatien, comme le commandait la prévoyance économique la plus élémentaire. Un contrat, passé avec la société Montvenoux, assure l'exécution complète du canal en octobre 1904, sur une longueur de 66 kilomètres. La largeur sera de 10 mètres et la profondeur variera de 1^m,50 à 2^m,60 aux basses eaux : la dépense autorisée est de 1 500 000 fr. Telles étaient, du moins, les conditions primitives du marché. Dès le commencement de 1902, la société, après avoir dragué 7 kilomètres de canal à partir de Chaudoc, s'est trouvée tout à coup en présence de hauts-fonds d'argile dure, nécessitant d'après elle l'emploi de dragues à excavateurs d'un modèle spécial. Les travaux se sont trouvés soudain arrêtés, malgré les clauses formelles du cahier des charges, et le contrat a failli être résilié. La société, habituée à l'enlèvement facile

(1) Lire dans le *Bulletin de la Chambre de commerce de Saïgon* une plainte très intéressante de M. Perruchot, chaudiériste à Pnom-Caulang, au sujet du mauvais état du canal d'Hatien.

de la vase, a paru se rebuter pour bien peu de chose, et elle semble autoriser, par cette attitude, des racontars malveillants insinuant l'espérance d'une forte indemnité. L'arrêt des travaux n'a pas été sans provoquer les clairvoyantes réclamations des administrateurs de Chaudoc et d'Hatien, mais, à Saïgon, Hatien est si loin, les préoccupations quotidiennes tellement immédiates, que l'on paraît n'attacher à tout cela qu'une importance secondaire ! Saïgon, très favorisé, ne témoigne aux entreprises qui sont en dehors de son cercle d'action qu'une froideur quelquefois bien voisine de l'hostilité, et, par la voix autorisée de sa chambre de commerce, fait souvent entendre de singulières prétentions à la souveraineté commerciale. Cependant, en l'espèce, la question du canal d'Hatien à Chaudoc paraît enfin à la veille d'être tranchée, provoquant ainsi le réveil économique et maritime de la région et du port d'Hatien.

Le port d'Hon-Thuong, près du cap de la Table, ne peut que bénéficier des projets actuels, si leur réalisation voit le jour. Ce centre important, où se fait une forte exportation de poivre et une importation assez grande de test de crevettes et de côtes de tabac⁽¹⁾, se développe de plus en plus. Les relations des immigrés Chinois qui travaillent aux poivrières avec Haïnan, leur pays d'origine, se sont remarquablement accrues. Des navires allemands avaient même essayé de faire d'Hon-Thuong une de leurs escales, mais deux d'entre eux, le *Jacob-Didenstein* et l'*Appenrade*, se sont vu refuser purement et simplement l'accès du port par la douane, et cette interdiction n'a été levée par ordre supérieur que par « mesure exceptionnelle ». Cet incident, tout invraisemblable qu'il paraisse, montre combien des règlements de douanes bizarrement appliqués peuvent nuire au

(1) 387 tonnes en 1900.



LA RÉGION D'HATIEN ET DE KAMPOT



développement d'un port. Qu'un pays se défende par des tarifs, qu'il élève entre ses voisins et lui des barrières fiscales, quitte à en subir les représailles, c'est son droit strict et rien n'est plus naturel. Mais il est inadmissible qu'il ménage aux navires étrangers qui fréquentent ses côtes des avanies de ce genre et de tels refus de communiquer avec eux, quand rien d'anormal n'existe dans leur trafic. Il est à souhaiter que la Cochinchine ne devienne pas, du fait des mesures douanières, un pays fermé comme la Chine de 1830, un pays dans lequel Saïgon et Baria (!) sont les deux seuls ports officiellement ouverts. Faisons tout au moins des vœux pour que le pavillon français, si favorisé, profite de ces mesures et se développe !

D'ailleurs, dans le cas présent, la cargaison des navires allemands n'était nullement prohibitive. Elle se composait uniquement d'immigrants chinois de Canton et d'Haïnan, tant désirés dans un pays où la main-d'œuvre agricole, du fait de la dépopulation d'Hatien, se fait de jour en jour plus rare. Cette immigration chinoise diminue cependant graduellement, comme l'indique la statistique suivante :

En 1894.	1 988	Chinois inscrits.
1895.	1 918	—
1896.	1 762	—
1897.	1 272	—
1898.	1 249	—

L'immigration se porte actuellement vers le Cambodge, où la taxe de capitation est inférieure de 6^r,50 à celle de Cochinchine, et où les formalités d'inscription sont plus faciles. Les planteurs d'Hon-Thuong se plaignent du manque de main-d'œuvre, et les faits sont là pour leur donner raison. Un peu plus de latitude commerciale, de tolérance maritime, un peu moins de vexations fiscales : telles doivent être les règles de l'avenir.

CHAPITRE II

LE NOUVEAU PORT DE SAÏGON — RIZERIES ATELIERS ET CHANTIERS

Loin dans l'intérieur des terres, gisant sous les sombres frondaisons, au bord de la rivière vaseuse et sale, la capitale indo-chinoise s'élève au centre de la plaine de Cochinchine, de l'étendue uniformément plate et monotone des rizières, de la mer de verdure qui se développe à l'infini. La chaîne annamitique, qui s'épanouit et s'étale dans le Lang-Bian, vient mourir à l'est de Bien-Hoa, et les premières assises des monts de l'ouest commencent seulement à Chaudoc et à Tay-Ninh, abandonnant l'intérieur de ce triangle aux alluvions du Mékong et des rivières, qui ont gagné l'ancienne île du cap Saint-Jacques et progressent sans cesse plus avant. Saïgon, le Gia-Dinh des Annamites, a vu le jour et a grandi sur ces couches de vase et d'argile accumulées au cours des siècles, sur la fertile terre rouge du bas pays, où le riz, ce pain nourricier des Jaunes, croît infatigablement. Les courants primitifs qui ont présidé à la formation du sol, en délimitant les premiers bancs alluvionnaires, subsistent maintenant sous la forme d'une infinité de rivières, dont le niveau s'est graduellement exhaussé, et qui sont les grandes artères fluviales que réunissent les petits arroyos, vaisseaux du grand corps. L'influence de ce réseau navigable sur la situation économique de la Cochinchine a été considérable. Saïgon lui doit sa prospérité. Partant du grand entrepôt de

L'emporium indo-chinois, le Donnaï remonte vers Bien-Hoa et les terres Moïs, tandis que la rivière de Saïgon, desservant Thudaumot, va pénétrer les premières assises laotiennes du Nord. Se jetant dans le large Soirap, le grand Vaïco apporte à Saïgon les bois des forêts de Tay-Ninh, pendant que le petit Vaïco draine au nord la plaine des Joncs et la région de Tan-an. Le Mékong lui-même communique avec Saïgon par l'arroyo de la Poste et les multiples canaux de Chogao et de Can-Guioc, envoyant à la capitale les riz des basses plaines, qui partiront vers la mer par les nombreuses embouchures du cap Saint-Jacques. Enfin, Cholon, la métropole industrielle, la fourmière chinoise, déverse à Saïgon même, par la voie colossale de l'arroyo chinois, le trop-plein de ses usines et de ses ateliers. Tout afflue vers les rives où nous avons placé le grand port de la colonie, comme le sang afflue au cœur.

Saïgon communique donc assez facilement avec le Mékong, et pourtant sa situation excentrique par rapport au grand fleuve frappe au premier abord, à la simple inspection de la carte. C'est d'ailleurs un des avantages les plus appréciables de ce port, car le fait d'être placé sur la voie principale de pénétration française en Indo-Chine serait chèrement acheté par la difficulté des communications avec la mer. S'il en était ainsi, Saïgon s'ouvrirait sur le golfe de Cochinchine par une barre comme celles des embouchures du Mékong, pénible en temps ordinaire, impraticable par grosse mer, et peu commode à reconnaître pour un navire venant du large pour entrer dans les passes. A l'inverse de ce qui existerait dans ce cas, les bâtiments qui vont à Saïgon se dirigent de bonne heure vers la masse des terres du cap Saint-Jacques et trouvent, dès leur arrivée sur la côte, une entrée profonde, sans la moindre barre, protégée de la mousson de nord-est par le cap lui-même, et dont les feux

permettent l'accès de nuit comme de jour. Plus près de l'embouchure du Mékong, le Soirap offre, malgré son voisinage des alluvions du fleuve, des profondeurs de 7 et 8 mètres que l'on n'utilise presque jamais, malgré la largeur relativement grande de ce second estuaire. Le Soirap et la rivière de Saïgon communiquent d'ailleurs par de nombreux arroyos sinueux et contournés, dans lesquels il n'est pas rare de trouver des sondes de 10 mètres. Les petits navires, les jonques, emploient ces voies latérales pour éviter le gros temps au large, mais le commerce à destination de Saïgon suit la voie toute naturelle de la rivière, qui commence au cap Saint-Jacques et contourne les plages de Caugio.

Une fois entré, le navire n'a plus qu'à remonter entre deux rives basses et vaseuses, où aucun danger sérieux n'existe. Quelques coudes un peu brusques nécessitent une manœuvre rapide de la barre, surtout dans la partie inférieure de la rivière. Le banc de corail, dragué à 7 mètres, s'évite facilement par l'emploi de deux alignements. La grande largeur du Nga-bé permet de doubler sans crainte l'épave de l'ancienne *Ville-de-Paris* et de prendre quelque répit, et enfin la rivière de Saïgon proprement dite, quoique très sinueuse, ne présente plus de difficultés. Le *Stozenfels*, navire allemand qui coula en 1886 en aval du port de commerce, y gênait jusqu'à ces dernières années la navigation, mais on a reconnu récemment, à l'aide de nombreux sondages, que l'épave avait disparu, sans doute enlisée dans la vase. Les bâtiments arrivent ainsi au port assez commodément, et d'ailleurs fort bien pilotés. Malgré les forts courants de la rivière, les manœuvres de port sont faciles, à condition d'opérer avec l'évitage convenable dans les mouillages et les accostages aux appontements, et de choisir judicieusement son heure pour l'appareillage. Les inconvénients que l'on reproche à la plupart des ports de

rivières n'existent donc pas pour Saïgon, et le danger des échouages est fort atténué par la consistance molle des berges. La navigation commerciale, entraînée chaque jour à des opérations autrement compliquées, ne saurait se rebuter devant des difficultés aussi minimes.

C'est ce qui est en effet arrivé, et Saïgon, de par sa situation géographique sur la grande route maritime de l'Extrême-Orient, comme à cause des exportations et des importations dont il est le siège, a vu rapidement croître le mouvement de la navigation de son port. Le tonnage subit une ascension régulière, qui semble démentir ceux qui se désolent de l'abandon de cette escale par les steamers qui la fréquentaient auparavant. Les statistiques établies au cours des dernières années en sont la démonstration. Voici les tableaux généraux, pour l'entrée.

1893	675 829 tonneaux.	1898	685 347 tonneaux.
1894	658 937 —	1899	753 272 —
1895	621 388 —	1900	763 452 —
1896	593 856 —	1901	801 232 —
1897	669 485 —		

Ces chiffres, par leur grandeur même, sont à prendre en considération, bien qu'ils paraissent peu de chose à côté de ceux relatifs aux grandes métropoles de l'Extrême-Orient, à Hong-Kong et à Shang-Haï (1). Ainsi, il est entré à Hong-Kong, en 1900, 23 205 navires jaugeant 8626 614 tonnes, et à Shang-Haï 3 667 navires et 4 580 489 tonnes; mais il faut

(1) Pour le voyageur arrivant d'Europe, la transition est assez triste de Singapour à Saïgon. Il compare l'état actuel de notre premier port indo-chinois avec ce qu'il a vu dans la capitale des Détroits, dans ce port où l'année dernière passaient encore 10 406 navires, où tous les moyens de manutention des marchandises étaient accumulés, centralisés par la puissante compagnie « Tanjong Pagar Dock », avec ses 3 kilomètres de quais, son stock de 325 000 tonnes de charbon, ses cinq grands bassins de radoub!

On peut compter à Singapour, en 1900, un tonnage total de près de 15 millions de tonnes, qui lui donne le cinquième rang parmi les ports du monde, immédiatement après Liverpool, Londres, Hambourg et New-York.

tenir compte de la situation exceptionnelle de ces villes, qui sont les entrepôts d'une bonne moitié de la Chine, et dans lesquelles se fait un commerce de transit d'une importance incalculable. Saïgon n'en est pas encore là, et le développement industriel de l'arrière-pays commence à peine : il fait ses débuts, comme Hong-Kong il y a trente ans, et si l'on envisage ce fait, le mouvement de son port peut paraître d'un très bon augure.

La part des divers pavillons est assez variable. Le nôtre a monté sensiblement depuis 1893, mais nous savons ce qu'il faut penser d'une circulation presque entièrement due à des lignes subventionnées, à de grands navires dont le tonnage n'a souvent aucun rapport avec l'utilité commerciale. Les paquebots des Messageries Maritimes, bâtiments postaux et à passagers, figurent dans les totaux pour près du tiers, alors que leur cargaison a une importance quelquefois nulle. Il ne faut pas s'abuser non plus sur la présence des affrétés de l'État, comme les vapeurs de la Compagnie nationale. Quoi qu'il en soit, le pavillon apportant partout un peu de l'influence morale du pays dont il montre les couleurs, c'est avec satisfaction qu'il faut enregistrer la progression du nôtre, devant les fluctuations marquées des pavillons étrangers. Ainsi, nous verrons par le tableau ci-dessous que les navires anglais, après une augmentation sensible depuis 1896, ont clôturé la période décennale, en 1900, par une diminution de 24 350 tonnes sur 1899. Les Allemands, qui font partout en Asie des efforts soutenus pour assurer leur suprématie commerciale, se sont fortement relevés en 1900. Voici ce tableau.

ANNÉES.	FRANÇAIS	ANGLAIS	ALLEMANDS
—	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
1893	207 050	202 444	206 419
1894	228 202	178 550	153 921
1895	239 256	177 730	168 021

ANNÉES.	FRANÇAIS	ANGLAIS	ALLEMAND
—	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
1896	245 399	155 366	160 194
1897	248 652	185 768	174 910
1898	288 695	199 078	144 665
1899	319 279	199 327	129 239
1900	347 735	169 977	177 191
1901	345 012		

Si l'on veut maintenant se rendre compte du partage du tonnage français de Saïgon entre les navires subventionnés et les navires libres, on trouve pour l'année 1900 :

71 grands paquebots des Messageries Maritimes jaugeant	Tonnes.	151 929
84 vapeurs annexes des — —		94 936
26 vapeurs de la Compagnie nationale jaugeant.		60 313
		<u>307 178</u>
contre :		
41 vapeurs français jaugeant		38 111
2 voiliers —		2 445
		<u>40 556</u>

Soit moins de $1/7^e$ du total des navires subventionnés, ce qui vient à l'appui de ce que nous avançons plus haut. Il y a là une marge suffisante pour tenter les entreprises maritimes françaises, métropolitaines ou indo-chinoises. Nous en reparlerons à l'occasion de notre marine marchande.

Quant au tonnage des jonques chinoises et des barques de mer, il subit à chaque instant des gains et des pertes ; mais il constitue une fraction du mouvement du port qui est loin d'être négligeable.

En 1897, il était de	39 182 tonnes.
1898, —	21 393 —
1899, —	48 768 —
1900, —	45 054 —

Nous avons tenu à citer quelques données de manière à fixer les idées sur Saïgon, à bien déterminer son importance comme centre maritime. Comme dans tous les autres ports,

le mouvement dont nous venons de parler est régi par des phénomènes économiques, des courants commerciaux auxquels la vie des compagnies de navigation est intimement liée. Si les navires disposent dans un port d'un fret assuré et à peu près constant, il s'établira une circulation de bâtiments très régulière, qui suivra, en plus ou en moins, les variations des chargements, à très peu près. Si les besoins d'importation et les facultés d'exportation sont factices et instables, les déboires des armateurs peuvent être suffisants pour les amener à renoncer à l'exploitation du marché, s'ils ne trouvent que des bénéfices aléatoires. Saïgon n'est heureusement pas dans ce cas. A côté d'une importation qui a subi et qui subit encore une hausse anormale en raison de nombreux travaux publics et sur laquelle on ne saurait tabler, il dispose d'un fret d'exportation d'une importance exceptionnelle : le riz. La Cochinchine reste pour le monde asiatique, la grande terre à riz, assimilable à l'Égypte et à la Tunisie antiques, dans laquelle les pays voisins, moins favorisés, viennent puiser largement. Cette exportation n'est presque pas influencée par la réussite douteuse des récoltes, qui sont placées dans des conditions trop belles pour donner lieu à des mécomptes, et qui produisent deux fois par an. Les exportations de la Cochinchine entière se maintiennent à un total sensiblement uniforme, augmenté dans ces dernières années par des défrichements nombreux ; elles sont respectivement de

663 945 tonnes en 1893	715 318 tonnes en 1898
636 777 — 1894	798 794 — 1899
630 214 — 1895	739 503 — 1900
545 680 — 1896	758 539 — 1901 (*)
637 570 — 1897	

(1) Les statistiques accusent une exportation de 664 843 tonnes pour le premier semestre de 1902, contre 439 075 pour la période correspondante de 1901.

Là est le gage de la prospérité de Saïgon, l'élément fixe et inaltérable des frets. De Vinh-Kong, de Travinh, de Soc-frang, de Go-Cong et de Baixau, les riz vont par pleins chargements, dans les sampans bourrés à couler bas, suivant le dédale des canaux du Chogao et du Ben-Luc, vers la ville qui draine les richesses pour les envoyer au delà des mers. Avant 1881 et 1886, les paddys étaient exportés même le riz décortiqué, allant ainsi alimenter les décortiqueurs de Hong-Kong. Des droits de sortie ont réformé cette situation de choses et les paddys, travaillés sur place, s'arrêtent au passage dans les belles rizeries du groupe Cholon-Saïgon, débitent chaque jour 800 tonnes environ de riz cargo et 100 tonnes de riz blanc. Sortant de ces usines, hélas ! chinoises ou allemandes, les riz repartent le long de l'arroyo chinois qui grouille de vie et de mouvement, poussés par leurs courants haleurs, vers les vapeurs qui attendent en rivières à Saïgon, pour s'en jouffer dans leurs cales béantes. Cet exode va progressant, et il est parti de Saïgon, comme l'indiquent les statistiques de la Chambre de commerce.

En 1894 . .	557 604 tonnes.	En 1898 . .	606 696 tonnes.
1895 . .	567 370 —	1899 . .	696 550 —
1896 . .	503 005 —	1900 . .	625 461 —
1897 . .	583 660 —		

L'exportation vers la France a également augmenté ; elle a atteint, pour 1900, le chiffre 115 043 tonnes pour le riz cargo et le riz blanc totalisés, ce qui représente un gain de 34 681 tonnes sur 1899 (1). Elle est favorisée, on le sait, par une détaxe douanière de 50 p. 100 en faveur des produits coloniaux, et les chiffres établis par la douane de France

(1) Le chiffre de 1898 (117 290 tonnes) est anormal et s'explique par la mauvaise récolte de blé en France au cours de cette année. Pourtant, le chiffre de 1900 cité plus haut, presque égal à celui de 1898, a été atteint malgré une bonne récolte de céréales métropolitaines.

sont même plus considérables que ceux que nous citons, à cause des nombreux navires *à ordre* qui reçoivent, à leur passage à Port-Saïd, l'avis d'aller débarquer à Marseille, alors que leur cargaison n'a pu être comptée dans les statistiques saïgonnaises. Les riz de Cochinchine, du fait des tarifs douaniers, ont l'avantage en France sur les riz étrangers, dont l'introduction est en baisse sensible. Les Pays-Bas, l'Italie, le Japon, importent chez nous de 2 000 à 4 000 tonnes par an. C'est peu, comparé aux arrivages de la colonie. Cependant, le rapport de M. Doumer, de 1902, faisait ressortir la concurrence active que les maïs des États-Unis commençaient à faire aux riz d'Asie, tant à cause de leurs prix moins élevés (4 à 5 fr. de moins par 100 kilogr.) que de l'utilisation meilleure des sous-produits du maïs par rapport à ceux du riz. C'est un point noir dans l'avenir de la denrée cochinchinoise (1).

Le fret que les navires peuvent ainsi trouver à Saïgon pour l'Europe, du fait du riz, est minime en regard des envois faits périodiquement par la colonie aux pays voisins de l'Extrême-Orient. A côté d'elle, la Chine présente des agglomérations humaines que leur sol n'arrive pas à nourrir et où les disettes sont fréquentes. C'est un débouché constant, qui a pris jusqu'à 504 000 tonnes en 1899 et qui n'a baissé à 9 391 tonnes en 1901 qu'à cause des quarantaines et du mauvais état sanitaire des ports de la Chine méridionale. On n'a pas oublié la récente famine de Fou-Tchéou, où, grâce à notre consul, la Cochinchine obtint une commande suffisante pour sauver de la mort des millions d'individus.

(1) L'alcool de riz reçoit dans l'industrie nombre d'utilisations importantes, surtout en parfumerie. La découverte d'un procédé pratique de dénaturation de cet alcool amènerait une révolution dans l'avenir de la Cochinchine, en développant hors de toute mesure l'exportation du riz et la richesse terrienne.

Les applications du riz en brasserie laissent encore une marge considérable aux expéditions vers l'Europe.

Il n'y a plus guère lieu de compter sur le Japon comme acheteur, car il s'attache à développer ses cultures de façon à pouvoir alimenter la consommation locale. Les Philippines nous restent encore, ainsi que Java, où la population (210 hab. par kil. carré) s'écrase sur un trop faible espace. Les îles de la Sonde, où, dans certains districts, la production du riz atteint 6 000 kilogr. à l'hectare, restent des clients sûrs. Ainsi, pour les trois premiers trimestres de 1901, les Philippines avaient pris 114 783 tonnes et les Indes Néerlandaises 131 800, chiffres dignes de remarque.

Saïgon a réussi à dépasser notablement Bangkok, dont les exportations baissent, alors que celles de notre port augmentent. Il est sorti de Bangkok :

En 1897	557 736 tonnes.
1898	519 300 —
1899	428 661 —

C'est un concurrent qui s'efface peu à peu, mais qui reste encore très important. Nous avons affaire à plus forte partie à Singapour, qui se fournit presque exclusivement à Rangoon, avec lequel les relations sont facilitées par la communauté d'administration et par le lien anglais. Pour Rangoon, nous trouvons des chiffres d'exportation qui laissent très loin derrière eux ceux que nous avons cités pour Saïgon. Rangoon a expédié :

En 1883-1884	849 702 tonnes.
1897-1898	1 330 000 —
1898-1899	1 315 948 —
1900	1 400 000 —
1901	1 550 000 —

D'où il résulte une augmentation continue et qui se poursuit encore. Cette concurrence possède d'ailleurs des éléments sérieux de prospérité. Les deltas de l'Irraouaddy et

de la Salouen sont dotés d'un système d'irrigation admirable et les voies de communication, tant fluviales que terrestres, ne manquent pas pour amener le riz à Rangoon aux prix les plus faibles. Notre riz de Cochinchine est aussi inférieur (1) au Nghasein birman, et les cours d'Europe le cotent à un taux plus bas (l'écart est même allé jusqu'à 20 p. 100). A Rangoon, on prend également les précautions les plus minutieuses pour l'arrimage et la ventilation des cargaisons, de même que pour l'emballage en sacs. Si nous remarquons, enfin, que le gouvernement de l'Inde est prêt à modifier son tarif de sortie au moindre indice du changement des nôtres, nous pouvons nous rendre compte de l'organisation puissante de la concurrence birmane, et de la nécessité de la surveiller de près pour conserver le fret sauveur qui est destiné à faire de Saïgon un grand port.

Si nous jetons un coup d'œil sur l'organisation présente, nous verrons que des travaux à peine suffisants ont été faits pour transformer en port acceptable la rivière aux berges vaseuses et incommodes. L'établissement des Messageries Maritimes, à elles concédé par l'empereur Napoléon III à l'époque où elles n'étaient encore que les Messageries Impériales, est de tous le plus important. Il consiste en un enclos où se trouvent la maison de l'agent, le dépôt des marchandises, le stock de charbon et le bureau des douanes : cet enclos est d'ailleurs muni de trois appontements à double entrée où s'amarrent les grands courriers et les annexes. En amont de l'arroyo chinois se trouvent les appontements Charner et Canton, le premier réservé en principe aux va-

(1) Le riz cargo de Saïgon, provenant de rizières non irriguées, valait au Havre, pendant le premier trimestre 1900, 18 fr. 50 les 100 kilogrammes ; le riz de Birmanie valait 24 fr. ; celui de Java 21 fr. (Cap. F. BERNARD, *L'Indo-Chine*, p. 232.)

peurs de la Compagnie nationale et des Chargeurs-Réunis, le second à la flottille des chaloupes à vapeur. On travaille actuellement à augmenter de 18 mètres la longueur de l'appontement Charner pour faciliter les déchargements. Plus en amont encore, en face des bureaux de la Compagnie, sont situés les trois appontements des Messageries fluviales de Cochinchine, réunis par une voie ferrée. Là se bornent les installations spéciales du port, avec l'organisation ancienne, encore en vigueur actuellement. Les vapeurs ordinaires se placent sur deux lignes, la première contre la rive droite, la deuxième au milieu du fleuve. Les bâtiments de la rive droite mouillent une ancre, s'amarrant à une bouée par l'arrière et à la berge par le travers. Ceux du milieu s'affourchent en filant trente brasses sur chaque chaîne ; ils doivent d'ailleurs n'avoir que 80 mètres de long. En aval du port de commerce est ménagé un emplacement pour le mouillage des jonques chinoises et des barques de mer, au nombre d'une trentaine environ. Dans ces conditions, on conçoit que les moyens de chargement et de déchargement des vapeurs, en même temps que de ravitaillement en charbon et en eau douce, soient restés rudimentaires et peu en rapport avec les caractéristiques d'un port moderne. Les opérations commerciales se font au moyen de jonques louées par le chargeur et les destinataires, qui viennent le long du bord au hasard des renverses de courant, éprouvant de ce fait de nombreux retards. Il y a peut-être avantage au point de vue du fret fluvial et de la manutention des marchandises, mais tout se solde par une perte de temps.

Les différents services du port ont été assurés du premier coup d'une façon assez satisfaisante. La police, aux termes de l'arrêté du 21 juin 1887, est faite, en ce qui concerne la surveillance générale, par un capitaine de port, assisté d'un lieutenant et de quatre maîtres de port. D'après ce décret,

« des arrêtés pris par les gouverneurs règlent, d'après les principes en vigueur dans la métropole, les fonctions des officiers et maîtres de port ». L'arrêté du 4 juin 1896, modifié en 1900, place en droit les officiers de port sous les ordres des Travaux publics (service de la navigation), consacrant le système de France et donnant moins d'influence au capitaine de port. La ville collabore également à la surveillance des quais en raison des droits de séjour et de dépôt qu'elle perçoit sur eux. Le service du port est centralisé à l'annexe du port de commerce, qui communique par téléphone avec le sémaphore du Nga-bé, qui annonce les navires en vue et échange avec eux les signaux de mouillage. Ce service possède comme matériel deux chaloupes à vapeur et un ponton servant à visiter les corps-morts.

Les mesures fiscales appliquées aux navires qui fréquentent le port, indépendamment des tarifs douaniers qui frappent leur cargaison, se limitent aux droits de phare et d'ancrage, réglementés jusqu'en 1901 par les arrêtés de 1897, approuvés par décret de 1898. En 1901, une nouvelle réglementation, entrée en vigueur le 1^{er} janvier 1902, remplace l'ancienne avec un léger allègement de taxe. Nous ne pouvons, dans ce chapitre déjà très chargé, traiter en quelques lignes une question aussi importante, et qui a sa répercussion immédiate sur la vie du port et sur celle des compagnies commerciales qui existent déjà ou qui peuvent se fonder. Nous l'examinerons attentivement comme un des aspects du problème de la marine marchande coloniale.

Le pilotage est réglé depuis quelques années par la direction du port de guerre, qui l'a enlevé au capitaine du port de commerce, au grand avantage de la régularité du service. Les 21 pilotes, d'ailleurs assez grassement rétribués, organisent entre eux un tour pour monter et descendre les bâtiments en rivière, à l'exception des paquebots des Mes-

sageries Maritimes qui ont leur pilote spécial. Quelques capitaines reprochent bien aux pilotes de ne plus se porter au-devant des navires et de les attendre tranquillement à Cangio, à l'abri du cap Saint-Jacques, mais d'une façon générale, on s'accorde à penser que ce service fonctionne suffisamment bien⁽¹⁾.

Voilà donc où nous en sommes en 1902. La place disponible pour les navires est très limitée. On peut compter 23 à 24 postes, en les évaluant de la manière suivante. La ligne de rive droite peut offrir 10 postes, de l'usine Denis frères au fort du Sud, avec, en plus, les deux emplacements à l'appontement Charner et à l'appontement Canton. On ne saurait y comprendre le poste situé devant le fort du Sud, qui a été longtemps le dépôt de pétrole et où se rassemble actuellement la flottille des chaloupes des douanes. La ligne du milieu de la rivière est de 12 postes, en comptant celui qui se trouve devant le port de commerce, le plus en amont. Nous obtenons ainsi, dans le cas le plus favorable, 24 postes disponibles. Or, il vient jusqu'à 30 navires dans la saison des gros chargements de riz, et, en 1901 en particulier, on a été obligé de refuser, faute de place, 3 vapeurs. Voilà qui est fait pour consolider la réputation d'un port ! Quelles peuvent être alors les réflexions de ceux auxquels on en refuse l'accès ? D'ailleurs, même dans les circonstances ordinaires, la ligne milieu est fort gênante. Au moment des changements de marée de morte-eau, qui sont très longs, les navires évitent autour de leurs ancres, restant en travers et barrant la rivière, où la circulation devient très difficile. De plus, la ligne de la rive droite, mouillée à une distance notable de la berge, utilise pour son amarrage des aussières

(1) Il fonctionnerait encore mieux si l'on remplaçait le système des tours de service par celui de la concurrence libre. La question a trop de dessous pour être exposée avec les développements qu'elle comporte.

en fil d'acier que le port fournit gratuitement, d'où une usure et une dépense considérables.

Il s'agit donc de remédier à cet état de choses en créant un quai sur la rive droite, en supprimant la ligne de mouillage milieu et en opérant de manière à trouver le nombre de postes nécessaire. La question est plus complexe qu'elle ne le paraît, car, à ceux qui proposaient purement et simplement de prolonger le port en aval, solution qui semble évidente, on a fait très justement remarquer que le prix des transports par jonques doublait quand le navire passait des Messageries au fort du Sud, et augmentait encore au delà. Les salaires des coolies suivent la même progression. Il faut donc faire les travaux *sur la position actuelle du port*, en évitant surtout de l'allonger. C'est ce qui augmente sensiblement les frais de l'entreprise. Mais, quels que soient ces frais, nous est-il permis d'hésiter, lorsque les différentes nations possédant des ports en Extrême-Orient font les plus grands efforts pour les mettre à la hauteur du mouvement maritime moderne ?

Non, certainement. D'autant plus que nous pouvons facilement trouver des points de comparaison dans les ports récemment acquis par les puissances, les ports neufs, qui se trouvent, au point de vue des travaux à entreprendre, dans le même cas que Saïgon. Les Philippines sont à peine sorties d'une ère de bouleversement, et Manille en possession des Américains, que ceux-ci projettent un remaniement complet de la situation existante. Les plans ont été mis en adjudication en avril 1901. Ils comprennent l'allongement des jetées, le dragage du fond de la rade et de la rivière Pasig, la construction de quais et d'appontements; le total des frais se monte à 15 millions, sacrifiés sans lésiner. De son côté, la Russie fait tout au monde pour perfectionner l'état du port de Dalny (l'ancien Talien-Wan), qui doit

servir de débouché oriental à son Transsibérien. 2 000 hommes travaillent à la construction de cinq grands piers, protégés par un long brise-lames, où les navires trouvent toutes facilités pour l'embarquement et le débarquement des marchandises. Les plus grandes dépenses ont été consenties ; trente millions suffiront à peine à acheter le matériel, et soixante autres paieront la construction du port et de la nouvelle ville. Le gouvernement du tzar a voulu ainsi l'accomplissement de son plan asiatique. L'Allemagne, à Kiao-Tchéou, ne se montre pas moins active. La rade intérieure est divisée en deux parties, dont l'une, le « Grand-Port », a été draguée à 11 mètres pour les navires de guerre, et l'autre, le « Petit-Port », réservée aux steamers de taille moyenne, draguée à 6 mètres. Les quais, brise-lames, moyens de déchargement, sont largement prévus et l'ensemble des travaux atteint le total fort respectable de 18 500 000 fr. ; l'achèvement complet aura lieu en 1903, et les installations spéciales de l'arsenal seront terminées en 1905. Voilà l'exemple que nous donnent nos concurrents, qui débentent comme nous dans la vie commerciale de l'Extrême-Orient, et qui veulent s'imposer au monde maritime de l'Asie.

L'état présent du port de Saïgon⁽¹⁾ n'a pas été sans inspirer à plusieurs esprits sérieux des réflexions pessimistes et des propositions diverses d'entreprises. En fin 1899, on étudie, sur le papier tout au moins, le creusement du « Rach-Boudou », arroyo de rive droite de la rivière chinoise, et on semble marcher, un peu à tâtons il est vrai, dans la voie du nouveau port. Puis, M. Rolland, le distingué agent principal de la Compagnie des Messageries Maritimes, demande au gouvernement la permission de construire pour sa compa-

(1) Pour cette partie historique du port de Saïgon, nous avons eu recours aux souvenirs, si précis et si compétents, de M. le capitaine de vaisseau en retraite Cavalé, qui fut longtemps à la tête du port de commerce.

gnie deux appontements nouveaux en aval de ceux déjà existants. Par la même occasion, la Chambre de commerce, dont M. Rolland était le président, sollicitait une autorisation d'emprunt qui lui permit la construction d'un certain nombre d'appontements sur la rive droite, sur une longueur de 1 200 mètres environ. Ce projet prévoyait tous les moyens possibles de manutention des marchandises, mais, avec ces deux appontements, la question des 30 postes à trouver n'était avancée en rien. La conclusion de cette intelligente agitation a été l'obtention pour les Messageries Maritimes de leurs deux appontements, tandis que des retards légaux étaient apportés à l'emprunt de la Chambre de commerce. Mais, somme toute, on parlait enfin du nouveau port, on perdait l'habitude de considérer ce travail comme une aimable utopie. L'impulsion donnée, une commission se réunissait quelques mois après pour examiner les divers projets, et si elle enfanta ses conclusions avec une lenteur digne de l'administration coloniale, on put cependant bien augurer de son existence. Malgré cela, il était facile d'ores et déjà de prévoir que le projet primitif serait profondément remanié, et qu'on en supprimerait l'idée d'une dérivation ménagée entre l'arroyo chinois et la rivière de Saïgon, par le Rach-Boudou agrandi et approfondi. Le projet définitivement adopté a été celui que nous allons examiner.

Le quai rive droite était admis en principe, ainsi que l'établissement sur la rive gauche d'une ligne de bouées permettant de reporter à cet endroit la ligne du milieu de la rivière. Le quai devait être réuni au chemin de fer Saïgon-Mytho par une voie ferrée franchissant l'arroyo chinois, et au petit tramway à vapeur par un embranchement de celui-ci, traversant l'arroyo sur un pont tournant, en face de la rue d'Adran. Ce pont tournant devait d'ailleurs servir à la circulation des piétons et des voitures. A elle seule, l'installa-

tion du quai est une opération difficile, dans ce sol vaseux et peu consistant de la Cochinchine, où les forages faits par les Travaux publics ont révélé la composition suivante des terrains de la rive droite :

Le niveau des plus basses-mers étant pris pour zéro.	}	+ 1 ^m ,86, vase avec détrit.	}	vase liquide.				
		+ 0,86, vase.						
		- 2,14						
		à						
		- 7,14,						
		- 7,14						
		à						
		- 14,14,			}	vase.		
		- 14,14,					}	sable, argile, galets et détrit.
		- 14,64,						

On voit donc que les forages doivent aller à 15 mètres pour trouver une base suffisamment résistante. Cette difficulté ne rebuta pas les constructeurs qui vinrent soumissionner pour le quai et les accessoires. La commission nommée pour examiner l'adjudication a, dans sa séance du 1^{er} août 1901, recueilli les offres suivantes :

De MM. Daydé et Pillé	}	4 794 666 fr.
		6 610 221
		6 251 037
De la Société de constructions de Levallois-Perret (6 projets).	}	5 794 870
		5 606 520
		5 415 427
		5 256 897
		6 300 000
De M. Henry Portal (3 projets)	}	6 600 000
		6 250 000
		6 794 967
		6 706 388
De MM. Hersent et fils (6 projets)	}	6 469 810
		6 397 266
		6 323 460
		6 135 644

Le premier projet de la société de Levallois-Perret a été

adopté par la commission dans la séance du 20 août 1901, décision confirmée par l'arrêté du 26 août. M. Reich, ingénieur des Arts et Manufactures, représentant à Saïgon de la société, a conclu l'adjudication.

Le quai, pour lequel on a été obligé de descendre les massifs de fondation à la cote 15^m,59, aura 1 660 mètres de long, et s'étendra entre la rizerie Kien-fat-Seng et le fort du Sud, sur 12 mètres de large. Il sera muni de bornes d'amarrage, d'échelles métalliques et de plusieurs voies ferrées, embranchements du chemin de fer Saïgon-Mytho. La ligne d'amarrage de la rive droite (20 bouées rendues disponibles) sera reportée sur la rive gauche pour amarrer les navires qui mouillaient sur l'ancienne ligne du milieu. Comme nous l'avons dit, le tramway à vapeur de Cholon poussera vers les quais un embranchement passant sur le nouveau pont tournant, et le chemin de fer Saïgon-Mytho franchira l'arroyo chinois par un pont à trois travées métalliques de 29^m,90.

Diverses modifications secondaires ont été résolues ; l'arroyo chinois aura un port fluvial de 900 mètres de long, ménagé à l'entrée. On a pensé à faire un bassin aux bois de 940 mètres de long sur 40 de large, pratiqué sur la rive droite de l'arroyo chinois, pour dégager ce dernier et y rendre la navigation plus facile. L'appontement Charner, dégagé par les Chargeurs-Réunis, qui auront une place à part sur le nouveau quai, redeviendra libre. L'appontement Canton sera réservé aux petits navires à vapeur. Enfin, on songe à établir pour la flottille des Travaux publics et des Douanes un parc dont le devis se monte à 67 000 piastres, et qui sera muni de tout ce qui est nécessaire aux petits bâtiments.

L'ensemble du plan du nouveau port de Saïgon, pécuniairement parlant, se décompose ainsi :

Quai	6 268 158 fr.
Docks	1 425 355
Voies ferrées	1 342 687
Postes de mouillage	472 200
Pont tournant	440 280
Port fluvial	445 420
Total	<u>10 394 100 fr.</u>

Voilà le projet des Travaux publics, résumé dans ses grandes lignes. Nous allons maintenant pouvoir le discuter et l'apprécier en détail.

Tout le monde a déjà plus ou moins fait cet examen, et, dans ce genre de questions, il n'est pas rare de voir surgir des critiques passionnées, des exagérations manifestes dans un sens ou dans l'autre. Ainsi, je me souviens d'un article du journal *L'Opinion*, de Saïgon, critiquant en termes virulents le plan des nouveaux travaux et en démontrant la parfaite inutilité. Cet article fut alors reproduit dans un certain nombre de Revues, sans commentaires ni atténuations, comme résumant l'avis général, peut-être en raison des quelques idées justes qu'il contenait. Je dois reconnaître qu'à côté d'erreurs évidentes, comme lorsqu'il déplorait l'absence de docks, pourtant prévus au projet pour 1 425 000 fr., il y avait à y noter quelques propos judicieux. Ainsi, nous pouvons avec lui, avant d'approfondir plus complètement la question, reprocher au service compétent de n'avoir pas songé à un bassin de radoub pour les navires de commerce, dont l'utilité est manifeste. Le port de commerce est, à cet égard, tributaire du port de guerre et la réparation des vapeurs passe après celle des bâtiments de l'État, ce qui est légitime d'ailleurs. Il en résulte que de nombreux steamers ayant besoin d'un carénage préfèrent aller à Singapour ou à Hong-Kong, où ils trouveront toutes les installations nécessaires, privant

ainsi Saïgon du gain inévitable qu'apporte dans une ville la présence d'un vapeur étranger. Nos ateliers et chantiers y perdent aussi. On parle fort de la construction, à côté du bassin de radoub actuellement en service dans l'arsenal, d'une forme de 200 mètres de long. Ce sera une chance de plus de réparer des navires, mais ceux de l'État auront toujours la priorité sur ceux du commerce. Et pourtant, ce bassin de radoub ne compléterait-il pas fort avantageusement le futur quai (1)?

Un grand parc à charbon serait aussi nécessaire. La Chambre de commerce, dans une de ses récentes séances, en a longuement parlé en projetant, suivant le rapport de sa commission d'enquête, de l'installer sur la rive gauche de la rivière, au nord du Rach-So-Thang. Souhaitons une heureuse réussite à ce projet, qui paraît un peu s'endormir dans les limbes de l'oubli.

Entrons maintenant dans le détail du plan. Cholon, bien plus que Saïgon, est le grand entrepôt des denrées d'exportation. C'est de là que partent, pour venir au port de

(1) Voici, extraits d'une délibération de la Chambre de commerce (août 1902), les propres paroles du président :

« J'ai appris, il y a quelques jours, Messieurs, par un avis du commandant de la marine, que sur des ordres de réparations venus du ministère de la marine, l'arsenal allait fermer son bassin de radoub.

« La période de réparations est évaluée à 6 ou 7 mois, mais il est possible qu'elle se prolonge au delà. Vous savez tous, Messieurs, que nous ne possédons à Saïgon qu'un bassin de radoub; nous en sommes donc privés complètement pour un temps relativement long. Qu'une avarie survienne, qu'une collision se produise en rade, comme cela a eu lieu dernièrement, les navires endommagés se verront contraints d'aller faire leurs réparations à Singapour ou à Hong-Kong, *si toutefois ils peuvent s'y rendre*. La situation peut donc devenir grave. S'il n'y a pas de remède à la situation présente, nous pourrions, à mon avis, nous prémunir contre l'avenir en demandant la construction d'un bassin de radoub pour le commerce, lequel compléterait heureusement l'outillage de notre port et nous mettrait à l'abri de semblable éventualité. »

La Chambre, considérant la situation actuelle comme dangereuse et préjudiciable aux intérêts généraux du port de Saïgon aussi bien qu'à l'industrie locale, émet à l'unanimité le vœu que le gouvernement fasse étudier et entreprendre aussi promptement que possible la construction d'un bassin de carénage pour les bâtiments de commerce.

commerce, les nombreuses jonques chargées, dont quelques-unes portent jusqu'à 75 tonnes de riz. L'arroyo chinois est, de ce fait, le siège d'une circulation intense, dirigée vers l'aval avec le courant de jusant, vers Cholon avec le courant de flot. C'est le grand point à ne pas perdre de vue. On s'en est peu préoccupé, et, au contraire, l'idée du pont tournant a été la directrice du projet nouveau. Nous avons vu que ce pont tournant devait servir au passage des piétons, des voitures et du tramway à vapeur. Or, les piétons et les voitures passaient jusqu'à présent par le pont voisin de Khanh-Hoï, un peu plus difficile, il est vrai, mais très acceptable, et le tramway à vapeur ne nécessitait pas à lui seul une dépense de 440 000 fr. pour un pont à niveau. Malgré cela, le pont tournant a été maintenu, un peu comme le « clou » de la nouvelle entreprise, et pourtant, il est plutôt un impedimentum qu'autre chose.

Ce pont sera ouvert six heures par jour, savoir : une heure au milieu des deux courants de flot et de jusant, et une demi-heure à la fin de ces mêmes courants, pour les jonques retardataires. La fermeture du pont est indiquée par un signal suffisamment net et visible de loin, pour que les jonques qui ne peuvent passer aient le temps de s'amarrer aux berges. Comme le projet comporte un embranchement du chemin de fer allant desservir les usines de Cholon, on compte que presque tout le transit des rizeries passera par cette voie, et qu'une très faible partie seulement passera encore par l'arroyo chinois. Cela sera vrai pour les navires amarrés au quai, mais pour ceux de la rive gauche, on ne peut songer à débarquer le riz des wagons pour le recharger dans des sampans, à cause du prix d'une semblable combinaison. Cette part de l'exportation de Cholon (la moitié environ du trafic total) prendra le chemin ordinaire de l'arroyo chinois. Comme, avec l'ancien système, on comptait une sortie de

7 000 tonnes par jour de l'arroyo, on peut évaluer à 3 500 tonnes la circulation fluviale qui subsistera. Se fait-on une idée de ce que ce chiffre représente de grosses jonques chargées, lourdes et peu manœuvrières? Que l'une d'elles vienne à s'engager au passage, qu'une avarie du pont empêche de l'ouvrir, voilà tout le trafic de Saïgon paralysé et les navires en souffrance dans le port! Un Chinois, dont une des jonques avait été coulée en venant heurter les fondations en cours du pont tournant, a déjà réclamé à l'administration par la voie judiciaire. Se figure-t-on le *tolle* qui se produira parmi les directeurs des rizeries de Cholon, les armateurs des navires, le jour où un gros accident viendra arrêter la circulation? Il fera peut-être réfléchir ceux qui subordonnent la vie d'un port à la satisfaction d'avoir réalisé un bel ouvrage d'art.

L'établissement de la ligne d'amarrage de la rive gauche est sujette à de nombreuses réserves. On compte pouvoir y placer vingt navires, mais il y aura deux postes à retrancher de ce total. Le premier, qui est en face de l'entrée de l'arroyo chinois, parce qu'il occupe le point de rassemblement des jonques cambodgiennes qui retournent vers le Mékong, et le second parce qu'il gênerait la manœuvre des grands courriers tournant en rivière pour s'amarrer aux appontements des Messageries Maritimes. Et puis, cette rive gauche ne paraît guère apte à fournir une bonne ligne d'amarrage. Les terres sont basses, presque noyées aux grandes marées, et insuffisamment solides pour offrir des points de fixation inébranlables aux aussières. De plus, à cet endroit, le fleuve forme une courbe dont la convexité est tournée vers la rive droite. Suivant un principe connu, le courant le plus fort, et par conséquent les affouillements et les plus grandes profondeurs, se trouvent sur la rive droite, peu à peu rongée par la rivière, au point que l'on a dû reculer plusieurs fois

les bornes d'amarrages de cette rive. La rive gauche n'a que les dépôts, et la ligne des fonds de 7 à 8 mètres est à 75 mètres de la berge. « En tenant compte du jeu des bouées sur leurs chaînes, il faudra les mettre à 100 mètres de la berge. « La manœuvre des amarres, déjà pénible à la rive droite, « de laquelle les navires ne sont distants que de 40 et 50 « mètres, deviendra ici presque impossible⁽¹⁾. »

Les inconvénients d'un tel système n'ont pas été sans frapper de nombreuses personnes, qui ont voulu y remédier par un autre, d'allure assez radicale. Il ne s'agissait de rien moins que de creuser sur la rive droite, à la hauteur du fort du Sud, un grand bassin à flot pouvant contenir une vingtaine de navires, muni d'un bassin de radoub et communiquant avec l'arroyo chinois et la rivière par un canal de dérivation. Le total des frais était tellement élevé, qu'il effraya tous ceux qui l'envisagèrent de sang-froid et qui ne purent en bonne logique que le considérer comme une possibilité, lointaine, dépendant surtout des ressources de la colonie. N'oublions pas, en effet, que toute dépense exagérée a une répercussion directe sur les droits de quai à établir dans le nouveau port, qui peuvent s'élever par trop et éloigner bien des navires.

Il a été également question d'un projet présenté par un agent des Travaux publics, un de ceux qui furent chargés de l'étude des terrains en vue des travaux à entreprendre. A la place du pont tournant, on installait un pont de niveau, interceptant par conséquent la circulation de l'arroyo chinois. Ce dernier s'échappait en partie par des ouvertures ménagées sous le pont à niveau et en partie par un canal de dérivation allant aboutir au milieu du port de commerce après avoir suivi pendant 800 mètres un cours parallèle à celui de la rivière. Dans la pensée de l'auteur, les jonques

(1) Extrait d'une note de M. le capitaine de vaisseau Cavalier.

devant suivre cette dérivation avec le courant de jusant, les navires *en chargement* devaient être amarrés *en aval* du débouché en rivière, et ceux venant d'Europe en amont. Un bassin à flot devait être creusé. Enfin, les docks et entrepôts auraient été construits dans la portion de terrain placée entre la dérivation et la rivière. Ce projet a été très discuté et l'indépendance extra-hiérarchique qu'il révélait a même paru un peu osée. On alléguait qu'il se produirait dans cette dérivation un courant extraordinairement violent et que le coude de 150 mètres de rayon à la sortie de l'arroyo chinois était impraticable pour les jonques, en raison de sa forte courbure. Ce sont des raisons spécieuses, étant donné que les ouvertures ménagées sous le pont à niveau diminueront de beaucoup le courant ordinaire, et que les jonques descendant avec le jusant, tournent très facilement dans un petit rayon. Là n'est pas la difficulté. Mais, si l'on a constaté que ce projet donnait une économie de 50 p. 100 sur le projet actuel *complet* (avec bassin à flot), il n'en est pas moins vrai qu'il est beaucoup plus onéreux que le projet adopté (quai et accessoires), ce qui le fait repousser avec juste raison. Dès lors, si l'on est encore obligé d'amarrer les navires à la rive droite, la question est déplacée sans être résolue, puisque les jonques auront à remonter le courant de jusant pour aller aux vapeurs amarrés entre les Messageries Maritimes et le débouché de la dérivation. Ce seront des navires en déchargement d'Europe, dit-on, mais il faudra nécessairement prévoir le moment où ils auront à charger.

Il est dommage, répétons-le, que le désir étrange du pont tournant soit venu compliquer le projet du port lui-même. La tâche qui en est résultée est trop ardue pour être menée à bien en satisfaisant à tous les desiderata mis en jeu. Félicitons-nous, cependant, de voir entrer la question du nou-

veau port de Saïgon dans une phase décisive; tout pas en avant étant préférable à la stagnation indéfinie dans le même état de choses.

Tournons maintenant notre attention vers un problème de la dernière heure, qui intéresse au plus haut point l'avenir de la Cochinchine et du Cambodge, peut-être aux dépens de Saïgon lui-même. En parlant de la situation géographique de ce dernier, nous avons considéré comme un heureux hasard sa position à l'écart du Mékong, qui le préservait d'un apport de sables et de vases gênant la communication avec la mer. Nous avons ensuite montré de quelle manière Saïgon, seul port ouvert du pays à l'exportation et à l'importation de l'étranger, au mouvement maritime international, centralisait les produits du pays pour les expédier à destination, au moyen des nombreux steamers qui viennent mouiller dans sa rivière. Cette habitude d'une grande région, ouverte par ailleurs plus directement sur le golfe de Cochinchine, utilisant comme intermédiaire un port situé hors de sa voie naturelle, en dehors de sa sphère d'action, ne paraît-elle pas curieuse? On ne peut s'expliquer sa survivance que par le peu d'importance des villes placées sur le Mékong, nullement visitées par les navires de mer, et obligées, par conséquent, de recourir à l'assistance du grand port de la colonie. Saïgon a vécu et vivra peut-être encore longtemps de cette routine des choses: il a, dans tous les cas, intérêt à la maintenir, malgré toutes les réclamations. Mais, au fur et à mesure que le pays se développe, que les centres du Mékong s'agrandissent, une réaction inévitable doit se produire contre les prétentions autocratiques d'une ville qui veut attirer à elle la puissance de production d'un pays muni d'autres voies d'expansion extérieure.

Celle des six bouches du Mékong qui présente les plus

grandes facilités d'accès est le Cua-Tieu, l'embouchure du nord. Elle se trouve à portée du grand phare d'atterrissage du cap Saint-Jacques, des feux du Soirap et du Mékong, qui portent tous les deux à 15 milles, et elle ménage, dès l'entrée entre les berges, un chenal sûr et profond. Il y a, il est vrai, un banc qui s'étend assez loin au large, sur une longueur de 9 milles (distance qui sépare les deux fonds de 4 mètres extrêmes), mais le plus petit fond que l'on rencontre est de 2^m, 20, un peu avant la bouée rouge de tribord. Comme, d'autre part, le régime des marées est le même aux embouchures du Mékong qu'à Caugio, qu'il révèle un marnage de 3^m, 7 en vive-eau d'équinoxe et de 3 mètres en vive-eau moyenne, on peut garantir le passage, au flot, de navires calant au moins 4 mètres, ce qui implique déjà un certain tonnage. De plus, il ne serait pas très difficile de baliser sérieusement la barre, et de créer le service de pilotage indigène nécessaire pour conduire les navires pendant la pleine mer de jour⁽¹⁾.

Plus loin, à 23 milles de la mer, se trouve Mytho, qui prend de jour en jour plus d'importance, et dont le port, chaque année, voit passer une grande partie du commerce de la Cochinchine, dont près des trois quarts du riz d'exportation. Les jonques de mer y viennent directement, mais il ne reste qu'un point de transit entre le Cambodge et Saïgon, comme l'endroit le plus voisin du débouché des canaux qui conduisent vers Saïgon les denrées à destination de l'étranger. Ce n'est guère pour nous qu'un centre occupé par des fonctionnaires, d'où des voix autorisées, nombreuses et françaises, ne s'élèvent jamais pour réclamer l'affranchissement de la servitude commerciale.

(1) Enfin, nous n'avons raisonné sur le banc du Cua-Tieu que d'après les cartes actuelles. Il est évident que les alluvions du grand fleuve entraînent d'incessantes modifications qui nécessiteraient une reconnaissance hydrographique sérieuse.

Tout autre est la situation de la capitale du Cambodge, Pnom-Penh, qui voit sa prospérité augmenter rapidement. C'est un centre de premier ordre au point de vue de la stratégie économique, à 173 milles seulement de la mer. Partant du nœud hydrographique des provinces hautes, de ces magnifiques Quatre-Bras qui forment devant la vieille cité khmer une nappe d'eau grandiose, le Mékong remonte à travers le Laos vers les rapides de Kong et les biefs supérieurs, comme le Tonlé-Sap vers les Grands Lacs et les provinces de Battambang et d'Ang-Kor. Le Bassac met Pnom-Penh en communication avec Chaudoc et Long-Xuyen, et le fleuve antérieur, atteignant le Cua-Tieu, est la gigantesque dérivation vers la mer. De par cette position privilégiée, Pnom-Penh voit partir de ses quais toute l'exportation du Cambodge, le riz, le poivre, le poisson des Grands Lacs, le coton, les cardamomes, le tabac, l'ivoire, les nattes cambodgiennes. On a calculé qu'il passait annuellement à Pnom-Penh 7 500 tonnes, pour le poisson seulement. Quel fret pour les navires ! Quel moyen de développer encore cette ville qui compte déjà 50 000 habitants⁽¹⁾ !

La Chambre de commerce de Pnom-Penh l'a compris, et appuyée par le résident supérieur du Cambodge, elle a pris l'initiative de l'agitation en faveur du Mékong maritime. Rien n'est plus instructif à cet égard que de feuilleter les procès-verbaux des 13^e, 14^e et 17^e réunions de cette chambre, où l'on voit résumées les grandes lignes de la question. Les exportateurs de Pnom-Penh se plaignent de ce que les for-

(1) Les statistiques officielles constatent malheureusement pour Pnom-Penh une diminution de la quantité de coton exporté du Cambodge.

1897	4 935 tonnes.	1900	866 tonnes.
1898	2 654 —	1901	1 601 —
1899	1 728 —		

Le coton du Cambodge est de meilleure qualité que le coton des Indes, il vaut, à Hong-Kong, 2 piastres de plus le picul.

malités douanières soient obligatoirement accomplies à Saïgon, ce qui les force à faire le voyage ou à entretenir un agent dans la capitale de l'Union indo-chinoise. Les importateurs de tissus indiens font entendre les mêmes doléances, faisant ressortir que cette manutention des colis à Saïgon ne va pas sans pertes ni détériorations, et que l'assurance qui les couvre se trouve rompue du fait. Ils mettent en avant les difficultés qu'éprouvent les maisons de commerce de s'installer à Pnom-Penh, à moins de n'être que des succursales de celles de Saïgon.

La question maritime qui résulte de ces désirs est également prévue. Les commerçants posent d'abord en principe que des navires de 4 mètres de tirant d'eau leur sont largement suffisants pour des voyages à Batavia, à Singapour et à Hong-Kong, et qu'en supprimant les frais de manutention des colis à Saïgon, on pourrait consentir pour ces navires à un fret très rémunérateur, en même temps que des droits de phare et d'ancrage *spéciaux au Cambodge*, moins élevés qu'à Saïgon, pourraient les attirer. La chambre n'hésite pas non plus à s'imposer le coût d'une école de pilotage au Cua-Tieu, autrement utile que celle de Sanbor, qu'on lui a imposée. Au besoin, on draguerait le banc de Pnom-Penh. Enfin, de tous côtés, on allègue la création de nombreuses usines, cotonnières ou rizeries, qui se fonderaient sur place pour travailler une matière directement exportée, et le développement de l'industrie locale résultant de la présence d'un port terminus. On parle aussi de l'apport, par les navires, d'une nombreuse main-d'œuvre chinoise, capable de mettre le pays en valeur.

Mais les obstacles se dressent, nombreux et tenaces, devant cette œuvre si légitime. L'administration des douanes s'y oppose, par terreur de la contrebande, de crainte que l'on ne débarque pendant la traversée de la Cochinchine des car-

gaisons à destination de Pnom-Penh, bien qu'il semble que le panneau de cale plombé et la surveillance d'un agent soient suffisants pour maîtriser cet accroc à la tyrannie douanière. Et Saïgon, que dit-il de cette velléité d'indépendance de Pnom-Penh ? Les correspondances échangées à cette occasion entre les deux chambres de commerce sont suggestives. Celle de Saïgon accuse celle de Pnom-Penh de vouloir un port « franc », alors qu'il n'a jamais été question que d'un port « libre », et elle attribue au terme « marchandises en droiture » la signification d'exemption de droits. C'est un peu jouer sur les mots, et là semble percer l'irritation qu'éprouve Saïgon de voir une obscure servante économique se développer et tendre à l'autonomie. On croit retrouver le même sentiment que celui qui a mis la capitale de si mauvaise humeur lorsque l'on a commencé au cap Saint-Jacques des travaux élémentaires de jetées et d'apponnements⁽¹⁾ ne menaçant en rien la suprématie saïgonnaise. Est-ce cette jalousie ombrageuse qui a inspiré l'étrange législation des ports ouverts en Cochinchine ?

Quelles que puissent être les idées de chacun sur ce sujet, nous n'avons pas cru pouvoir passer sous silence ce fait curieux et nouveau : la réaction commerciale et maritime du Mékong contre le courant habituel des importations cambodgiennes et cochinchinoises.

Nous ne saurions non plus omettre, après avoir examiné les conditions présentes de notre premier port indo-chinois, l'étude du centre industriel qui est né et s'est développé sur ces rivages de Cochinchine. Il augmente encore l'importance de Saïgon, en favorisant l'importation des matières ouvrables, en entretenant une nombreuse population ouvrière et

(1) Dragage de la passe de Binh-Dinh pour y donner 2^m,50 de profondeur à marée basse. Déplacement probable de l'apponnement.

en créant une activité jamais éteinte. A la réflexion, il est facile de se rendre compte de l'enchaînement logique des faits qui ont causé la situation actuelle. Saïgon est le lieu d'escale de nombreux navires, le point où un énorme matériel flottant, sujet à usure et à avaries, vient prendre contact avec la terre pour y subir des réparations et des refontes : le mouvement maritime suivi engendre forcément la présence, d'abord embryonnaire, puis plus importante, d'établissements destinés à subvenir à ses besoins. Ce n'est ici qu'une partie de la question, puisque Saïgon est le terminus, le centre de rayonnement d'une navigation fluviale très étendue, qui relie la capitale aux villes réparties sur toute l'étendue du réseau de rivières qui pénètre la Cochinchine et le Cambodge. Autant de gagné pour des ateliers de réparations, de construction même, la mise en chantier de chaloupes fluviales étant plus à portée d'ateliers encore peu développés. Mais, d'autre part, le riz, qui arrive des divers points de cette immense contrée pour s'embarquer à Saïgon, a besoin d'être décortiqué, de subir des manipulations le combinant en diverses qualités : il lui faut des usines, des rizeries, qui s'établiront tout naturellement au lieu de convergence de la matière agricole. Puisque, comme nous le disions il y a un instant, Saïgon a conservé le monopole presque exclusif des embarquements, ces usines ont un travail éternellement assuré, vu le manque de décortiqueries dans tout l'arrière-pays. Mais ces rizeries elles-mêmes sont faites de machines compliquées, d'engrenages délicats, qu'un usage continu éprouve de temps à autre : il faut réparer, il faut qu'il y ait à la porte du moulin un atelier capable de fabriquer de grosses pièces. Les grands travaux publics de Cochinchine (nouveau port de Saïgon, chemin de fer de Bien-Hoa, etc.) ont un effet identique, en surexcitant la production des établissements industriels, qui livrent directement les pro-

duits travaillés. Dans tout le pays, les villes s'embellissent, les provinces prélèvent sur leurs budgets locaux d'importantes sommes pour une série de constructions indispensables (ponts, égouts, canalisations, etc.). Les chantiers naissants, évitant avec sagesse de se spécialiser dans l'une quelconque des branches que nous venons d'énumérer, ont tiré parti de ce concours de circonstances qui devait amener leur naissance et leur prospérité, résultats établis par la progression des métaux importés, qui est de 600 p. 100 de 1893 à 1901, laps de temps pendant lequel les importations françaises décuplent :

Importation de quelques articles en 1901.

	DE FRANCE	DE L'ÉTRANGER
	Kilogr.	Kilogr.
Machines motrices à vapeur. .	288 309	648 239
Mécanique générale	1 981 866	120 500
Chaudières à vapeur	118 205	255 342

Remarquons aussi que ces trois causes : le riz, les navires, les usines, sont immuables et suffiraient, en l'absence d'une construction neuve intensive, à permettre aux ateliers d'attendre facilement des temps meilleurs. La stabilité des bases industrielles de Saïgon paraît ainsi évidente.

Quoi qu'il en soit, il ne faudrait pas s'attendre à trouver dans la capitale indo-chinoise une agglomération comparable à celles que présentent les grandes villes de l'Extrême-Orient, qui se sont développées d'une manière tout à fait inattendue dans l'espace de ces dix dernières années. A Shang-Haï, les navires trouvent le nécessaire et même le superflu. En 1902, la compagnie des Docks Farnham a fusionné avec la compagnie Boyd, sous la raison sociale « Farnham Boyd and C^y Farnham », avec un capital de 5 700 000 taëls, et la nouvelle organisation dispose de moyens puissants pour la construction et la réparation des bâtiments. C'est un véri-

table arsenal. Cette entreprise, notons-le, avait déjà englobé, en 1899, l'« Oriental Dock », dirigé par une compagnie allemande. La même concurrence germanique essaie d'installer en ce moment un dock pour le compte de la *Hambourg-Amerika*; on fait grand chez nos voisins de Chine. L'évolution industrielle du Japon dans l'art de la construction navale ne doit pas passer inaperçue, révélée qu'elle est par l'importance croissante des chantiers de Nagasaki, d'Osaka et d'Uraga. A Nagasaki, les établissements Mitsou-Bichi se sont étendus prodigieusement, gagnant sans cesse sur la montagne qui limite le fond de la baie, en de nouveaux ateliers et de nouveaux bassins de radoub. Les machines-outils et une bonne partie des matières premières (10 000 tonnes de fer d'Angleterre en 1899) viennent de l'étranger, mais les travaux et leur direction sont en entier dans des mains japonaises. On y construit maintenant des navires de 6 000 tonnes. L'année 1899 a été décisive dans l'histoire du génie maritime japonais. C'est de cette époque que datent les premiers lancements de croiseurs à Yokoska, et l'entrée dans la vie industrielle des ateliers d'Osaka, réservés aux navires de tonnage moyen. Tout récemment encore, une société s'est créée à Tokio, la *Uraga Dock company Limited*, pour établir à Uraga, dans le golfe de Yokohama, à deux pas de Yokoska, des chantiers de navires et de machines à vapeur. On a construit sur les rives encaissées du nouveau port deux cales sèches de 160 mètres de long sur 30 de large. Une profondeur d'eau à peu près uniforme de 10 mètres, sur tout le fond de la baie et en face des cales, rend les mouvements des navires très faciles. La compagnie d'Uraga a obtenu du gouvernement américain la commande de cinq petits navires de guerre pour les îles Philippines; ce fait a pris une grosse signification aux yeux de ceux qui connaissent bien le protectionnisme américain.

Dans l'Extrême-Orient du Sud, nous trouverons même des centres industriels importants. C'est d'abord l'arsenal de Fou-Tchéou, actuellement sous la direction exclusivement française de nos ingénieurs. Puis, à Hong-Kong, la grande compagnie *Hong-Kong and Whampoa Dock* règne sur toute l'île, et c'est d'elle que dépend l'arsenal de la marine de guerre, le *Admiralty Dock*. Ses ateliers s'étendent jusque sur l'enclave continentale de Kaolung, et jusqu'à Aberdeen, au sud de Hong-Kong, où elle possède des chantiers et deux bassins de radoub. C'est en quelque sorte une installation presque officielle, parachevée, par des établissements privés qui ont acquis une réputation méritée, comme la maison Carmichaël. Plus au sud encore, la *Tanjong Pagar* a créé à Singapour une série d'ateliers et de cales sèches dont usent largement les navires qui passent à cette bifurcation des routes maritimes. Bangkok même commence à construire des navires d'un certain tonnage, des machines surtout. De quelque côté que nous tournions nos regards, nous apercevons dans les divers ports d'Extrême-Orient des concurrents sérieux pour les industriels de Saïgon, mieux outillés que ceux de la capitale indo-chinoise, plus anciens aussi, héritiers d'une longue habitude et d'une vieille clientèle. La revue que nous allons passer des ateliers saïgonnais nous révélera des organisations, modestes il est vrai, sortant à peine de leur période de formation, mais dignes malgré tout de l'attention du touriste économique et du statisticien. Il n'est pas permis de les négliger, car elles contiennent peut-être le germe de créations grandioses.

Le moment est venu de dire un mot d'une artère qui joue dans l'existence maritime et industrielle de la dualité Saïgon-Cholon un rôle capital : l'arroyo chinois. Au point de vue maritime, l'arroyo est la dépendance du port de commerce,

son complément tout désigné, le vestibule par lequel arrivent les chargements de riz, et par lequel se fait la jonction de la navigation de haute mer et de la navigation fluviale. Qui n'a pas vu l'arroyo chinois n'emporte qu'une idée imparfaite du port de Saïgon. Industriellement, nous sommes dans un pays où les voies modernes de communication font à peu près défaut. Les chemins de fer n'existent pas ; les routes sont très peu nombreuses, à chaque instant coupées par des arroyos, qu'elles franchissent sur de mauvais ponts, prenant appui sur le sol spongieux et inconsistant des rizières, n'offrant aux volumineux transports, aux lourds charrois métalliques, qu'une résistance insuffisante. Pour toutes ces raisons, la voie d'eau, commode et pratique, utilisée depuis un temps immémorial par les indigènes, s'impose. Les ateliers et chantiers, les usines et les entrepôts commerciaux se sont donc établis le long de ce « chemin qui marche », pour communiquer plus facilement avec les navires et les outils de réparations. L'arroyo chinois, par la force même des choses, est devenu l'axe industriel du groupement, comme il en était l'artère commerciale. Sur ses rives sont venues naître les agglomérations ouvrières, pour s'éloigner le moins possible de la circulation générale.

L'arroyo chinois commence dans la rivière de Saïgon, à la hauteur des Messageries Maritimes. Les berges sont d'abord le siège d'une animation extraordinaire ; celle du nord est l'entrepôt des douanes et sert de mouillage habituel à toute une série de chaloupes à vapeur. Elle est couverte de marchandises, de caisses, de tonneaux, un peu comme un quai de Bercy en miniature. La création du port fluvial mettra bon ordre à tout cela, en faisant reculer jusqu'à l'alignement prescrit les innombrables cases qui gagnent sans cesse vers la rivière, construites sur pilotis dans la vase et la fange, pour abriter une population surabondante.

Plus loin, au sud, c'est Khanh-Hoï, le mouillage des barques de mer et de rivière, dont les mâts se pressent hauts et serrés, pendant 1 kilomètre environ. Puis, à cette animation, à ce mouvement perpétuel des êtres et des choses, succèdent le silence, le calme champêtre : l'arroyo quitte les centres pour s'enfoncer dans la campagne, pour serpenter paresseusement entre les rizières, dans lesquelles des affluents et des canaux minuscules déversent ses eaux fécondantes. On se croirait bien loin du foyer d'activité dont on entend pourtant le grondement, au travers des frais boeages, des sous-bois verdoyants des palmiers et des bananiers, dans les échappées furtives sur la plaine d'émeraude, sur le damier uniforme du pays de Cochinchine...

Mais ce n'est qu'un répit de courte durée. Bientôt les villages reparaissent : c'est Cauon-Glanh, Caucko, Choquan, la suite des groupements populeux qui réunissent Saïgon à Cholon, en attendant le jour où ils seront englobés dans la soudure fatale, la juxtaposition évidente des deux grandes cités. On côtoie les industries diverses du pays. Les bois de l'intérieur, bois de construction et de chauffage, s'entassent sur la terre ferme en piles soigneusement arrimées, les gros madriers noyés dans les fosses d'immersion. Plus en amont sont les chantiers de construction et de réparation pour les sampans ; une grande jonque, tirée au sec, exhibe sa carcasse que des calfats chinois radoubent à neuf. A deux pas sont des hangars de débitage des bois, où le bruit monotone et alternatif des grandes scies à main remplit les journées et les nuits. Des jonques déchargent, à grand renfort de coolies et de manœuvres, de la chaux, des briques, des tuiles, qui s'alignent en monceaux énormes, en pyramides gigantesques. Puis, l'industrie des poteries étale au soleil des rangées interminables de jarres aux grosses panses brunes de terre émaillée, des fourneaux aux formes bizarres.

Enfin, à un dernier-détour de l'arroyo, Cholon apparaît, avec ses multitudes de Chinois, ses quais fiévreux et remuants, sa fourmilière humaine. Nous voici en pleine Chine, à Canton ou sur le fleuve Bleu, bien que Cholon n'ait pas une antiquité comparable à celle des vieilles métropoles du Céleste-Empire. Elle fut fondée en 1778, par une corporation de Cantonais qui prit rapidement de l'influence sur les autorités annamites, au point de les amener à faire en 1820 les travaux nécessaires à relier la ville à Mytho. Depuis, le nombre des Chinois a sans cesse augmenté. Ils étaient 24 227 en 1901, répartis en congrégations de Canton, de Fo-Kien, d'Acca, de Trieu-Chau et d'Hainan. Toute la vie chinoise, avec ses usines et ses boutiques, ses pagodes et ses théâtres, donne à Cholon une physionomie étrange, qui n'est plus celle de Saïgon, de la ville aux silencieuses avenues et aux torpeurs lourdes...

L'arroyo chinois présente devant Cholon sa partie la plus animée et la plus pittoresque. Les chaloupes arrivent et repartent à chaque instant, faisant retentir l'air de leurs sifflets, accostant les appontements flottants, se mouvant avec peine au milieu de cette rivière naturellement étroite et rétrécie encore par les jonques qui s'amarrent sans vergogne perpendiculairement au chenal. Quelques travaux d'élargissement, quelques règlements d'amarrage deviennent de plus en plus urgents. Les grosses jonques de charge, lourdes et peu manœuvrières, ne naviguent qu'avec le courant pour elles ; les cinq ou six godilleurs de l'avant, les deux ou trois perches des côtés, sont insuffisants à communiquer au bâtiment une vitesse appréciable. Les gouvernails sont sans action. A certains moments, l'encombrement est extrême ; abordages, cris, vociférations, querelles de tous ces torsos jaunes luisants de sueur, rien n'y manque. Le contraste existe pourtant à côté de cette cohue, dans le ca-

nal de dérivation qui traverse Cholon en arc de cercle, canal calme et immobile comme ceux de Bruges-la-Morte. Là, sur une eau verdâtre et bourbeuse, jamais renouvelée par les courants, à l'ombre des grands arbres, d'autres jonques vides et silencieuses attendent la forte saison du riz, amarées tout contre les berges, en un repos morne.

L'arroyo, avons-nous dit, est l'axe industriel de Saïgon-Cholon. Il suffit, pour s'en rendre compte, d'énumérer tous les établissements qui sont construits près de lui. En quittant la rivière de Saïgon, nous trouvons sur la rive sud les ateliers Charléty, les chantiers Dupont et Bron, les ateliers Graf Jacques et C^{ie}. Les entrepôts de la maison Bonade viennent ensuite, prolongés dans la direction de Cholon par la distillerie Mazet et la nouvelle scierie Denis frères; la distillerie Fontaine et les rizeries de Cholon terminent la série. Ces rizeries développent sur les deux berges leurs hautes constructions et leurs vastes dépendances. On remarque sur la rive nord les usines de Nam-Long, de Ben-Soun-An et de Ban-Té-Guan suivant leur répartition en allant vers Saïgon; sur la rive sud, les rizeries Ly-Cheong, les rizeries « Orient » et de l'« Union » (appartenant à Speidel et C^{ie}), celles de Kian-Kong-Seng et de Ban-Té-Guan. Un bourdonnement d'enfer remplit ces huit usines, et sur les quais où l'on décharge et charge les paddys et les riz, où les coolies bousculent le passant, tombe une poussière rousse échappée des baies grandes ouvertes des étages supérieurs, obscurcissant l'air, envahissant les yeux et la gorge. Au-dessus se dressent les hautes cheminées de tôle et de pierres, les tours rigides que l'on aperçoit au loin, depuis Saïgon, toujours empanachées de ces traînées noires et floconneuses qui salissent l'or pourpre des couchants tropicaux.

Riz de Baïxau, riz de Go-Cong, riz de Vinh-Long, tout

vient s'engouffrer dans ces ruches qui n'arrêtent ni le jour ni la nuit. A voir ainsi ces rizeries en mouvement, en présence de l'avenir brillant qui semble s'ouvrir devant elles, il faut réellement un effort de volonté pour se reporter à leurs débuts pénibles, aux premiers jours de leur histoire. Nous n'avons pu, à propos du port de Saïgon, que donner un aperçu rapide de cette lamentable exportation des paddys, résultat de la législation fiscale de 1878. La sortie de cette denrée vers Hong-Kong, où s'étaient établis à la hâte les décortiqueurs chinois, ne fit que croître, malgré de nouveaux droits en 1881, jusqu'au tarif douanier de 1895, enlevant à nos usines le travail et à nos ouvriers le pain quotidien. Voici ces chiffres :

Exportation des paddys vers la Chine (tonnes).

1878. . . .	1 768	1886 . . .	213840	1897. . . .	18 797
1880. . . .	15 504	1892 . . .	107316	1898. . . .	21 696
1882. . . .	74 460	1895 . . .	163 000	1899. . . .	58 105
1884. . . .	83 300	1896 . . .	72 626	1900. . . .	28 775

Aussi faut-il entendre, dès 1881, les plaintes de nos usiniers, de ceux qui avaient engagé hardiment des capitaux dans ces entreprises, et qui rêvaient de doter Saïgon d'un centre industriel prospère. Avec quelle éloquence ne protestent-ils pas !

« La transformation de chaque picul de paddy en riz laisse environ 15 cents qui se distribuent entre les coolies, le fabricant de sacs, l'industriel, tous ceux enfin qui concourent à la création et au fonctionnement des décortiqueurs. C'est l'aliment d'un commerce considérable, très détaillé, très ramifié. C'est en quelque sorte la circulation du sang de la Cochinchine. Avec l'exportation actuelle, 8 millions de piculs de riz, c'est un gain annuel d'un million et quart de piastres. Or, que ce gain nous manque, que

feront tous ceux qui en vivent ? L'opium, l'alcool, le luxe de l'indigène n'en seront-ils pas fortement diminués, le Trésor n'en souffrira-t-il pas, l'ordre public aussi ? Laissera-t-on ce gain passer aux gens de Chine ?... Le paddy sort du champ, il traverse le pays, il n'y laisse rien et s'en va chez le voisin. Si au contraire on le décortique, il laisse plus d'un million de piastres. N'est-ce rien dans la fortune de ce pays pauvre, n'est-ce rien pour la tranquillité, pour les impôts, pour la dépense de tous, pour le bénéfice de tous par conséquent ? Cet argent gardé ici sert à la vie générale, au cultivateur d'abord qui fournit la base de la nourriture du travailleur, à l'industriel, à la régie, à l'importation. »

L'administration des douanes a fini par réformer ses anciens errements, et la crise que l'on redoutait ne s'est pas produite. La vie industrielle bat son plein dans les usines, et le simple curieux qui visite l'une d'elles, la rizerie « Orient » par exemple, en sort ébloui et assourdi par l'activité qui y règne. Tout l'ensemble des mécanismes de cet immense moulin est actionné par une machine compound, à deux cylindres, de 800 chevaux, qui communique le mouvement, au moyen de câbles en fil d'acier, à deux grands arbres longitudinaux traversant le rez-de-chaussée de bout en bout. Un autre moteur de 700 chevaux, inutilisé en temps ordinaire, est prêt à remplacer le premier en cas d'avarie. La vapeur est fournie par des générateurs chauffant à la balle de paddy, cette paille qui est le résidu naturel et gratuit du traitement de la matière première (1). Les machines sont à condensation, et c'est là le point faible d'un système qui, à marée basse, amène de fréquents désamorçages des pompes de circulation, en raison de la hauteur d'aspiration.

(1) La cendre des chaudières est d'ailleurs vendue comme engrais.

A l'intérieur, sur les trois étages de l'usine, c'est un fouillis de transmissions mécaniques, fonctionnant à toute allure, une agglomération de tamis, de meules, de norias, de transporteurs à rubans, de courroies de cuir fouettant l'air. Un tapage jamais arrêté, une poussière blanchâtre et impalpable accompagnent le tout. Le paddy, amené des docks où il était resté emmagasiné depuis son déchargement, est versé au rez-de-chaussée dans une cuve en maçonnerie où des élévateurs à godets viennent le prendre pour l'élever au troisième étage. La suite des opérations commence alors. C'est d'abord un tamisage qui enlève les pierres et les corps étrangers, puis le passage aux meules, où le premier décorticage a lieu, d'autres tamisages accomplis sous l'action de ventilateurs qui amènent le produit, après l'enlèvement des brisures, à n'avoir plus que 10 p. 100 de paille. Encore une traversée de tamis et de meules et le paddy n'a plus qu'une teneur de 0,5 p. 100. C'est l'instant choisi pour l'envoyer aux blanchisseries, où il passe entre un cylindre frotté à l'émeri et une toile métallique, laissant échapper sa farine au dehors. C'est la fin. Comme le paddy passe d'une station à l'autre, en tombant par son propre poids d'étage en étage, on doit à plusieurs reprises l'élever jusqu'au plancher supérieur, pour pouvoir continuer les manipulations : c'est le rôle des norias à godets. On peut d'ailleurs, en interrompant les opérations à un moment quelconque, obtenir du riz cargo à la teneur voulue, de 0,5 p. 100 à 20 p. 100. Les faibles teneurs sont réservées aux distilleries, et les fortes aux blanchisseries d'Europe.

La production d'une telle usine est, par 24 heures, de 700 à 900 tonnes de riz cargo et 400 à 600 de riz blanc. La rémunération des capitaux ne laisse rien à désirer, car, pour la rizerie Kien-fat-seng établie à Saïgon, elle fut achetée 200 000 piastres et en rapporte chaque année 120 000, soit

un placement de 60 p. 100. Et pourtant, il est à noter que cette usine est une des plus mal disposées au point de vue des transports. L'emmagasinement des paddys de l'intérieur se faisant à Cholon, les moulins de cette ville ont le paddy sur place, et n'ont plus que le gabarage du riz blanc jusqu'aux navires. Les usines de Saïgon doivent faire venir leur paddy de Cholon, et le fait d'être sur les quais de chargement des vapeurs ne compense pas cet inconvénient, car il faut à peu près deux jonques de paddy pour une de riz blanc, ce qui double les prix de transport. Si donc de nouvelles usines s'établissent, il est plus que probable qu'elles iront encore renforcer le nombre de celles déjà créées à Cholon.

Presque toutes ces rizeries possèdent un petit atelier mû par un moteur indépendant, actionné lui-même par une chaudière spéciale, pour pouvoir travailler malgré l'arrêt de l'usine. Cet atelier fait les menues réparations. A la rizerie Kien-fat-seng, il possède jusqu'à deux forges, un étai-limeur et deux tours. Pour les réparations de quelque importance, pour les grosses pièces, les usiniers sont obligés de s'adresser aux établissements industriels de Saïgon. Nous allons donc parler de ces derniers.

Nous commencerons par l'*arsenal de la marine*. Bien que cette étude paraisse avoir plutôt sa place au chapitre de la marine de guerre, elle se rattache par de nombreux points à la monographie des ateliers saïgonnais, dont l'arsenal est le plus important. Ce dernier a en effet une telle influence sur le centre de Saïgon, tant pour le recrutement de la main-d'œuvre que pour les marchés de matière première et les adjudications, qu'il se présente en somme comme un grand chantier privé, qui ne se différencie de ses voisins que par la destination de ses travaux, réservés à la marine nationale. Nous le présenterons donc ici.

Compris entre le boulevard de la citadelle, le Jardin botanique, l'arroyo de l'Avalanche et la rivière de Saïgon, l'arsenal étend, dans ce vaste quadrilatère, la suite indéfinie de ses petits pavillons carrés, coupée d'allées rectangulaires aux arbres verts, qui donnent à cet ensemble une allure coloniale, celle de bâtiments spécialement outillés en vue de la chaleur. Ces constructions s'étendent jusqu'au bassin de radoub ; elles sont prolongées de l'autre côté par un grand terrain vague, confinant à la partie de la rivière où sont mouillés les navires en réserve. C'est ce terrain qui doit recevoir prochainement le nouveau parc à charbon.

Dès l'entrée, nous pénétrons dans le hangar des forges, installées sur des données assez pratiques. Le grand ventilateur du fond, à moteur indépendant, refoule l'air dans les trente feux dont les flammes éclairent le hall d'une lueur de brasier. Trois marteaux-pilons de 2 000, 1 200 et 150 kilogr. retombent en cadence sur des masses de métal rouge. Les forges sont munies de tous les accessoires nécessaires. On y trouve un four à réchauffer, un laminoir pour barres de fer et deux grues de 6 000 kilogr., précieuse pour la manœuvre des gros poids. Cette usine a même pu forger une manivelle pour le *Bugeaud*.

La fonderie, qui a fait un gouvernail de 4 tonnes pour le *Kersaint*, ainsi que des corps-morts de 2 à 5 tonnes pour le port de commerce, est contiguë aux forges. Quatre cubilots de 6 000 kilogr., 3 000 kilogr., 1 000 kilogr. et 100 kilogr., dotés de monte-charges pour le coke et la fonte, sont complétés par une étuve à quatre fourneaux, deux batteries de creusets et un four-réverbère de 1 200 kilogr. Les pièces, une fois coulées et refroidies, sont enlevées par deux grues de 15 tonnes.

L'ajustage s'étend parallèlement à la rivière, dans un atelier qui donne d'un côté sur les forges et de l'autre sur la

chaudronnerie et le petit bassin. Les arbres longitudinaux, actionnés par un moteur de 60 chevaux à condensation, communiquent, au moyen de courroies, le mouvement aux machines-outils réparties aux différents points de la salle. Toutes ces machines ont été commandées de Paris, examinées par la commission du grand outillage et expédiées ensuite à Saïgon. Quant aux matières premières (fers), elles sont fournies par le port de Toulon, ou bien achetées sur le marché de Saïgon, aux commerçants en gros, à la maison Descours-Cabaud, par exemple. On ne compte pas moins, dans le hangar de l'outillage, de trente-cinq tours, auxquels sont adjoints les types ordinaires des principaux outils, une fraiseuse, une tailleuse d'engrenages, deux taraudeuses, deux raboteuses, cinq étaux-limeurs, une tailleuse de fraises, une affûteuse, trois perceuses radiales, trois perceuses sur colonnes et cinq tours-revolvers. Quelle que soit l'importance de cet atelier, elle n'est pas encore suffisante pour les besoins de l'arsenal ; on projette une extension très prochaine. L'ajustage va gagner une salle entière sur la grosse chaudronnerie, et cette dernière sera repoussée dans la direction du petit bassin. Les commandes des machines-outils sont déjà faites, et une partie de la grosse chaudronnerie déjà placée dans un hangar neuf, installé à faux frais sur le bord du bassin.

A la grosse chaudronnerie est annexé un vase clos en maçonnerie servant aux essais de chaudières, avec tirage forcé. Les chaudières principales, qui fournissent la vapeur à toute l'installation mécanique, sont au nombre de trois.

Au nord et au nord-ouest de l'arsenal se trouvent les magasins divers et les ateliers de moindre importance. On y remarque deux magasins de machines, l'atelier de menuiserie et voilerie, la salle des recettes, la scierie, le charpentage, les ateliers des embarcations et des bâtiments en fer,

le hangar à bois et enfin les ateliers des mouvements généraux. Ces ateliers, quoique secondaires, fournissent néanmoins un travail considérable.

L'arsenal tout entier est éclairé à l'électricité. Deux stations se relaient pour alimenter les circuits et les différents moteurs. La première est placée près de l'atelier d'ajustage et comprend deux dynamos de 75 volts et 150 ampères, que l'on peut même coupler en tension pour les grandes distances : elle est chargée de l'éclairage des navires amarrés à l'appontement du charbon. La deuxième station est située près du grand bassin de radoub ; elle est identique à la première et utilise deux anciennes dynamos provenant du *Bayard* et du *Duguay-Trouin*. A la première station sont annexés l'atelier d'électricité, qui fabrique les induits et les inducteurs, ainsi que l'atelier de polissage, de nickelage et de cuivrage, auquel une petite dynamo indépendante fournit le courant nécessaire.

Outre les réparations, l'arsenal de Saïgon fait aussi de la construction neuve. De la petite cale installée près de l'entrée du grand bassin sont déjà sortis trois torpilleurs destinés à la défense mobile du port de guerre, qui ont pris rang sous les dénominations de *6. S*, *7. S* et *8. S*. Il y aurait tout intérêt pour notre marine à faire quelques sacrifices pour développer et activer cette partie des travaux : en quelques années, l'arsenal pourrait sans doute fournir de ces petits bâtiments les points d'appui que l'on se propose d'installer sur la côte d'Indo-Chine. Malheureusement, cet établissement est trop occupé par les réparations continuelles des navires qui passent à Saïgon : la construction des torpilleurs devient une sorte de *volant*, qui n'utilise que les ouvriers rendus disponibles par l'arrêt d'autres chantiers.

Le problème s'est posé de bonne heure de munir notre port indo-chinois de moyens de radoubage suffisants pour

les grands navires. Les trois petites cales de halage de l'arsenal ne suffisant pas, on fit venir de France un dock flottant, construit par le Creusot, long de 130 mètres et large de 30 mètres. Un hasard malheureux voulut qu'il coulât peu de temps après son arrivée, près de l'entrée de l'arroyo de l'Avalanche, où une bouée indique encore son emplacement aux bâtiments qui remontent la rivière pour aller tourner au point A. Comme il était impossible de le renflouer, on s'est borné à en cisailer les flasques, que l'on a utilisées pour faire de petits appontements, et à en extraire différents moteurs qui ont servi ensuite dans l'arsenal. Un de ces moteurs assure maintenant le vidage du petit bassin ; il a séjourné dix-sept ans dans l'eau, ainsi que sa chaudière ! Ce petit bassin est réservé aux navires de guerre de faible tonnage, ainsi qu'aux bâtiments des Messageries fluviales : les autres passent au grand bassin. L'absence funeste de moyens de carénage au port de commerce, dont nous avons déjà parlé, amène à l'arsenal de nombreux vapeurs. Ils paient pour l'entrée et pour la sortie, plus une somme variable, fixée par jour et par tonne de jauge ; ils font par leurs propres moyens le nettoyage de leur carène.

Le grand bassin, que l'on va bientôt doubler par un autre, est le seul qui réponde vraiment aux exigences modernes. Il a été inauguré le 8 janvier 1888. La construction a été faite, d'après le système Hersent, par M. Pavillier, ingénieur des ponts et chaussées, au moyen de deux caissons métalliques fondus par l'air comprimé : elle a duré de 1884 à 1888. Toute une organisation accessoire dispose de moyens puissants pour assurer le vidage. Dans un puits en maçonnerie contigu à la forme, foncé également au moyen d'un caisson métallique, se trouvent deux moteurs de 120 chevaux qui actionnent deux turbines de 600 mètres cubes et deux thirions de 80 tonnes : la vapeur nécessaire est fournie par six

chaudières. Le grand bassin a 160 mètres de long, ce qui peut ne pas paraître suffisant (le nouveau en aura 200) ; on vient récemment d'augmenter d'un mètre sa largeur.

Disons, pour terminer cette brève description, que l'arsenal de Saïgon possède comme matériel flottant une drague et deux pontons-mâtore, l'un de 50 tonnes, l'autre de 16 tonnes.

Les ateliers des Messageries fluviales viennent immédiatement après l'arsenal par ordre d'importance. L'existence d'un très nombreux matériel naviguant, l'ancienneté des chantiers, les réparations continuelles et les constructions neuves qui s'y poursuivent chaque jour, les ont amenés a un degré de prospérité remarquable. A défaut de commandes du dehors, ils auraient un aliment d'activité déjà presque suffisant avec l'entretien de cette belle flottille qui couvre les rivières de la Cochinchine et du Cambodge.

C'est sous la très aimable direction de M. Tamain, ingénieur de la Compagnie, que nous effectuons cette intéressante visite.

Tout l'outillage principal des chantiers se trouve placé sur la rive droite de la rivière de Saïgon, à côté des bureaux du directeur et des principaux employés. On y remarque la fonderie qui possède deux cubilots de 3 à 5 tonnes, un four à réchauffer de 100 kilogr. et un autre four à couler le bronze. L'outillage est tout près, mû par une machine de 60 chevaux avec chaudière chauffant au bois. Plus loin sont les forges, l'atelier de modelage sur bois, où travaillent des Chinois, et enfin les bureaux de dessins, où des dessinateurs indigènes agrandissent ou recopient les plans faits sous la direction des ingénieurs. De nombreux travaux s'exécutaient dans ces divers ateliers. L'outillage était occupé au montage d'une machine pour chaloupe à vapeur de 80 tonneaux, construite pour le compte de l'administration, en même temps qu'on

réparait l'arbre de couche et l'hélice d'un vapeur de commerce. Le grand tour de 8 mètres permet en effet de travailler les hélices des navires de la taille des petits-courriers du Tonkin. Mais, rien qu'à voir ce chantier, à considérer l'entassement des ouvriers et des machines sur ce petit espace, on devine qu'il serait urgent de prévoir une extension prochaine. Pourtant, cette extension paraît difficile à réaliser, car l'établissement des Fluviales est déjà de date ancienne, et les maisons environnantes, construites depuis longtemps, entourent les ateliers d'un réseau de murailles impossible à franchir maintenant. La compagnie a donc cherché son développement sur un autre terrain.

Elle a d'abord créé sur le quai, près des appontements où viennent s'amarrer les petits vapeurs de rivière, une scierie qui sert en même temps d'atelier de charpentage. Les bois de différentes essences, le teck, arrivent du Laos ou de Bangkok par chargements entiers, pour être débités par les trois grandes scies qui fonctionnent sans interruption. Toute l'ébénisterie est installée à côté de la scierie et c'est de là que sort l'ameublement des vapeurs de la compagnie.

Embarquement dans une petite vedette : deux minutes de traversée, et nous voici sur la rive gauche de la rivière. Nous accostons un appontement réservé aux Fluviales, muni d'une grue de deux tonnes et d'une voie ferrée ; il dessert tout le second groupe des chantiers, celui qu'il a été impossible de placer sur la rive droite, pour les raisons citées plus haut. Les Messageries ont accumulé là, dans de vastes magasins, les approvisionnements de matières premières nécessaires pour effectuer, même à l'improviste, les travaux les plus variés ; il s'y trouve un assortiment complet de fers achetés à l'avance, de préférence en France.

La rive gauche renferme les réserves de combustible. Les vapeurs des Fluviales chauffent tous au bois, à part celui de

la ligne Saïgon-Bangkok, qui chauffe au charbon. Il existe donc un dépôt de bois et un dépôt de charbon, ce dernier entièrement constitué avec des briquettes de Cardiff. La compagnie a même voulu s'outiller pour fabriquer les briquettes elle-même, au moyen d'un mélange de poussière de Cardiff et 2 p. 100 de brai. Elle s'est heurtée, malgré une machine perfectionnée, à de fortes difficultés à cause de la haute température de Cochinchine, qui liquéfie le brai à l'air libre : le besoin d'un réfrigérant se fait sentir.

L'atelier de la grosse chaudronnerie est doublé d'un autre, muni de quelques outils de première nécessité, qui est chargé de faire le montage des pièces qui arrivent du chantier de la rive droite, sur la première cale de construction. Lors de notre visite, on y travaillait à une chaloupe de 25 mètres dotée d'une machine de 80 chevaux. Parallèlement à cette cale s'en trouve une autre, avec berceau à galets, destinée au carénage des navires de 40 mètres, car il est à noter que la compagnie n'utilise des bassins de l'arsenal qu'en cas d'absolue nécessité. Ce berceau à galets sert aussi au lancement des chaloupes construites sur les deux cales voisines.

Les Messageries fluviales construisent des chaloupes en série, seulement pour le compte de l'administration. En ce qui concerne leur propre matériel, elles ne dépassent jamais la longueur de 40 mètres, exception faite toutefois de l'*Atalo* (60 mètres) sorti des chantiers de Saïgon. Plusieurs vapeurs, comme le *Hainam* (50 mètres), construit à Nantes, sont venus de France, renforcés au moyen de pavois volants reliant le bastingage inférieur au spardeck. Les Fluviales ont fait également des réparations importantes, comme celle du *Mezly*, voilier construit sous le régime de l'ancienne loi de 1893, hâtivement et mal, arrivé à Saïgon avec 1^m,40 d'eau dans la cale. On dut refaire tout son ciment et placer de

nouveau 40 000 rivets : ce travail, malgré son importance, ne dura que trois mois.

Tout un autre groupe industriel a pris naissance sur les bords de l'arroyo chinois. Il se compose de chantiers d'une importance individuelle moindre que celle des établissements que nous venons de passer en revue, mais qui constituent, par leur juxtaposition, un centre qui est loin d'être négligeable.

Les *ateliers de Khanh-Hoï* sont situés sur la rive sud de l'arroyo chinois, à côté du pont du même nom, près du port des barques. Fondés en 1885, ils sont actuellement sous la direction de M. Charléty. Ils construisent de nombreuses chaloupes à vapeur pour l'administration, les douanes, le port de commerce. Par l'adoption de la construction en série, ils ont fait baisser le prix de l'unité de 16 000 à 12 000 piastres. Outre la construction neuve, M. Charléty fait aussi de nombreuses réparations aux vapeurs de commerce, surtout pour le compte des Chargeurs-Réunis et de la Compagnie nationale ; il faut encore ajouter à ces travaux la construction des charpentes en tôlerie pour le gouvernement, et l'entretien continuel des mécanismes des rizeries, à portée de l'atelier par la voie de l'arroyo chinois. Les ateliers Charléty ont même été chargés par le gouvernement de l'installation d'une scierie à vapeur au Lang-Biang, et ils ont construit à cet effet un camion à vapeur de 15 chevaux destiné au transport du matériel entre Phan-Rang et le Lang-Biang.

Ces chantiers, qui se fournissent sur place de matières premières, ont une disposition parfaitement bien comprise. On voit, rien qu'à l'aspect des hangars qui abritent les machines, que les directeurs ont été guidés par le souci très pratique de réduire le plus possible les frais généraux et les dépenses inutiles. La fonderie est commodément installée et peut fondre des pièces de 1 500 à 1 800 kilogr., elle pos-

sède deux cubilots et coulait, lors de notre visite, un tour à métaux, des poulies, une roue à engrenages, etc. L'outillage est mû par une machine de 35 chevaux, que l'on se propose de bientôt remplacer par une autre plus forte, de 75 à 80 chevaux. La chaudière qui fournit la vapeur nécessaire au moteur chauffe, détail à noter, avec de la balle de paddy, dont les cendres, tout comme dans les rizeries, sont revendues comme engrais. De l'avis du directeur lui-même, les ateliers actuels seraient insuffisants, et il faudrait procéder à une extension inévitable; un nouveau hangar abritera les forges et la chaudronnerie, et la fonderie sera transformée.

Les chantiers *Dupont et Bron* se sont fixés près de l'embouchure de l'arroyo chinois, sur la rive sud, immédiatement à côté de l'agence des Messageries Maritimes. Les directeurs sont d'anciens contremaitres de M. Charléty, qui ont quitté leur premier patron pour s'établir à leur compte; il est juste d'ajouter que les ateliers qu'ils dirigent se sont attiré une nombreuse clientèle, autant par leur complaisance que par la célérité et le fini des travaux. Ceux-ci sont à peu près les mêmes qu'à Khanh-Hoï, et la construction des canots à vapeur y est très active. De plus, la période des grands travaux publics que l'on vient d'inaugurer en Indochine a eu une répercussion immédiate sur les différents chantiers et en particulier sur ceux-ci. La plus grande partie du gros matériel de chemin de fer, rails, traverses, matériel roulant, vient directement de France, mais, pour une foule de constructions accessoires, telles que ponts, charpentes de gares, etc., dont on perçoit l'utilité en dernier lieu, force est pour l'entreprise de s'adresser aux établissements locaux. Celui de MM. Dupont et Bron a amplement profité de ces commandes, qui ont coïncidé avec des réparations très fréquentes des navires de commerce. Le travail augmentant dans de fortes proportions, les directeurs se

sont résolus à accroître leur outillage, mais ils sont encore retenus par la crainte et l'incertitude de l'avenir. Continuera-t-on ces grands travaux publics, dont beaucoup reflètent plutôt les idées particulières des dirigeants que des nécessités économiques bien sérieuses ? Un nouveau gouverneur général ne changera-t-il pas le plan de son prédécesseur ? Autant de questions auxquelles la prospérité de nos chantiers serait intimement liée, s'ils se mettaient par trop à la remorque des décisions gouvernementales.

Dans l'état actuel des choses, l'outillage des ateliers Dupont et Bron est pourtant assez développé. Mû par une machine de 35 chevaux, il comprend la série ordinaire des machines-outils : raboteuses, poinçonneuses, cisailleuses, tours usuels, tours à plateaux, rien n'y manque. Les forges sont composées de six feux, soufflés par un ventilateur actionné par l'ancienne machine de l'outillage, du type locomobile, et les pièces sont battues par un marteau-pilon de 1 500 kilogr. La fonderie coule jusqu'à 2 000 kilogr., possède un cubilot, un fourneau à couler le bronze et un pont roulant pour le transport des poids lourds. En février 1902, les ateliers faisaient à la fois les conduites d'eau de Pnom-Penh, des écubiers, un arbre de butée pour la *Tamise* (M. M.), les réparations du *Vesper* et diverses chaudières pour des navires de rivière ; ils traversaient une période d'activité remarquable.

Les ateliers *Graf, Jacques et C^{ie}* sont aussi sur l'arroyo chinois, un peu plus loin que ceux de Khanh-Hoï, en allant vers Cholon. C'était anciennement l'établissement Graf, de Layhacar et C^{ie}, mais M. de Layhacar s'est retiré, il y a environ deux ans, et, depuis ce moment, le chantier fonctionne sous la nouvelle raison sociale.

Quoique peu important relativement à ceux que nous venons de citer, il trouve encore des commandes suffisantes

pour les rizeries, et surtout pour la construction neuve de chaloupes à vapeur de 20 à 22 mètres. Celles-ci, au fur et à mesure de leur sortie des ateliers, sont montées dans un vaste hangar orienté perpendiculairement à l'arroyo et doté d'appareils de levage : on les transporte ensuite sur le bord de l'eau pour effectuer le lancement. Un autre hall, de dimensions plus modestes, est installé de l'autre côté de la route, et sert aussi à la construction des canots à vapeur, qu'il est alors très facile de mettre à flot. Les ateliers ont ainsi construit des petits bâtiments pour le compte de l'administration, ou pour les services assurés par les Chinois entre Saïgon et Pnom-Penh.

La fonderie, bien située, possède un cubilot de 2500 kilogr. Elle a obtenu l'adjudication des crapauds de mouillage pour le nouveau port de commerce, pièces ne pesant pas moins de 5000 kilogr. Une ancienne machine marine de 40 chevaux, fonctionnant à 4 kilogr., actionne les outils de la salle principale. C'est de là que sortent les charpentes en fer que l'on monte ensuite dans la cour de l'usine. L'administration du chantier désire vivement un agrandissement, que l'on obtiendrait en plaçant l'atelier de mécanique dans le nouveau hangar et en abandonnant l'atelier actuel comme dépôt de vieille ferraille. La transformation est proche.

*
* *

Nous n'avons pas encore parlé de la main-d'œuvre employée sur ces divers chantiers. Cette question a en effet une importance telle qu'il est absolument nécessaire de la traiter à part, pour réunir dans une seule étude des éléments dont la dispersion nuirait à la mise en relief du problème. La solution de ce dernier nous donnera en même temps une idée de ce qu'il est possible de faire en Indo-Chine, dans la voie du développement industriel et agricole, où le prolé-

tariat indigène jouera un rôle direct. Nous verrons ainsi le fond qu'il est possible de faire sur les populations autochtones, l'aide qu'elles sont capables de nous apporter, par leurs bras et leur cerveau, dans la réalisation des hautes conceptions faites par les économistes et les gouvernements. Et puis, Saïgon est un des centres d'Extrême-Orient où nous pourrions étudier de près cette fameuse main-d'œuvre asiatique, aussi bien chinoise qu'annamite, qui reste pour les Européens mystérieuse et énigmatique, et appelée, d'après les sophismes courants, à des destinées prodigieuses. C'est elle qui doit envahir le monde, le peupler de nouveaux venus aux salaires dérisoires, en amenant les plus graves perturbations économiques. Il est donc urgent de voir si ces pronostics ne sont pas quelque peu exagérés, et cela au moyen d'une enquête directe, personnelle et impartiale.

L'agglomération industrielle de Saïgon présente des effectifs assez considérables : 95 ouvriers aux ateliers de Khanh-Hoï, 160 aux chantiers Dupont et Bron, une centaine à la maison Graf, 800 aux Messageries fluviales, 1 800 à l'arsenal, forment un total respectable de 3 000 environ. — Cette armée ouvrière est assez solidement encadrée de gradés indigènes, dits *caï*, sorte de contremaîtres ou chefs d'ateliers. Les contremaîtres européens sont en très petit nombre : on en compte un chez Graf, trois aux Fluviales, vingt à l'arsenal, soit une trentaine en tout. Une plus forte proportion de ces Européens serait souhaitable ; malheureusement, peu de nos compatriotes consentent à s'expatrier, à venir travailler sous ce climat ingrat de la Cochinchine. Ils ne le font, en tous cas, qu'à des conditions un peu draconiennes, auxquelles les directeurs d'entreprise ne peuvent pas toujours souscrire. D'ailleurs, comme une forte partie de la clientèle de ces derniers est constituée par les navires anglais et allemands qui viennent se faire réparer à Saïgon, il est souvent

nécessaire que les contremaitres parlent au moins l'une de ces deux langues si utiles. Combien y a-t-il de postulants remplissant cette condition ?

Deux mots des salaires, au sujet desquels s'engagent toutes les discussions et les polémiques. Ils varient naturellement avec l'emploi de l'ouvrier, suivant qu'il s'agit d'un ouvrier d'art (ajusteur, tourneur, chaudronnier), ou d'un simple manœuvre. Les premiers ont sensiblement la même paye, quelle que soit leur spécialité. Voici donc ces payes, réduites en francs au taux de la piastre, en février 1903 (1 piastre = 2 fr.) : à l'arsenal, les ouvriers d'art touchent de 1 fr. 90 à 2 fr. 80 ; aux Messageries fluviales, de 4 à 5 fr., et les manœuvres, de 2 fr. à 2 fr. 20. Les chantiers Dupont et Bron paient 4 fr. les ouvriers d'art et 1 fr. 20 à 1 fr. 40 les coolies. La maison Charléty est la seule qui établisse une différence sensible dans le personnel de la première catégorie. Les fondeurs touchent de 2 fr. 40 à 2 fr. 80, les ajusteurs et tourneurs, de 3 fr. 60 à 4 fr. Quant aux coolies, leur solde est de 1 fr. 60. Le salaire des *caï* est légèrement relevé par rapport à celui des simples ouvriers : il atteint 3 fr. 60 aux ateliers Charléty et jusqu'à 5 fr. à l'arsenal. Il est juste d'ajouter que, dans ce dernier cas, il s'agit d'individus ayant près de trente ans de services à l'État, ce dont il est impossible de ne pas tenir compte. D'une manière générale, on peut dire que cette organisation des *caï* n'est pas aussi utile qu'elle le paraît au premier abord. Les résultats de cette direction indigène n'ont jamais été bien brillants, mais on s'est heurté là à une vieille tradition des races jaunes, qui veut que tout groupement, toute collectivité, si petits qu'ils soient, manœuvrent et opèrent sous la direction d'un chef choisi parmi eux. La journée de travail, élément très important de comparaison, varie suivant les établissements. L'arsenal a adopté la journée de huit heures, les autres chantiers

celle de neuf heures, à l'exception des Messageries fluviales, qui maintiennent leur longue journée de dix heures : c'est sans doute la cause des salaires élevés que nous avons remarqués pour les ouvriers de cette compagnie.

La valeur professionnelle de ces ouvriers indigènes, chinois ou annamites, est incontestable. Il serait d'ailleurs étrange que ces peuples, dont on a fait si vite d'excellents mécaniciens et chauffeurs, à terre et à bord des navires, que l'on a même initiés au maniement des moteurs à pétrole, qui ont avant tout le génie et la curiosité des mécanismes, ne devinssent pas des ouvriers de premier ordre. Et de fait, les directeurs et contremaitres européens sont unanimes à rendre justice à l'habileté manuelle de leurs ouvriers, dont les progrès rapides et surprenants les ont souvent étonnés. Les travaux ne vont peut-être pas très vite, mais ils sont caractérisés par une minutie, un fini, un souci des petits détails qui sont le reflet direct des qualités passives des races d'Extrême-Orient, de leur patience et de leur calme inaltérable. On trouve parmi les Annamites de très bons tourneurs ; c'est la spécialité pour laquelle ils semblent avoir des préférences. Les ajusteurs ont aussi donné satisfaction : on me citait, aux ateliers Charléty, l'exemple d'un *caï-ajusteur* en lequel les directeurs avaient une confiance absolue, le considérant comme équivalant à un excellent ouvrier européen. A l'arsenal, on a même employé les indigènes aux travaux délicats et précis, comme au montage des machines électriques, à la confection des inducteurs et des induits, à l'atelier de cuivrage et nickelage, à l'horlogerie, sans le moindre mécompte. L'ouvrier chinois trouve plutôt sa place au charpentage, à la grosse chaudronnerie, au rivetage et au matage des tôles ; là encore, il fait merveille.

Cette question de la main-d'œuvre ne peut pas être entièrement résolue avec les deux éléments que nous venons

de mentionner : salaires et habileté professionnelle. Ce sont évidemment les plus importants, mais à côté d'eux interviennent d'autres, moraux pour la plupart, ayant trait au caractère de la race, à ses mœurs, aux relations plus ou moins faciles des ouvriers et des patrons, aux dispositions d'esprit particulières à des peuples si différents de ceux de l'Occident. Ce sont ces données d'un ordre tout spécial, abstrait pour ainsi dire, impossibles à chiffrer comme un salaire ou une valeur technique, qui viennent sérieusement modifier les conclusions auxquelles pourraient amener les quelques aperçus précédents.

D'abord, l'ouvrier indigène excelle dans le travail qu'on lui confie lorsqu'il l'a vu déjà faire plus d'une fois, lorsqu'il l'a fait lui-même, lorsqu'il a une pièce semblable ou analogue sous les yeux. C'est un bon copiste, pas assez sûr de lui pour s'aventurer en dehors des sentiers battus, pour inventer une simplification, pour chercher un perfectionnement à ses méthodes : il reste à la place où on l'a laissé, agissant d'après une impulsion première invariable. C'est un routinier, un homme que les circonstances ont amené à un certain niveau d'éducation industrielle, et qui s'y maintient sans descendre, mais sans monter non plus. D'une patience angélique, d'une passivité sans exemple, le temps n'a pas de valeur pour lui, et il ne saisira pas la nécessité d'abrégier la durée d'un travail, pas plus que celle d'améliorer le rendement industriel d'une organisation quelconque. Son cerveau ne connaît pas l'effervescence intellectuelle d'où naît une invention, et le souci que nous avons de ces choses lui paraît bizarre, étrange, déplacé même. Le *nhaqué* laboure son champ comme au temps de Gia-Long ; l'ouvrier, si on le laissait dans son ornière, tournerait dans deux mille ans une pièce comme il le fait aujourd'hui.

L'ouvrier indigène est également très spécialisé. Nous ne

voulons pas dire par là qu'il est impossible d'envoyer un tourneur à la fonderie, ou un fondeur à l'outillage ; c'est évident, et il ne faudrait pas y songer même avec un ouvrier européen. Mais, dans chaque branche du métier, les ouvriers sont partagés entre des besognes particulières à chacun, et qui n'empiètent pas les unes sur les autres. On obtiendrait un résultat très médiocre le jour où, dans un cas pressé, on voudrait donner à l'un l'occupation ordinaire de l'autre. Les « moi pas connaître » pleuvraient dru. C'est encore là un des inconvénients majeurs de la race annamite. A terre, l'existence des innombrables domesticités des maisons européennes n'a pas d'autre cause ; le *beo* (cuisinier) refusera obstinément de donner un coup de balai dans la salle à manger, tandis que le *sai* (cocher) se croira déshonoré si on l'oblige à arroser le jardin. Nos indigènes, qu'ils soient ouvriers, boys ou coolies, ignorent totalement ce que nous appelons le « débrouillage », cette faculté tout occidentale de s'adapter à des travaux divers, avec une bonne volonté consciente des nécessités du moment. Pour conserver le bon fonctionnement d'un atelier, il est indispensable de ne pas aller à l'encontre de cette spécialisation à outrance, de ne pas sortir du train-train journalier où chaque cerveau aperçoit sa tâche toute tracée, le chemin qu'il doit suivre semblable à celui qu'il a parcouru la veille.

Dans ces conditions, en raison du manque complet d'initiative de cette main-d'œuvre indigène, on conçoit toute la nécessité qu'il y a à lui assurer l'appui et la direction de nombreux contremaîtres européens, chargés de la guider lors d'une tâche nouvelle, inaccoutumée, et en même temps de lui faciliter la lecture des plans et devis, comme de veiller à leur reproduction fidèle. Mais, pour échanger des idées il faut se comprendre. Or, il est bien rare de voir des ouvriers annamites parler le français, et, d'autre part, bien peu de

contremâtres parlent l'annamite. Notons en passant que la langue de nos populations indo-chinoises n'est pas de celles que l'on peut apprendre au moyen d'un court séjour dans la colonie ; elle est fort difficile, avec ses consonances infiniment variées, à peine différentes, qu'un gosier du cru peut seul arriver à proférer convenablement et qui donnent au même mot, suivant le cas, les significations les plus diverses. Il y a longtemps que dans les rizeries, entre mécaniciens européens et directeurs et ouvriers chinois, on a eu recours au malais, assez facile, qui est l'intermédiaire obligé des relations commerciales de l'Extrême-Orient du Sud. Mais les Annamites l'ignorent. Les dialogues entre contremâtres et ingénieurs français d'une part, ouvriers annamites de l'autre, se passent souvent en mimiques expressives, en pantomimes mouvementées, qu'accompagne un baroque sabir, mélange incohérent de mots français et indigènes, où surnagent les termes techniques du métier. Ces termes, d'ailleurs, sont ceux que les ouvriers comprennent le mieux. Cela paraît bizarre au premier abord, mais on peut très bien admettre qu'ils se soient, en raison de leur nouveauté, implantés intégralement dans la langue annamite, en néologismes hardis ayant immédiatement conquis droit de cité. Le langage courant, les phrases environnantes, accaparent toute la difficulté, difficulté grosse d'inconvénients pratiques.

Un autre trait du caractère indigène est l'inconstance la plus changeante en matière de résidence et de présence au travail. Il n'est pas rare de voir des ouvriers manquer plusieurs jours de suite à l'atelier, prétextant une maladie, un deuil de famille, à faire croire qu'une épidémie invraisemblable sévit sur le monde annamite. Quand ils reviennent, passe encore, mais il arrive souvent que d'excellents spécialistes, formés depuis de longues années par les soins vigi-

lants de leur patron, viennent le trouver un beau jour pour lui annoncer leur intention irrévocable de partir. Ils allèguent des raisons vagues, impossibles à vérifier, et ne se laissent attendrir ni par les réclamations des contremaitres et des directeurs, ni par les offres alléchantes d'augmentation et de bons traitements. On peut se faire une idée de l'état d'esprit du malheureux ingénieur victime d'un pareil lâchage au moment d'une commande pressée, quand il aurait besoin de tout son monde, de tous les gens dont il connaît les capacités éprouvées. On peut très souvent avoir la clef de ces incidents fâcheux en faisant intervenir la passion des Annamites pour le jeu. Ces interminables parties de *bakouan*, qui durent des jours et des nuits, rassemblant de malheureux indigènes assoiffés de gain, des ouvriers qui vont y risquer un salaire péniblement amassé, sont la plaie de l'Indo-Chine et la perdition de nos sujets. Le prolétaire qui a laissé ses économies dans de pareils coupe-bourses en est quitte pour travailler et thésauriser de nouveau ; sa paye est une garantie qui lui permettra d'emprunter momentanément et de se refaire un peu. Les prêteurs ne lui manqueront pas, et aux taux les plus usuraires. Mais qu'il soit repris par son vice, qu'il perde de nouveau tous ses fonds d'emprunt, qu'arrivera-t-il ? Bientôt, son crédit disparaissant, ses créanciers l'assiégeront de demandes, et il viendra un moment où il lui faudra fuir, abandonner une ville où il se sait « brûlé ». Il part pour ces raisons, qu'il tait toujours, et rien ne peut le retenir.

Le Chinois ne lâche pas aussi facilement que l'Annamite. C'est au moins l'explication que me donnait un ingénieur des Messageries fluviales de la prédominance de cette race sur les chantiers de la compagnie (700 Chinois sur 800 ouvriers). Peut-être intervient-il un souci plus grand des engagements pris ? Pourtant, aux ateliers Dupont et Bron, on

me citait le cas de cinquante chinois embauchés à Singapour, auxquels on avait payé le voyage et la première taxe de capitation frappée sur eux en Indo-Chine. Huit jours après, ils partaient sans prévenir, sans rembourser un centime des sommes avancées. Quels moyens a-t-on de les ressaisir dans ces agglomérations populeuses qui entourent la capitale, où ils fondent sans laisser de traces, pour reparaître plus tard sous un autre nom aussi exotique que l'ancien ? Quel recours légal peut-on avoir contre des gens qui ne sont liés par aucun contrat de travail écrit et librement consenti, procédé encore peu répandu en Extrême-Orient ? La procédure serait, en tous cas, fort longue. On a bien fait un essai peu fructueux de livrets ouvriers, qui n'a jamais donné les résultats que l'on en attendait. Cet essai s'est d'ailleurs présenté à un très mauvais moment. Les années 1901 et 1902 ont été caractérisées, nous l'avons vu, par une impulsion énergique donnée aux travaux publics, qui s'est répercutée sur les établissements industriels de Saïgon. Les chantiers ont dû, pour faire face à leurs nouvelles affaires, s'étendre et appeler à eux une nouvelle main-d'œuvre. Or, celle-ci, à la même époque, se raréfiait de plus en plus, et le recrutement devenait très difficile. Il faut entendre les récriminations de la Chambre de commerce au sujet de l'envoi de 300 ouvriers annamites en Nouvelle-Calédonie, par le voilier *le Hautôt*, de la Compagnie Rouennaise, criant à la dépopulation ouvrière de l'Indo-Chine ! Elle n'avait pas tort, et dans l'embauchage fait à la hâte, coûte que coûte, en conséquence de la nouvelle situation, pas mal de non-valeurs ont pu se glisser dans les ateliers. Le choix patronal ne s'exerçait plus avec assez d'efficacité, vu le besoin urgent d'ouvriers : la quantité nuisait à la qualité. Dans ces conditions, on peut bien penser que les livrets des intéressés, s'ils en possédaient de mauvais, n'avaient qu'un poids bien mi-

nime. L'organisation elle-même s'est trouvée atteinte. Le problème d'un « état civil ouvrier » est encore repoussé sans être résolu.

La présence sur le marché de la main-d'œuvre d'établissements de l'État, comme l'arsenal de la marine et la direction d'artillerie, n'est pas sans effets sur la pénurie dont souffrent les chantiers privés. Il est de fait que les ouvriers se portent de préférence vers les premiers. Cependant, il semble que les directeurs des derniers attribuent à tort aux salaires élevés de l'État l'inclination dont ils souffrent. Nous avons pu voir, en comparant les payes de l'arsenal à celles des autres ateliers, qu'elles leur sont notablement inférieures. Il faut néanmoins dire qu'elles sont faites d'après un taux fixe *en francs*, alors que les autres sont faites *en piastres*. La baisse de cette dernière unité monétaire, que rien n'arrête, diminue de plus en plus l'écart des deux journées de travail. Ensuite, à l'arsenal, la surveillance est beaucoup plus relâchée que dans un atelier privé. La concurrence industrielle ne vient pas exciter les patrons et les ouvriers : la nécessité d'aller le plus vite possible pour satisfaire la clientèle ne se fait guère sentir. Les contremaîtres européens agiraient pourtant dans ce sens, s'ils n'étaient perdus dans le souci d'une comptabilité tracassière et tyrannique, plus occupés d'aligner des chiffres, de noircir des états, des inventaires et des bordereaux, que de surveiller les travaux en cours. L'ouvrier annamite, à l'abri de l'ingérence du supérieur, vit tranquille, se presse le moins possible et se déclare parfaitement heureux. L'arsenal a aussi adopté la journée de huit heures, au lieu de neuf et dix heures des autres chantiers. Enfin, l'arsenal est un bon père nourricier, à l'abri des chômages et de la ruine, toujours soutenu par les finances de l'État. L'Annamite est suffisamment intelligent pour peser ces arguments, et il est beaucoup plus sage,

je crois, d'attribuer à ces causes secondaires sa préférence pour les établissements de l'Etat.

Le rapide coup d'œil que nous venons de jeter sur la main-d'œuvre indigène nous la montre sous son vrai jour, qui est loin d'être aussi brillant qu'un examen superficiel pourrait le faire croire. Pour demeurer sous une impression exacte, il faut tenir compte, non seulement des salaires et de l'habileté professionnelle, mais encore de la tournure d'esprit de l'ouvrier et de ses tares morales : l'ensemble donnera une résultante voisine de la vérité. En faisant la part de la stricte spécialisation, de la surveillance continuelle et nécessaire, de l'inconstance, du jeu, on en vient à conclure que la main-d'œuvre européenne est franchement supérieure à la main-d'œuvre indigène, avec un écart que ne compense pas l'inégalité des salaires. C'est l'avis de tous les ingénieurs et surveillants européens, le nôtre également, et il est loin des prévisions pessimistes de ceux qui prédisent à la seconde un développement, une diffusion extraordinaires. C'est seulement parce que les soldes des ouvriers européens deviendraient exorbitantes en Indo-Chine que l'ouvrier indigène est invincible *sur son propre terrain*. Le rendement d'un atelier d'Europe, placé dans les conditions des chantiers saïgonnais, est sensiblement plus grand que celui de ces derniers.

*
*
*

Nous venons de voir en présence, aux chantiers de Saïgon, les Annamites et les Chinois. Le même fait se reproduit dans les ateliers de l'Indo-Chine tout entière, avec une légère différence de spécialités. En Cochinchine, on emploie les Chinois surtout comme charpentiers, et les Annamites plutôt comme ouvriers sur métaux ; au Tonkin, les ouvriers d'art

sont, pour la plupart, Chinois, et les Annamites coolies ou maçons. La cause est sans doute la présence, à Saïgon, des établissements de la marine et de la guerre, qui datent des premiers temps de la conquête, qui ont utilisé une main-d'œuvre en grande partie annamite, et ont facilité l'instruction technique de ces derniers, à l'heure où les autres peuples d'Extrême-Orient s'ouvraient à peine à l'industrie. Cette coexistence de deux races voisines aura toujours lieu, et elle est le point de départ d'appréciations très diverses sur leurs valeurs respectives. Les avis que nous avons pu recueillir auprès des directeurs d'ateliers sont variés, et ils se partagent à peu près également en faveur des Chinois et des Annamites. Aux Messageries fluviales, on n'a d'éloges que pour les Chinois, que l'on considère comme incomparablement supérieurs aux Annamites, ceux-ci jugés à peine dignes de servir de coolies. Ailleurs, le Chinois a trop mauvaise tête, sa valeur personnelle est exagérée, et en tous cas trop faible pour consentir à s'embarrasser d'un personnel remuant, qui ne sert presque toujours que d'intermédiaire entre le directeur européen et des sous-ordres annamites. Entre ces deux avis opposés prend place toute une gamme d'opinions nuancées.

Le Chinois a évidemment un caractère très spécial. Il manque de souplesse, est assez difficile à conduire, et a une idée très haute de sa personnalité. Il occupe, au physique comme au moral, un degré plus élevé que l'Annamite dans l'échelle des races ; il donne enfin l'impression d'un *homme*, doué d'une énergie et d'une volonté indéniables, qui ressort par contraste au milieu des populations indigènes de l'Indo-Chine, enfantines, délicates et mièvres. En raison de son esprit peu malléable, le Chinois exige vis-à-vis de lui des procédés d'une stricte justice, d'une équité insoupçonnable, et il faut, pour le tenir, l'intéresser aux affaires où il ne joue,

en apparence, qu'un rôle secondaire. L'Annamite ne demande rien de cela ; il est habitué, depuis des siècles, à la servitude, et trop intimidé devant l'Européen pour émettre des prétentions. Certains directeurs d'usines préfèrent donc l'employer, car les qualités du Chinois, son endurance, sa force physique, sa puissance de travail, n'apparaissent pas avec évidence dans de menues occupations d'atelier, dans un montage ou un ajustage, par exemple. Mais, si l'on envisage la question à un point de vue tout à fait général, il faut bien se dire qu'à côté des établissements industriels existent d'autres métiers qui bénéficieraient largement des avantages qu'offre le Chinois. On peut en faire un solide manoeuvre, un excellent débardeur, dans toutes les occasions, enfin, où un coup de force est nécessaire. Voilà posé le problème de l'immigration chinoise en Indo-Chine. Il le serait déjà par ce que nous avons vu du monde industriel, rien que par la présence d'une minorité de Célestes en de nombreux ateliers.

Les Chinois ne cessent d'arriver dans la colonie. Pour donner une idée de cet afflux d'étrangers, rappelons qu'il est venu plus de 7 000 Chinois dans la période janvier-février 1903, par fournées considérables. Le *Telemachus* en amenait 1 038, le *Nhanshan* 1 163, le *Holstein* 1 137, le *Decima* 1 034, le *Quarta* 500 et le *Salamanca* 305 ; on voit quelle est l'intensité des arrivages. Au recensement de 1899, on constatait la présence de 95 000 Chinois en Cochinchine, de 100 000 au Cambodge, de 12 000 à 15 000 au Tonkin, de 4 000 à 5 000 en Annam et de 2 000 au Laos. Soit au total 215 000 Chinois dans toute l'Indo-Chine. Cette immigration, bien faible si on la compare à celles des établissements du Détroit et de la Malaisie, n'est-elle pas dangereuse ? Ne va-t-elle pas tourner à l'invasion ? On a déjà remarqué, lors des événements de Chine, en 1900, une certaine effer-

vescence à Cholon. En dehors d'un danger économique, allons-nous avoir à faire face à un danger politique ? Ces questions ont déjà préoccupé d'autres gouvernements. A Hong-Kong, où de nombreux débarquements de coolies se produisent de temps à autre, le *China Mail* disait dernièrement :

« On prétend que la mauvaise récolte de riz et le manque d'argent et de travail qui en sont la conséquence ont amené à Hong-Kong une immigration considérable de coolies en quête de quelque gagne-pain. Nous croyons qu'en effet il y a eu une affluence inaccoutumée et nos enquêtes confirment la chose. Cela n'est pas sans intérêt pour nous en général et mérite toute l'attention des autorités en particulier. Inutile de supposer que le prix de la main-d'œuvre va baisser devant cette affluence : l'expérience nous permet d'affirmer que, quoi qu'il arrive, cela ne sera pas. En revanche, il va en résulter une soudaine augmentation de la population, et probablement une augmentation permanente, car le Chinois qui a trouvé du travail ici ne retourne pas de si tôt à sa charrue, et il y a un tel développement industriel en ce moment, que tous sont assurés de trouver à se caser. Il va donc y avoir surpopulation, et il est à peu près impossible de l'éviter. »

A Saïgon, on n'a pas à compter avec ces soucis d'entassement et de surpopulation. Aussi les commerçants et les industriels appellent-ils de tous leurs vœux la main-d'œuvre chinoise. La Chambre de commerce, qui est l'organe naturel de leurs revendications, proteste contre une élévation possible des taxes de capitation, dans les termes suivants :

« Le Tonkin et une grande partie de l'Annam ne possèdent sur leur territoire qu'une très faible quantité de Chinois. Le commerce y est entre des mains françaises et la main-d'œuvre y est exclusivement annamite. De plus, la

population y est dense et l'industrie n'a pas à souffrir comme nous du manque de bras. En Cochinchine, au contraire, l'élément chinois est nombreux et nous ne comptons guère que sur lui pour le développement de notre activité industrielle.

« Chaque fois qu'elle en a eu l'occasion, notre Chambre s'est élevée contre toute mesure tendant à diminuer l'immigration chinoise, et ce serait, nous semble-t-il, nous déjuger que d'accepter sans protestation des relèvements de taxe qui rendraient la vie impossible aux travailleurs. Déjà, nous avons vu dans ces dernières années le prix de la main-d'œuvre s'élever dans des proportions considérables. Sans vouloir discuter l'opportunité des mesures qui ont amené ce résultat, il est de notre devoir de protester contre toute autre mesure qui aggraverait la situation.

« En outre, l'adoption de ces nouvelles taxes aurait une répercussion fâcheuse sur les tarifs de transit..... et nous demandons respectueusement à M. le directeur des douanes s'il ne craint pas, en cherchant une augmentation immédiate des recettes, de tuer la poule aux œufs d'or. »

C'est clair et catégorique. Cet extrait des délibérations de la Chambre de commerce ne vise que la question de la main-d'œuvre, et il en est une foule d'autres, comme la concurrence que fait au commerce européen le négoce chinois, sur lesquelles il serait précieux d'avoir l'opinion de cette assemblée. Ne sont-elles pas, elles aussi, des conséquences de l'immigration ? En l'absence de documents écrits, nous n'avons pas cru mieux faire que de demander l'avis de M. Schnéegans, président de la Chambre, qui nous a très obligeamment renseigné. « Je comprends, nous dit M. Schnéegans, que l'on soit méfiant à l'égard des Chinois, au Tonkin : la main-d'œuvre y est abondante, le sol n'arrive pas à nourrir ses habitants, qui recherchent l'embauchage

et le salaire. Rien de pareil en Cochinchine, où la population est clairsemée et presque entièrement occupée aux travaux agricoles. A Saïgon, nous avons absolument besoin de main-d'œuvre chinoise. Si, pour les ouvrages nécessitant de l'adresse et de la patience, l'Annamite peut égaler le Chinois, il n'en est plus de même lorsqu'il faut de la force. Alors l'Annamite devient complètement insuffisant, et ce n'est pas dans cette population que nous trouverions ces vigoureux coolies qui vont au pas de course, un sac de 100 kilogr. de riz sur l'épaule, chargeant et déchargeant des jonques. Nous avons fait tout ce que nous pouvions pour accroître cette intéressante catégorie de travailleurs. Nous avons pu obtenir pour elle l'exemption des taxes de capitation pendant la première année de séjour ; l'obtention plus facile des passeports serait encore souhaitable. On a dit que le commerce européen et le commerce chinois se nuisaient mutuellement. C'est une erreur. Ils voisinent parfaitement, et cela en raison même de leurs compréhensions différentes des affaires. A l'inverse du commerce européen, qui veut des contrats au comptant, fermes et bien déterminés, le commerce chinois se plaît dans la spéculation et les affaires à terme ; les procédés et les champs d'action n'ont rien de commun. Quant à l'éventualité d'un péril politique, je crois que l'on peut se rassurer. La population chinoise est tranquille. Elle n'a qu'un but : commercer le mieux possible à l'abri de cette tranquillité, thésauriser et retourner vivre en Chine. Une agitation n'est pas à craindre. »

Ces quelques mots résument la situation. Cette tendance des commerçants chinois à considérer le négoce comme un agiotage, un placement aux chances aléatoires, un *bakouan* interminable qui dure toute la vie, a été remarquée de tous temps par les observateurs. Aussi nous paraît-il intéressant de rapprocher des paroles de M. Schnégans, ce que M. Bard

dit du négociant du Céleste Empire, dans son ouvrage si documenté *Les Chinois chez eux* : « On dit communément que le Chinois est marchand. Il a en effet de grandes aptitudes commerciales, mais il entend les affaires d'une façon toute particulière, encore en usage parmi beaucoup de marchands européens, nous devons le reconnaître. Le marchand chinois est avant tout joueur. Petit ou grand, il n'est pas de spéculation à sa portée qu'il ne tente avec empressement, et si on veut voir le capital oisif, ce n'est pas en Chine qu'il faut venir. Les facilités de crédit, la circulation fiduciaire implantée en Chine bien des siècles avant que l'Europe en eût l'idée, ont habitué les Chinois à une audace dans l'entreprise qui leur donne bien souvent l'avantage sur leurs compétiteurs européens ; il n'est pas de Chinois dans les affaires qui ne soit engagé pour des sommes bien supérieures à celles qu'un Européen oserait engager à capital égal.... Mais une fois lié, le Chinois s'exécute, et nous n'avons vu nul peuple supporter ses pertes, quand il en a, d'un cœur plus léger et avec un front plus serein. Comme faire des affaires, pour lui, c'est jouer, il s'est fait un tempérament de joueur, et il est beau joueur, au rebours de son confrère japonais, aussi joueur que lui, mais joueur de la plus entière mauvaise foi. »

Malgré cette différence de conception et de procédés, le commerce chinois de Cochinchine n'est pas sans inquiéter nombre de nos nationaux. Ceux-ci proposent alors d'admettre le Chinois uniquement comme coolie, pour renforcer la main-d'œuvre autochtone insuffisante, mais de lui assigner des occupations déterminées, réservant certaines branches de commerce aux colons et industriels français. Le projet est discutable. Il est impossible, en effet, de ne pas être frappé par certaines façons de faire des Chinois. Usuriers dans l'âme, ils sont à redouter pour les cultivateurs annamites,

qui leur empruntent généralement sur récolte, quittes à perdre quelques jours après cette avance dans les mains d'autres Célestes, compères des premiers, qui exploitent scandaleusement la passion des nhaquès pour le jeu, afin de rentrer dans leurs déboursés. Nous réagissons comme nous pouvons contre ces habitudes dangereuses, avec l'aide des Annamites intelligents et lettrés, mais avec un succès douteux. Dans l'ordre industriel, l'accaparement presque exclusif du décor-tiquage du riz par les Chinois est un fait certain. Une partie des capitaux des usines Speidel est entre leurs mains. La rizerie Kin-fat-Seng avait d'abord été montée par MM. Denis frères, et cette maison ne possède plus maintenant que le quart des actions. Dès qu'une affaire est bonne, les Chinois font tout ce qu'ils peuvent pour l'enlever aux Européens, en boycottant l'entreprise pour amener sa vente à vil prix. La cotonnière de Pnom-Penh, dirigée par la maison H. Blum, a été l'objet d'une pareille manœuvre. Un beau jour, le coton disparaît et l'usine est obligée de s'arrêter. Les directeurs sont dans le marasme, quand un syndicat chinois se présente pour acheter l'établissement ; ils le vendent, enchantés d'en tirer un prix relativement élevé. Quelques jours après, le coton revient comme par enchantement, et l'usine fonctionne aux mains des Chinois !

De pareilles éventualités sont certainement redoutables. Il faut y voir l'effet de la force économique que donne aux Célestes la rigoureuse discipline des syndicats et des congrégations. Un mot d'ordre lancé à propos, suivi imperturbablement, met en échec les meilleures combinaisons européennes. En Chine, l'organisation fonctionne pareillement : « En 1890, une nouvelle taxe fut décrétée à Swatow sur certains articles. Le syndicat des marchands s'arrangea de façon que les percepteurs de la nouvelle taxe non seulement fussent incapables de la recouvrer, mais même de louer une

maison pour y établir leur bureau. Ce même syndicat de Swatow est arrivé à se faire payer, par les compagnies de vapeurs, les avaries sur les marchandises non assurées. Les compagnies qui s'y refusaient tout d'abord étaient boycottées et leurs vapeurs partaient à vide (1). » C'est l'histoire des accaparements successifs des Chinois en Cochinchine. Il faut en parler, pour se représenter cette question comme un corollaire imprévu et gênant de l'appel fait à l'immigration chinoise, comme une conséquence qui assombrit certains côtés de l'avenir de la colonie. Elle doit être l'une des préoccupations premières du gouvernement de l'Indo-Chine.

*
* *

Nous côtoyons depuis un instant le problème du « péril jaune », de ce spectre si souvent agité. Nous avons montré, d'après une enquête faite à Saïgon, quelles étaient les caractéristiques exactes de la main-d'œuvre asiatique et affirmé que l'ouvrier européen n'avait rien à en craindre. Mais le danger de l'Extrême-Orient, danger extérieur à l'Indo-Chine, peut se présenter de plusieurs manières. Ce peut être d'abord sous la forme d'une concurrence économique, d'une production à outrance (encore bien lointaine) inondant l'Europe de produits d'un bon marché incroyable, tuant ainsi nos industries occidentales. Ce peut être aussi par l'effet d'une diffusion extraordinaire de travailleurs chinois, bouleversant les conditions du prolétariat universel par l'apport d'un élément nouveau, se contentant de rien. La première forme, pour être effective, nécessiterait chez les Célestes une éducation industrielle autrement avancée que celle qu'ils possèdent aujourd'hui, un progrès intellectuel qui ne se dessine guère.

(1) E. BARD, *Les Chinois chez eux*.

Il faudrait aussi des capitaux, chose rare dans la pauvre Chine, des capitaux pouvant balancer les colossales fortunes d'Europe ou d'Amérique. Il faudrait enfin, desideratum sérieux, que le Chinois se décidât à acquérir ces facultés d'organisation et de direction qui lui manquent, et qui sont plus que jamais nécessaires dans la conduite d'une entreprise. Les quelques essais d'industrie locale faits en Chine ont souvent abouti à des krachs complets, à des fiascos lamentables. Les hauts fourneaux de Hanyang, pourtant soutenus par le vice-roi de Outchang, sont là pour servir d'exemple.

Mais on évoque alors le cas d'industries se créant en Chine avec une direction et des capitaux européens, remédiant ainsi aux défauts ou inaptitudes inhérents à la race jaune. Ces industries s'établissant ainsi loin de l'Europe n'auraient d'autre but que de profiter de l'extrême bon marché de la main-d'œuvre chinoise. Les deux formes du problème considéré se réunissent donc en une seule, et l'ouvrier asiatique sert d'appui à tout le système. Nous avons vu ce qu'il fallait en penser à Saïgon. Est-ce que par hasard l'ambiance saïgonnaise aurait un effet funeste sur le salarié chinois ? Le même individu, placé en Chine, va-t-il donner des résultats surprenants ? Laissons la parole à des hommes expérimentés, qui ont vécu au milieu de ce monde tout particulier, et dont l'avis est précieux à recueillir.

M. Bard nous dit : « D'abord, la main-d'œuvre chinoise est de qualité très inférieure ; toute besogne demandant un effort musculaire exige au moins trois Chinois pour faire la besogne d'un Européen. Nous citerons un seul exemple. Nous avons suivi de près des travaux de terrassement : un homme, armé d'une petite bêche de 15 centimètres de large sur 25 de long, coupait une petite motte de terre ; devant lui, un aide attendait avec un petit panier où un troisième

déposait la motte. Un terrassier européen, avec sa large bêche, eût envoyé d'un seul coup, dans un wagonnet, la charge de deux paniers, soit le travail de six hommes. Nous n'exagérons pas en disant que le chantier de douze cents fourmis que nous avions sous les yeux ne faisait pas le travail de trois cents Européens robustes. Nous nous sommes livré à ce sujet à un petit calcul. Ces hommes recevaient 260 sapèques par jour. Pour ne rien exagérer, disons que trois d'entre eux faisaient le travail d'un Européen. Ils coûtaient donc à eux trois 780 sapèques, soit 2 fr. 15 de notre monnaie. Que l'on compare ce chiffre avec la paye d'un terrassier italien... Il faut tenir compte aussi que dès qu'il y a demande de main-d'œuvre pour l'industrie, les salaires de 40 et 50 sapèques connus au fond des campagnes se transforment en 300 ou 400. Les ouvrières des filatures de soie sont payées maintenant 35 à 36 cents (l'équivalent de 75 à 80 centimes de notre monnaie). On sait qu'en Italie, et même en France, le salaire des femmes employées dans les filatures ne dépasse guère ce taux, et on a une main-d'œuvre d'une qualité bien supérieure à la main-d'œuvre chinoise. »

M. Blancheville appuie encore, en la corroborant, l'argumentation de M. Bard : « Le Chinois, a-t-on dit, est un bon ouvrier, et il s'assimile très facilement les qualités des autres ; il serait plus exact de dire que le Chinois reproduit et copie servilement ce qu'il voit, mais qu'il n'inventera jamais rien. Le Chinois peut être rusé, mais, au fond, il n'est pas intelligent, il manque complètement d'initiative, et ne sortira jamais des voies battues ; ce ne sera pas lui qui jamais inaugurerait un procédé nouveau ou une machine. Il est l'homme de la routine et rien de plus.....

« Il est une considération qui frappe beaucoup les personnes qui voient dans la Chine un ennemi redoutable : c'est le prix dérisoire de la main-d'œuvre et le taux excessivement

bas des salaires. Dans cette situation, dit-on, il ne sera pas possible de lutter contre le bon marché auquel nous arriveront les produits chinois. C'est argument à plus d'apparence que de réalité ; l'ouvrier chinois travaille à bas prix, il est vrai, mais il en fait, comme on dit, pour son argent. Il ne faut pas lui demander une quantité de travail qui serait contraire à ses habitudes... En outre, il est un exemple qu'il ne faut pas perdre de vue et, dans la circonstance, il a son importance : c'est celui du Japon. Il y a vingt ou trente ans, l'ouvrier japonais travaillait aussi pour quelques sous par jour ; aujourd'hui, il s'est élevé à la hauteur des ouvriers européens ou américains, et c'est par yen qu'il compte. Il en sera de même de l'ouvrier chinois (1), qui ne tarderait pas à réclamer un tael pour un travail qu'il accomplissait pour une mesure de riz. Il paraît, en outre, que le Chinois s'entend parfaitement à organiser une grève, et qu'à cet égard il n'a rien à envier aux ouvriers européens, sans distinction de nationalité. »

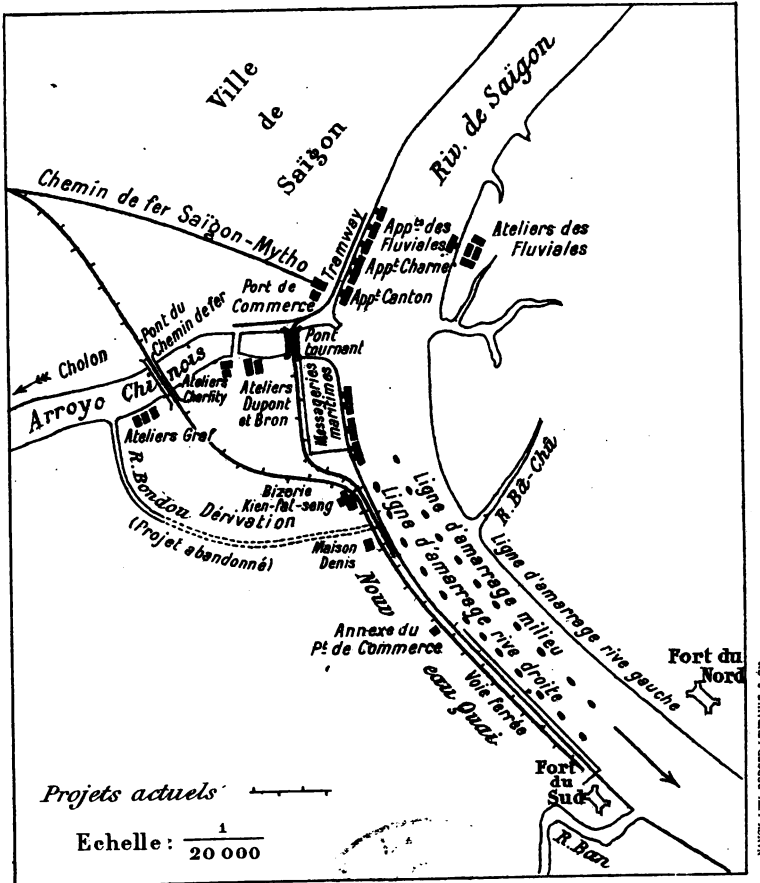
La dernière grève des pousse-pousse de Singapour, que l'on ne put faire cesser qu'en menaçant directement les chefs des congrégations chinoises, est un exemple frappant de ces revendications ouvrières. Celles-ci prennent une importance capitale en raison de la puissante organisation syndicale dont nous avons déjà parlé. En résumé, nous pouvons dire que les qualités de la main-d'œuvre chinoise ont été sensi-

(1) « Ce serait une erreur de croire que la Chine est destinée à rester toujours un pays de très bas salaires. Sans doute, il se passera longtemps avant que la généralité de ceux-ci atteigne les taux auxquels ils s'élèvent en Europe, mais ils hausseront rapidement partout où se produira une importante demande de travail. Les Célestes sauront fort bien s'organiser et se coaliser au besoin pour obtenir ce résultat. N'a-t-on pas déjà vu, l'hiver de 1898, à Shang-Haï, une grève des traineurs de grandes brouettes, insurgés contre un arrêté municipal, à la suite de laquelle il fallut composer avec eux ? Ceci semble bien prouver qu'il y a une part de fantasmagorie dans le fameux péril jaune dont s'inquiètent beaucoup de personnes. » (M. P. LEROY-BEAULIEU, *La Rénovation de l'Asie.*)

blement exagérées, et qu'elles constituent maintenant un de ces lieux communs dont vivent des générations entières. Ces observations, qui viennent de Chine et d'origines diverses, appuyées par celles que nous avons faites plus haut sur les chantiers de Saïgon, ramènent à de plus justes proportions l'image agrandie d'un péril jaune. Nul ne peut prédire l'avenir, mais il est certain que la réalisation de ce danger demanderait des bouleversements moraux considérables, ainsi que la transformation radicale de la mentalité d'une portion colossale de l'humanité (1).

(1) Le danger ne viendrait d'ailleurs pas exclusivement de la Chine, mais bien aussi de son jeune et remuant voisin, le Japon. L'émigration japonaise a pris des proportions telles au Canada depuis 1895, concurrençant activement la main-d'œuvre locale, que le gouvernement du Dominion a fait voter, en 1900, un droit de 50 à 100 dollars sur les immigrants *asiatiques*, étendant ainsi aux Japonais la mesure prise contre les Chinois. Le Mikado réclama vivement pour ses sujets, surtout auprès du Colonial office de Londres, qui s'esquiva en alléguant l'autonomie du Canada, qui n'a en effet signé aucun traité de commerce avec le Japon. Moyen commode de ne pas pâtir de l'envahissement d'un allié inquiétant. Les immigrants de l'Ouest devenaient en effet gênants pour l'ouvrier canadien. « La grève des pêcheurs de saumon de Steveston, à l'embouchure du Fraser, dont ils ont provoqué l'échec en acceptant les offres des patrons des usines où l'on emboîte les poissons conservés, a mis en plein relief les raisons de l'antagonisme des blancs contre eux. » (VILLETARD DE LA GUÉRIE.)

Le même problème s'est posé en Australie, où des règlements sévères mettent obstacle à l'infiltration des ouvriers d'Asie.



PORT DE COMMERCE DE SAIGON



CHAPITRE III

LA CÔTE D'ANNAM — NHA-TRANG ET QUIN-NHON

Avec la côte d'Annam, avec le développement de ce long front de mer qui regarde l'Océan de Chine, nous entrons dans une région complètement différente de celles qui la terminent au nord et au sud, des deltas plats et uniformes de la Cochinchine et du Tonkin. La côte qui s'étend entre le cap Saint-Jacques et le cap Padaran est en quelque sorte une zone de transition, avec ses montagnes encore peu élevées, éloignées du rivage, ce dernier entièrement constitué par des dunes sablonneuses, stériles et monotones, poussant vers le large les proéminences peu accusées du cap Baké, des pointes Kéga, Vinay, Guio et Lagan. Les baies de Phantiet et de Phan-Ry sont larges, en forme d'arc de cercle, très ouvertes au mauvais temps et nullement pittoresques. Au cap Padaran, comme à un tournant brusque, tout change. La chaîne annamitique se rapproche du littoral, les amoncellements rocheux et les falaises abruptes apparaissent, la montagne et la mer viennent en contact, en lutte, pour former des baies grandioses, de ravissants havres capricieusement découpés.

De Padaran, la côte court vers le nord pendant des milles et des milles, présentant les mêmes caractéristiques, fort accidentée dans sa partie méridionale, jusqu'à Quin-Nhon environ, monotone ensuite. Les baies et les caps escarpés sont variés d'immenses plages sablonneuses, de dunes blan-

ches, jaunes ou rouges, que les vents exhaussent et démolissent sans cesse ; plusieurs d'entre elles, comme la grande plage de Dngai au sud de Nha-Trang, les dunes de Vung-Trich près de Xuan-Day, sont même d'excellents amers pour le caboteur qui navigue dans ces parages. Sur toute sa longueur, la côte est soumise aux mêmes agents de transformation : à la poussée volcanique qui a fait surgir les roches, aux alluvions des rivières, au vent violent et au ressac furieux de la mousson de nord-est. Il s'ensuit que le rivage reproduit périodiquement des dispositions similaires, qui frappent l'observateur attentif. Les baies de Vung-Cang et de Vung-Rô, qui se creusent sous le faux et le vrai cap Varella, sont presque identiques. Les lagunes de Nuoc-Not et de Quinhon sont pareilles, de même que le déroulement montueux des presqu'îles de Camraigne et de Port-Dayot donne l'idée d'un rapprochement immédiat. Des groupements entiers de pointes et de golfes ont l'air d'avoir été calqués sur le même modèle ; je n'en veux pour exemple que la région « rivière de Quang-Ngai, cap Batangan, baie de Kikuik », qui ressemble étrangement à la région « rivière de Fai-Foo. Cap Tourane-Baie de Tourane ». Les faits sont là.

Le touriste doit parcourir cette côte en mousson de sud-ouest. Pendant toute l'autre saison, celle de la mousson de nord-est, une brise fraîche, venant de Formose et du pôle glacé de la Chine du Nord, balaie le littoral, amenant des pluies diluviennes, des brumes intenses, des nuages bas qui s'arrêtent sur les crêtes et les sommets, masquant les contours dans un très faible rayon. La mer se fait pareille, et une houle dangereuse vient briser sur les bancs, rebondir au pied des falaises, déferler sur les plages. La mousson de sud-ouest ménage des aspects plus riants. La mer est douce, unie, à peine troublée de quelques rides, délicieusement bleue, miroir fidèle d'un ciel d'azur dans lequel se poursui-

vent de légers nuages, blancs et floconneux. L'eau est d'une transparence extraordinaire. Par calme plat, on distingue le fond jusqu'à vingt mètres, avec les menus détails du sol, les madrépores, les coraux blancs et jaunes, les poissons étranges et bariolés, les méduses violettes, comme des jardins parés d'une végétation de rêve, des paysages sous-marins où s'agite la vie inférieure et enchanteuse des eaux clémentes et chaudes. Dans le domaine de l'homme, les sables, les grands rochers, les grottes, alternent tour à tour auprès des flots, enveloppant des baies fermées et ignorées ; au premier plan, la végétation de brousse qui couvre la terre présente des verdeurs sombres, contrastant étrangement avec les grands sommets des monts lointains, qui apparaissent aux beaux jours comme noyés dans les teintes délicates, aériennes pour ainsi dire, d'une couleur vaporeuse.

A l'aurore, quand le soleil émerge de la mer, la muraille rocheuse présente un spectacle féérique, aux détails les plus variés, les plus divers, se composant et s'alliant sans discordance ; c'est le règne de la lumière. Le soir, quand l'astre s'enfonce dans l'inconnu des terres Moïs, au delà de la chaîne annamitique, dans un embrasement de l'ouest, c'est le règne de l'ombre, du soir qui descend dans les vallées, sur la mer faiblement agitée.....

Aspect enchanteur pour les yeux, faible intérêt général et économique ; tel peut être le résumé d'une appréciation impartiale sur la côte d'Annam. Il ne faut pas s'attendre à y trouver une activité commerciale ou agricole comparable à celle de la Cochinchine ou du Tonkin, ni des ports d'avenir, assurant l'écoulement d'un fret important. Ces deltas sont des plaines sans divisions, sillonnées de routes, de rivières et de canaux, facilitant les transports des denrées au grand port qui centralise les exportations et les importations. En Annam, le pays économique se limite à une zone

bordière de peu de largeur, comprise entre la mer et les montagnes et fractionnée dans le sens de la longueur, par des éperons issus de la grande chaîne, en une infinité de cases, de compartiments différents. Il y a donc peu de mouvement général, mais au contraire un cabotage actif reliant les ports médiocres de Nha-Trang, de Phan-Rang, de Quin-Nhon, et les moindres criques où l'on peut prendre ou déposer des marchandises. Aucun de ces bassins ne mérite d'ailleurs une mention spéciale. La race annamite, indolente, ne cultive que pour ses besoins immédiats ; l'exportation est faible, limitée au sel, aux crépons de Quin-Nhon, au bétail du Phu-Yen, au sucre du Quang-Ngaï. Les circonstances climatiques ne sont pas non plus très favorables. Les pluies sont irrégulières, les sécheresses fréquentes, l'irrigation rudimentaire et peu développée ; de plus, dans la partie nord au moins, il est rare que les typhons ne viennent pas se mettre de la partie, à l'automne, saccageant les récoltes, bouleversant les canaux, décourageant les populations. Cet état de choses, ce peu de valeur économique pourrait être modifié par des exploitations minières, mais elles n'existent encore qu'à l'état de projet. La côte d'Annam reste donc une région peu favorisée au point de vue commercial maritime.

*
* *

Le cap Padaran marque, comme nous l'avons dit, un tournant dans l'orientation de la côte d'Annam, en même temps qu'un changement géologique, la fin des dunes et le commencement des roches. Il est constitué par un gros morne de 600 mètres de hauteur, s'avancant vers l'est, séparé des montagnes de l'intérieur par une dépression qui aboutit au sud au petit port de Cana, bien abrité contre la mer du nord-est et recommandé en cas de mauvais temps.

Le pied du cap, battu constamment par les houles de toutes les directions, est fait de grandes coulées rocheuses, sortes de basaltes ou de schistes refroidis, polies par les pluies et les érosions marines, étincelant au soleil comme des masses de métal. C'est le promontoire que tous les navires de l'Extrême-Orient viennent reconnaître, avant d'aller vers le nord, vers Hong-Kong ou Shang-Haï, ou vers le sud, vers Saïgon et Singapour ; il est le point de croisement des grandes routes maritimes des mers de Chine, celui que l'on peut côtoyer à faible distance, avant de faire route sur les hauts fonds du sud, au milieu des bancs de l'Athea, de l'Amazon et du Duchaffault.

La baie de Phan-Rang s'ouvre au nord du cap, en un grand angle droit dont le côté nord-sud est le plus long. Au fond débouchent les rivières de Phan-Rang et de Na-Vian, issues de lagunes ensablées, coupées par des barres que les jonques peuvent seules franchir. Il est dommage que Phan-Rang, si bien disposé sur le passage des navires qui contournent Padaran, offre si peu de facilités maritimes. La partie nord de la rade est remplie de rochers, de coraux, de hauts fonds qui s'exhaussent ; le fond de la baie est à peu près sain et les bateaux de tonnage moyen peuvent mouiller assez près d'une berge de sable accore. Malheureusement, il est assez peu protégé contre les deux moussons, et la houle s'y fait toujours sentir ; aussi a-t-on songé dernièrement à établir, à partir de la pointe des Cocotiers, une digue suffisamment solide pour résister à la mer et protéger le fond de la rade. Le projet n'a pas eu de suites, comme beaucoup d'autres éclos récemment.

Phan-Rang a traversé l'année dernière une période de prospérité factice, en raison du voisinage du Lang-Biang, où le gouvernement de l'Indo-Chine avait l'intention d'établir un sanatorium. Phan-Rang aurait été le point tout dé-

signé pour l'accès de cette contrée sauvage et l'on devait construire un appontement pour le débarquement du matériel de chemin de fer ; les Messageries Maritimes décidèrent d'y faire escale. Les événements ne semblent pas justifier les prévisions, et toute cette agitation n'a eu jusqu'ici pour effet qu'un fort renchérissement des denrées dans la région.

Un élément d'activité plus réel est pourtant né. Un colon français, M. Pérignon, continuant les traditions de M. Vuillaume, a créé un réseau de canaux d'irrigation qui lui permet de cultiver de riches rizières. La superficie de la zone défrichée a augmenté sensiblement, passant de 10 000 à 20 000 hectares, donnant un revenu de 25 p. 100. Phan-Rang va pouvoir exporter du riz. Malheureusement, les navires éprouvent de grandes difficultés à venir charger par le mauvais temps ; en raison du manque d'abri de la rade, les grosses jonques ont beaucoup de peine à sortir de la lagune pour venir accoster les vapeurs.

Phan-Rang est enfin un grand centre de pêche. Le fond de la baie, la lagune de la rivière, celle de Navian, servent de mouillages ordinaires à une foule de barques de pêche qui opèrent au large de la rade, leurs grands filets traînant derrière elles en marche, et au vent quand elles dérivent. Le produit de la pêche, centralisé au village, est traité suivant les méthodes annamites et chinoises, pour la fabrication des saumures et du « Nuoc-mâm », de la fameuse espèce dite de « Man-Thiet », fort réputée parmi les Annamites de Cochinchine, et que les jonques chinoises et les barques de Baria viennent chercher. Le sel, base de toute cette préparation, est en effet abondant à Phan-Rang ; l'administration des douanes a établi un dépôt d'achat et de vente sur les bords de la lagune de Navian. On l'avait, avant l'organisation de cette régie, à bien meilleur marché et en plus grande quantité, et Phan-Rang est un des points où l'établissement

du nouvel impôt a eu la répercussion la plus fâcheuse. Nous en profiterons pour dire un mot de cette question, à laquelle est lié l'avenir d'une branche importante de l'exportation indo-chinoise.

- Elle a été discutée avec acharnement par les détracteurs et les partisans. Les premiers, s'inspirant de l'intérêt économique, ont un peu exagéré leurs critiques; les seconds, s'inspirant au contraire de la raison d'État, des affres budgétaires, ont trouvé des raisons d'approbation inattendues. Remarquons d'abord, avec M. le capitaine Bernard, que cette régie a été particulièrement sensible à l'Annam, où le sel avait été de tout temps à très bas prix, à cause de la proximité de la mer; la taxe, si légère qu'elle fût, devait paraître énorme à ces populations pauvres, en regard du prix d'achat. La Cochinchine, plus riche, était moins éprouvée en raison des frais de transport, de tous temps très élevés. On a donc mis, du jour au lendemain, des agglomérations humaines dans l'obligation d'acheter une denrée majorée d'une taxe égale à deux ou trois fois sa valeur⁽¹⁾. Ce sel, que chaque individu pouvait auparavant fabriquer et vendre à sa fantaisie, est maintenant l'apanage d'un petit nombre de privilégiés, qui n'exercent ce monopole que moyennant finances, pour l'obtention d'un livret. Les détenteurs de livrets, les sauniers, ne bénéficient pas non plus d'une situation brillante, en raison des bas prix d'achat exigés par l'administration et maintenus par une pression tacite et savante. L'écart, en 1900, entre le prix d'achat et celui de vente, était de 78 cents — 7 cents = 71 cents. Soit plus des neuf dixièmes. Aussi les sauniers manquent-ils d'en-

(1) Le picul de sel valait 9 centimes au Quang-Tri et au Binh-Thuan, 12 centimes à Hué, 15 à 18 dans les provinces du Nord. La taxe fut fixée d'abord à 30 centimes. Après la ferme, on payait le picul 180 cents à Thuan-An, dans les magasins de l'État. (Capitaine BERNARD.)

thousiasme pour un métier ainsi déprécié, et le nombre des livrets, à Phan-Rang même, passe de 156 en 1899 à 56 en 1900. L'exportation du sel, celle des saumures, subordonnée à la récolte de la matière première, baissent de plus en plus, à partir de l'année 1898, qui marque l'introduction en Indo-Chine du nouveau système.

Voilà la première version. Exploitions-nous réellement nos colonies à l'espagnole, en y introduisant des charges fiscales hors de mise? Entendons les témoins à décharge. La parole est à M. Frézouls, directeur des douanes, dans le rapport qu'il adresse au gouvernement général de nos possessions (1902). Ce rapport contient moins la justification du nouvel impôt, l'infirmité des attaques dirigées contre lui, que l'histoire de la question et la *récapitulation satisfaisante des recettes budgétaires*. En Annam et au Tonkin, on songea avant 1897 à établir une taxe de consommation sur le sel, qui ne réussit guère, en même temps qu'un droit sur les sels transportés par mer. Enfin, l'année 1897 (1^{er} juin) voit consacrer le principe de l'achat, par l'État seul, et du monopole de vente, avec la restriction de l'intermédiaire de la société J.-B. Malon et C^{ie}. L'essai fut malheureux, se traduisit par un renchérissement considérable du sel et par des abus qui amenèrent, le 19 mai 1898, la résiliation du contrat primitif et l'installation de la régie directe. Les recettes augmentent, comme la douane nous le montre complaisamment par le tableau suivant :

En 1896 . .	44 498 piastres.	En 1899 . .	1 077 019 piastres.
1897 . .	84 573 —	1900 . .	1 296 889 —
1898 . .	692 360 —	1901 . .	1 400 000 —

La régie traite en 1900 avec un intermédiaire, M. Debeaux, pour assurer la vente du sel dans l'intérieur du Tonkin, devenue pénible en raison d'une demande plus active, et des

pluies qui avaient gâté une bonne partie de la récolte. On dut cette année faire venir 23 000 tonnes des autres pays de l'union indo-chinoise et de la Chine. — Depuis, l'administration a pris ses mesures pour faire en toute saison, quelle que soit la récolte, le ravitaillement des dépôts les plus éloignés. — Fort bien ! Mais jusqu'ici, nous ne voyons dans le rapport de M. Frézouls que la consécration définitive du système de la carte forcée, nullement justifié par des arguments. N'aura-t-il pas d'effets désastreux sur deux branches de notre commerce, sur l'exportation des pêches et sur celle des saumures ?

On nous annonce que l'on ne songe pas à mettre des droits à l'exportation. C'est fort heureux, surtout dans un ordre d'idées où la fringale des recettes n'est enrayée par rien. L'exportation du sel, la plus importante, suit la marche ci-dessous, en tonnes :

1893. . . .	21 521	1898. . . .	31 343
1894. . . .	19 314	1899. . . .	21 658
1895. . . .	18 172	1900. . . .	22 268
1896. . . .	34 401	1901. . . .	25 926
1897. . . .	42 926		

On a soin de nous faire remarquer que les moyennes des deux colonnes sont à peu près les mêmes. Nous remarquerons, nous, une chute de 20 000 tonnes de 1897 à 1899, après l'établissement de l'impôt, et, en fait de moyenne, nous comparerons celle de la période triennale 1896-1897-1898 à celle de 1899-1900-1901, comme il est logique de le faire, avant et après la taxe. Le rapprochement est édifiant.

Singapour, dit toujours la douane, importe 30 000 tonnes en 1898, 20 800 en 1899 et 31 000 en 1900. Or, d'autres statistiques, faites dans les Établissements des Détroits, donnent pour 1900 une importation de sel indo-chinois de 20 520 tonnes..... Incompatibilité mystérieuse ! Passons.

Que deviennent, avec le nouveau système, les pêches et les saumures ? Les pêcheurs du golfe du Tonkin, pour leur part, ont fort mal accueilli la taxe et ont vivement protesté. En 1902, on constatait à la Cac-Ba un retard d'un mois et demi dans l'arrivée des jonques venant de Chine pour pêcher, retard étrange et explicable seulement par la mauvaise volonté qu'éprouvaient les Chinois à se soumettre à nos formalités. Les exportations des pêcheries cochinchinoises et cambodgiennes ont subi, elles aussi, une forte baisse en 1898, après l'année de l'impôt.

Exportation en tonnes (chiffres de l'Administration).

1895.	21 535	1899.	21 075
1896.	20 605	1900.	22 088
1897.	28 160	1901.	23 150
1898.	18 998		

On constate, ici encore, un écart de 10 000 tonnes de 1897 à 1898. La douane cherche à le rejeter sur la faute du poisson, qui aurait, paraît-il, soudain manqué en 1898 et pendant les années suivantes. Cette disparition instantanée est tant soit peu étrange, et elle remplit d'étonnement ceux qui ont quelque habitude de la question. Finalement, M. Frézouls nous exprime la crainte qu'il a de voir la production demeurer inférieure aux besoins de la consommation. L'impôt du sel est-il de nature à remédier à cet état de choses ?

Ainsi, avec la meilleure volonté du monde, on ne peut s'empêcher de trouver que les charges alléguées contre la nouvelle taxe sont graves et fondées, à peine détruites par quelques excuses détournées. On en est réduit à plaider les circonstances atténuantes, en admettant que l'impôt est défendable, et qu'il a plus agi, sur l'esprit des populations, par le dérangement d'habitudes séculaires que par sa quotité absolue. Faible plaidoirie en vérité !

*
**

Le faux cap Varella est l'accident le plus remarquable de la côte, immédiatement au nord de Phan-Rang. Son nom dérive de la vague ressemblance qu'il a, vu du large, avec son similaire ; il ne peut pourtant pas être confondu avec lui, à cause de l'absence du rocher Da-Bia. La petite baie du Ving-Cang, étroite et bien abritée, se creuse sous le cap. Elle a été, avant notre occupation, un repaire avéré de pirates. Ceux-ci ont maintenant disparu, remplacés par des commerçants plus pratiques, honnêtes contrebandiers. On a dû, à la suite de ces faits, imposer une surveillance rigoureuse aux jonques chinoises fréquentant les baies de la côte, ce qui a quelque peu restreint leur navigation.

Après le faux cap vient l'enfoncement de Camraigue, séparé en deux mouillages, extérieur et intérieur, par le détroit qui précède l'immense lagune de Ba-Ngai. Le port extérieur, à l'abri de l'île Tague, est sûr et parfaitement abrité ; le port intérieur, protégé par les dunes, est tout aussi excellent, et il a servi plusieurs fois de refuge contre les typhons aux bâtiments de guerre. Jusqu'ici, l'importance de Camraigue avait pourtant paru médiocre aux yeux des commerçants. Tout vient de changer. Séduits par la proximité des routes maritimes, deux colons français, MM. de Barthélemy et de Pourtalès, ont décidé de créer une ville dans ce port, récemment ouvert à grand renfort de réclamations contre des règlements surannés. Ils ont obtenu une concession très étendue, malheureusement peu favorisée sous le rapport de la fertilité. Ils projettent surtout l'exploitation intensive des pêches et du chalutage à vapeur, avec traitement sur place du produit et des déchets de poisson. Tout comporterait donc la création d'un centre industriel important, parachevé par l'établissement d'une zone franche

et d'un embranchement du trans-indo-chinois aboutissant à Camraigue ; la partie sud-est du port intérieur est en effet très favorable à l'installation d'appontements et de wharfs en eau profonde. M. de Barthélemy a en outre créé sur la côte d'Annam, au moyen du vapeur *Melitta*, un service de cabotage très suivi, qui aurait tout intérêt à être plus régulier et doublé de prolongements sur Hong-Kong et Singapour.

La baie de Camraigue est séparée de la mer par une longue presqu'île, faite de sables, de dunes et de collines, qui forme la grande plage de Ngaï ; la baie se termine vers le nord par de faibles profondeurs et une rivière insignifiante.

Les îles des Pêcheurs, hautes, escarpées, divisées en deux groupes, Honnaï et Hon-Ngoaï, sont les premières, au sud, d'un chapelet ininterrompu qui s'étend jusqu'au cap Varella. La grande Hon-Tré lui fait suite, élevée, aussi accidentée verticalement que découpée sur ses rivages. Les baies sont nombreuses, offrant des abris sûrs contre les deux moussons, au nord comme au sud, au sud surtout, où un petit bâtiment peut facilement se réfugier dans des boyaux sinueux et encaissés. Hon-Tré, avec son grand sommet de 500 mètres, ses prairies vertes, son cortège d'îles satellites qui la relie à la côte malgré des chenaux courts et profonds, limite au sud la grande rade de Nha-Trang, un des plus beaux paysages maritimes de l'Annam méridional.

Il commence au nord, au cap Vert, qui marque l'extrémité de la majestueuse presqu'île de Bing-Cang, aux montagnes serrées, venant finir sur la mer par une chute abrupte. L'île Tré barre la vue du côté du sud ; la Pyramide et Hon-Cau du côté du large, émergences de rochers à pic que peuplent des nids d'hirondelles. L'île Shala, l'île Sèche, la Tortue, le Rocher blanc, l'île Brierre parsèment çà et là l'étendue immense du golfe. Du côté de l'ouest, la petite ville de Nha-

Trang, les quelques habitations qu'elle renferme, se montrent sur la plage blanche, appuyées à des monticules insignifiants. Plus loin, c'est la vallée de la rivière de Nha-Trang qui court vers la citadelle de Khan-Hoa, entre le chaînon transversal qui part du Tondu et celui qui naît à la pointe Mui-Kega, à peine coupé par le col des Barricades. Une délicieuse brise marine, une pureté d'air incomparable, sont les caractéristiques de Nha-Trang, dont les conditions sanitaires sont les meilleures de tout l'Annam.

L'importance économique de la région n'est pas digne d'attention. La vallée de Khan-Hoa est assurément fertile, mais les indigènes, ayant peu de besoins, ne recherchent pas la vente et l'exportation. Les rizières ordinaires s'étendent de chaque côté de la rivière, irriguées par des procédés trop primitifs, sans aucun désir de progrès. Dès le pied des collines, la brousse commence, la haute brousse d'Annam, épineuse et serrée. La rivière serait d'ailleurs d'un faible secours comme voie de communication et de transport, et la rade de Nha-Trang n'offre pas une sécurité suffisante pour assurer un embarquement par tous les temps, surtout quand la houle du nord-est vient briser sur la plage et la barre, rendant délicat le passage près du banc du Bourayne. Les paquebots vont alors mouiller dans l'estuaire du Cua-Bé en un point avec lequel les communications sont fort incommodes. Les nids d'hirondelles forment un certain élément d'exportation, de même que le bétail, inférieur pourtant à celui de Phu-Yen, et facilement perfectible. Les opérations commerciales se bornent donc à fort peu de chose.

La baie de Bing-Cang se creuse au nord, allant rejoindre le centre chinois de Ninh-Hoa, qui s'est créé assez loin de Nha-Trang, apportant, par l'aide de son commerce, une certaine activité dans le bassin de Khan-Hoa. Malheureusement, outre la distance, Ninh-Hoa a encore comme inconvé-

nient celui d'être situé sur un petit arroyo presque à sec en été, qui se jette au fond du havre de Binh-Cang, barré d'îles, aux profondeurs décroissant rapidement. Actuellement, les navires qui pénètrent dans cette superbe baie doivent mouiller près de l'entrée, à la limite des fonds de 7 mètres. Les jonques qui vont vers Ninh-Hoa n'ont plus à leur disposition qu'un chenal étroit, dont les fonds varient de 0^m,20 à 2 mètres à marée basse, au milieu de la vase et des palétuviers. Les Chinois attendent la marée haute pour le transfert des marchandises à destination de leurs correspondants d'Hainan et de Singapour. Voilà toute l'utilité commerciale de ce golfe aux vertes côtes, aux paysages variés comme ceux du Japon, que domine, très loin dans le nord, le sommet bizarre de « la Mère et l'Enfant ».

La presqu'île de Binh-Cang ferme au sud le golfe profond de Van-Phong, sorte de vestibule extérieur de la grande baie de Binh-Koï. Cette baie, dont l'entrée est dirigée vers le sud-est, est barrée par une série d'îles qui en varient l'aspect, tout en laissant entre elles des passages où les fonds ne sont pas inférieurs à 20 mètres : ce sont l'île Bac, l'île du Milieu, l'île Longue, et, plus au large, le petit rocher plat du Bouton. En allant vers l'intérieur, les profondeurs d'eau sont encore suffisantes pour permettre le passage des grands navires, et les quelques bancs que l'on y rencontre s'évitent facilement au moyen d'alignements. Le petit port de Hone-Cohe, placé au sud, au débouché d'une rivière, à l'abri d'une presqu'île peu élevée, est un centre important de salines. Malheureusement, les jonques seulement peuvent le fréquenter avec profit, car les alluvions de la rivière ont fait considérablement diminuer les fonds devant l'entrée, et, à l'heure actuelle, les navires calant 5 mètres et plus sont obligés de mouiller à un mille et demi des dépôts de sel. Toute la partie nord-ouest de la baie de Binh-Koï est occu-

pée par une ligne d'îlots orientée parallèlement au rivage continental, en un axe d'émergence bien caractérisé, comprenant l'île Nord, le Chignon, les deux Mamelles, l'île du Sud-Ouest et le Bonnet. Ces îles varient agréablement la monotonie de l'immense lagon.

Mais l'accident géologique et topographique le plus remarquable est assurément celui que l'on remarque au nord. Une presque île, variée par des sommets de 500 à 600 mètres, tenant à la terre par une langue de sable minuscule, court du nord-ouest au sud-est, avec des côtes rocheuses et découpées, aboutissant à l'îlot de Doï-Moï (la Guérite), point le plus oriental de toute la côte d'Annam, et aux rochers dangereux des Trois-Rois. Une île énorme, l'île Kua, flanquée d'autres plus petites, est juxtaposée à cette presque île de Hone-Gome, laissant entre elle et cette dernière un bassin fermé, communiquant avec la mer et avec la baie de Binh-Koï, connu sous le nom de Port-Dayot. L'eau y est calme comme celle d'un lac, même lorsque la mousson de nord-est bouleverse la mer au large ; les berges, très accores, sont dépourvues de tout danger, et les profondeurs à peu près uniformes sont de 20 à 25 mètres, sauf dans le Goulet d'entrée, où elles atteignent et dépassent 30 mètres. Ce point avait déjà été remarqué par les officiers français qui, avant la Révolution, posèrent les premières bases de notre domination en Annam ; les noms donnés aux divers points (île Chaigneau, île d'Adran, baie Ollivier, mont Dayot, etc.) le prouvent suffisamment. De nos jours encore, le gouvernement de l'Indo-Chine, séduit par les conditions exceptionnelles du lieu, fait étudier les moyens d'y créer un point d'appui de la flotte.

Encore une autre baie avant d'arriver au cap Varella. Mais celle-ci, très ouverte, ne présente aucun caractère, et c'est une dépression insignifiante de la côte, à peine variée

par la petite île de Hon-Rô. La chaîne des montagnes de l'intérieur, démasquant tour à tour ses grands sommets de la Mère et l'Enfant, du Diadème, du Salacco, élevés de 2 000 mètres en moyenne, se rapproche de plus en plus du littoral ; la plaine agricole diminue graduellement. Cet éperon montagneux finit par le sommet étrange de Varella, pour tomber brusquement dans la mer au cap du même nom, dont les trois bosses rocheuses s'avancent vers le large. C'est, avec le cap Padaran, le point le plus intéressant pour la navigation de l'Annam méridional ; on y projette un phare qui sera le bienvenu, car les navires venant de Hong-Kong, prenant la côte très obliquement, sont fréquemment dépalés par les courants et reconnaissent alors Varella au lieu de Padaran. La méprise peut être grave.

Le charmant petit havre de Vung-Rô, au sud du cap, complètement à l'abri de la houle et du vent, dominé par le grand rocher Da-Bia, perché comme un donjon des Burgraves sur le sommet de Varella, est le mouillage fréquent des jonques et des vapeurs qui pratiquent ces parages, surtout dans la mauvaise saison. Ce fut aussi, jadis, un repaire de pirates, et de contrebandiers aujourd'hui. En outre, il a eu de tout temps une importance politique incontestable. La présence de la barrière montagneuse dont nous venons de parler enlève à la route mandarine, grande voie de communication du nord au sud de l'Annam, la possibilité d'utiliser les dépressions généralement situées en arrière des massifs côtiers. Après avoir suivi la plage pendant une vingtaine de kilomètres, elle escalade la montagne et la franchit au col du Deo-Ca, pour redescendre ensuite vers le Phu-Yen. Il s'ensuit que le mouillage de Vung-Rô, placé au débouché de ce col, et, plus encore, celui de Khan-Hoa-Gia, situé à 1 kilomètre de la route, commandent entièrement le passage. Le chaînon montagneux du Varella dans l'An-

nam sud, comme celui du cap Boung-Quioua dans l'Annam nord, sont les passages stratégiques de la côte. On s'explique donc que M. Harmand, à propos du traité de 1883, ait demandé de prolonger notre domination cochinchinoise jusqu'à Deo-Ca, nos possessions tonkinoises jusqu'à Boung-Quioua, en n'abandonnant au protectorat de l'Annam que les provinces centrales. On ne fit droit à cette idée que pour le Ninh-Binh, qui fut rattaché au Tonkin.

*
* *

Au cap Varella commence la province de Phu-Yen, une de celles en lesquelles on peut avoir confiance pour le développement économique de la côte d'Annam. La vue de la côte, dès l'arrivée, séduit et enchante. La culture indigène ne se limite pas aux plaines, aux vallées et aux bas-fonds, elle monte sur les pentes, découpées en carrés très réguliers, de couleurs diverses, qui revêtent les moindres collines de la province d'un damier riche en promesses agricoles. La brousse recule devant les défrichements, devant les rizières nouvelles, les plantations de maïs, de canne à sucre, de cocotiers; les landes inoccupées, les maquis incultes sont réservés au bétail, qui pâit en troupeaux nombreux autour des villages qui parsèment la côte comme autant de taches brunes. On se croirait sur le littoral de Bretagne, devant les coteaux du ciel de France. C'est là le malheureux Phu-Yen, heureusement relevé de ses ruines de 1885, époque où plus de 3 000 chrétiens furent massacrés par les partisans d'Ham-Nghi, bientôt punis par la farouche répression exercée en notre nom par la terrible Tong-doc-Loc. Vieux souvenirs, déjà effacés par les effets du labeur et de la tranquillité des populations.

Au nord du cap Varella commence une interminable

plage de sable, précédée au large par de nombreux bancs et des têtes de granit, dont la plus importante, trouée de part en part, porte le nom de « roche percée ». C'est sur cette plage que deux vapeurs français, le *Binh-Thuan* et l'*Hélène*, le second venu au secours du premier, se sont échoués en février 1903, en pleine mousson de nord-est. A l'intérieur, le monticule de la Pagode, avec son temple bouddhique, le sommet conique de l'Épervier, dominant la côte près de l'estuaire du Cua-da-Rang. Ce fleuve, malheureusement obstrué par une barre et par des apports continuels de sable, est un des plus importants de la côte d'Annam. Il est pourtant peu navigable, surtout pendant la saison sèche, où les jonques ne peuvent pas dépasser le monticule de la Pagode et le port de Tuy-Hoa, mais sa vallée, large et longue, est une excellente voie de pénétration dans l'arrière-pays, chez ces sauvages peuplades Moïs où l'élevage est intensif et prospère. Comme une bonne part de l'exportation du Phu-Yen, sur Saïgon et Singapour, consiste en bestiaux, il y aurait tout intérêt à drainer davantage vers la côte cet élément de fret. On pense le faire au moyen d'un canal latéral au Cua-da-Rang, navigable en tous temps pour les jonques, et servant également à l'irrigation des terres, moyennant redevance. On s'occupe de réunir les capitaux nécessaires, et en même temps de faire à l'estuaire du fleuve quelques travaux de dragages qui permettront aux jonques chinoises d'Haïnan de venir en grand nombre.

Les petites îles Ma-Lieng, au nord du Cua-da-Rang, donneraient des mouillages assez bien abrités si les madrépores n'obstruaient à la longue les différents chenaux. A l'heure actuelle, toute la partie sud est remplie de coraux, et un navire ne peut s'engager qu'avec la plus grande circonspection au milieu des brisants.

Nous arrivons ainsi à la partie de la côte qui est plus

exactement le port et le débouché du Phu-Yen : la grande baie de Xuan-Day, ouverte au commerce en 1884. Celle-ci a son entrée tournée largement à l'est ; elle présente des profondeurs utilisables par les vapeurs de tonnage moyen, et ses rivages, assez longuement développés, se creusent en baies rocheuses qui abritent des centres commerciaux distincts les uns des autres. Quelques grandes îles, comme l'île des Nids et l'île Rocheuse, complètent l'ensemble. L'entrée est commode, et les dangers de l'Illyssus, de la « roche Bouée » et de la roche Volga ne sont pas suffisants pour arrêter les caboteurs qui viennent assidûment à Xuan-Day. Le petit port de Xuan-Day est celui qui se présente immédiatement à gauche de l'entrée : il a donné son nom à la baie tout entière. Une petite rivière, bordée de quais empierrés, communiquant avec la lagune d'Olang, présente à haute mer des fonds de 1^m,50 à 2 mètres, et sert de lieu de rassemblement pour les barques de pêche ; le mouvement commercial est nul. Au contraire, le fond de la rade de Vung-Lam est un centre très actif, où les négociants chinois sont venus de bonne heure s'installer, et où la douane a placé son bureau de surveillance ; presque tout le commerce du Phu-Yen passe par Vung-Lam, et le Cua-da-Rang seul pourrait lui enlever cette supériorité économique. Nous n'avons presque rien à dire de Song-Cau, qui n'est que le port administratif et officiel, au point le plus mal partagé de la rade de Xuan-Day. Toute la baie assèche à marée basse, et les communications sont fort difficiles avec les vapeurs, qui mouillent très loin. On paraît avoir avant tout recherché pour Song-Cau la proximité de la route mandarine, avec des préoccupations politiques qui nuisent considérablement aux desiderata maritimes et commerciaux.

Les gros mornes rocheux de la pointe Gain-Ba servent d'amers pour reconnaître de loin la côte nord de l'entrée de

Xuan-Day ; ils arrêtent au sud l'amas rougeâtre des dunes de Vung-Trich, qui est une des taches sablonneuses les plus caractéristiques de la côte, un point que l'on relève avec autant de certitude qu'un sommet ou une roche. Puis vient la baie de Cu-Mong, toute différente de celle de Xuan-Day, dont elle est l'opposé, l'antithèse évidente. Xuan-Day est à peu près carrée, Cu-Mong a la forme d'un étroit boyau orienté vers le sud-est, de trois à quatre mètres de profondeur, resserré par des étranglements qui s'épanouissent ensuite pour former des barrières intérieures. Tandis que l'entrée de Xuan-Day est large et commode, celle de Cu-Mong a 150 mètres à peine, et le chenal coude presque à angle droit pour suivre l'axe de la baie, gêné par une île et des hauts-fonds. Cu-Mong est néanmoins un bon abri, et un centre actif qui a connu la prospérité grâce aux salines exploitées sous l'ancien régime. Celle-ci eût été plus grande encore sans les règlements de la cour d'Annam qui se refusaient à ouvrir le port de Cu-Mong. Il fallait alors charger le sel sur des sampans pour l'envoyer à Quin-Nhon, d'où un supplément de manutention fort gênant pour l'exportation. Celle-ci se limitait donc aux envois faits aux provinces voisines, au Binh-Dinh, au Quang-Nam et au Khan-Hoa, à raison de 16 000 piculs par an. De nos jours, Cu-Mong, port ouvert, est fréquenté par des vapeurs de Singapour qui viennent charger jusqu'à 1 000 tonnes de sel ; des voiliers y font quelques apparitions.

Au large, Poulo-Gambir est la dernière île de quelque importance que l'on rencontre sur la côte d'Annam, car on ne saurait donner ce nom aux quelques rochers qui se montrent dans le Binh-Dinh sud. Elle est composée de deux arêtes montagneuses séparées par une dépression comprise entre les deux baies sud et nord, plantée de cocotiers et peuplée de villages de pêcheurs. Des roches la débordent,

dominées par les Mamelles, empêchant de contourner l'île à faible distance. C'est en venant mouiller dans la baie du sud que le *Saïgon*, vapeur-annexe des Messageries Maritimes, a donné sur l'un de ces rochers, se faisant des avaries suffisamment graves pour amener sa perte totale. Le passage entre Poulo-Gambir et la terre, pour les navires qui se rendent à Quin-Nhon, est assez délicat ; le banc de Pâques, sur lequel il ne reste que 4 mètres d'eau à marée basse, l'obstrue en partie, à mi-distance de l'île et du littoral.

Quin-Nhon, le port de Binh-Dinh, ouvert au commerce en 1874, est le seul point important de cette partie de la côte. Primitivement, c'était un golfe profond, creusé au nord, séparé de la mer par la presqu'île accidentée qui finit au cap Saho, offrant contre la mousson du nord-est, un excellent abri. Mais dans ce golfe débouchaient de multiples rivières, drainant toutes les eaux du sud de la province, charriant avec elles les alluvions et les dépôts. Une pointe de sable s'est formée peu à peu, se détachant de la terre ferme, s'avancant vers l'est, tendant à rétrécir le passage réservé aux navires venant mouiller dans le golfe. Cette langue de terre porte maintenant les établissements français et le grand village annamite de Thi-Naï. L'entrée actuelle existe sous la forme d'un chenal très étroit, coudant brusquement à angle droit, et dans lequel les courants de marée sont très violents. Le golfe est devenu une lagune, insignifiante sur les trois quarts de sa superficie, se comblant petit à petit sous l'action des rivières. Le chenal s'y termine par une fosse centrale de 10 mètres de profondeur, allongée sensiblement du nord au sud, et très peu large ; dès que l'on sort de cette fosse, la sonde n'accuse plus que des fonds de 2 à 3 mètres, puis d'immenses étendues qui découvrent à marée basse. Comme si ce n'était pas assez pour compromettre gravement l'existence commerciale de Quin-Nhon, le chenal aboutit du côté de la

mer à une barre sur laquelle il ne reste que 4 mètres à marée basse, qui tend à se relier à la terre ferme par trois autres barres concentriques, issues de la langue de sable, et progressant graduellement vers le large. Quelques vapeurs se décident à rentrer dans la lagune à mer haute, mais la plupart mouillent à l'extérieur, en dehors de la barre, exposés à tous les vents. Les annexes des Messageries Maritimes s'en tiennent à ce dernier procédé depuis l'échouage de l'*Haïphong*.

Quin-Nhon est le débouché du Binh-Dinh, de cette riche province de l'Annam central. Le littoral fournit le sel, qui s'entasse dans l'entrepôt de la douane, et que de nombreux navires viennent chercher. Le thé est très cultivé dans le sud de la province, et la maison Lombard, de Tourane, y possède un représentant. Mais la soie est encore l'article d'exportation le plus remarquable, bien que son importance ait diminué au cours de ces dernières années. C'est avec elle que l'on fait les fameux crépons de Quin-Nhon, fort réputés dans toute l'Indo-Chine. Les procédés des indigènes étant par trop primitifs et ayant besoin d'être modifiés, un colon français, M. Pâris, vient de créer un centre de soie à Phu-Phong ; il achète la matière première, qui sera bientôt traitée par une filature. La réputation des soies de l'Annam ne pourra qu'y gagner. Les noix d'arec, les peaux, les bœufs, les cornes, les tourteaux, les arachides, les bois fournissent aussi un fort appoint à l'exportation. Voici les chiffres du commerce de Quin-Nhon, du 1^{er} janvier au 31 octobre 1901 :

	TONNES.	VALEUR.
		Francs.
Exportation	8 730	4 024 000
Importation	4 707	2 840 500.

Une fabrique d'albumine fonctionne à Quin-Nhon. Mais, si l'industrie est ainsi réservée aux Européens, le commerce

est centralisé aux mains des Chinois, réunis en une puissante agglomération. Ce sont eux qui achètent la soie grège et qui l'exportent à Singapour. Ils parlent l'annamite et le français, sont consignataires des navires, ont des succursales à Hong-Kong, Haïnan et Singapour, et des relations dans tous les autres ports du littoral. Aussi les navires qui fréquentent Quin-Nhon ont-ils des relations très suivies avec ces maisons, et sont souvent loués à bail par elles, suivant un système très répandu en Extrême-Orient.

Les Messageries Maritimes avaient auparavant le monopole presque absolu des transports de la côte d'Annam. Elles ont eu, depuis quelques années, à faire face à de nombreux concurrents, français et étrangers. Les Chargeurs-Réunis ne daignent pas encore s'arrêter à Quin-Nhon, à cause d'un fret trop faible, mais les petits caboteurs de Saïgon, comme l'*Hélène* et la *Melitta*, entrent en compétition, surtout pour le transport du bétail, à des prix que la grande compagnie ne peut pas supporter. Les vapeurs étrangers viennent aussi à Quin-Nhon charger du sel. La maison Clewet, de Singapour, envoie l'*Oslo*, et notre consul en cette dernière ville, M. Jouffroy d'Abbans, le *Baïkal*, dont il est propriétaire. Chacun de ces navires prend de 1 200 à 1 500 tonnes de sel. Une maison de Hong-Kong expédie tous les dix-huit jours les bâtiments norvégiens *Progress* et *Argo*; il vient même un vapeur autrichien, le *Tricar*, ainsi que quelques voiliers.

Cet important mouvement maritime exige comme complément de sérieux travaux de port, pouvant placer les navires dans des conditions plus avantageuses que celles qui sont faites en ce moment. Les marchandises que l'on doit charger sur les vapeurs sont embarquées sur des jonques au village chinois; elles ont deux kilomètres à faire pour atteindre les navires mouillés à l'intérieur et quatre lorsqu'il

s'agit de navires ne rentrant pas dans la lagune ! Les navigateurs réclament donc :

1° La construction d'un pylône en fer destiné à remplacer les cocotiers donnant le premier alignement (ce bouquet de cocotiers diminue tous les ans d'une manière inquiétante);

2° Le transfert des magasins de la douane à l'extrémité de la langue de sable;

3° La construction d'un appontement dans la passe, pour remplacer l'ancien, détruit par un raz de marée en 1897;

4° La mise en place d'un balisage sérieux du chenal;

5° L'allumage d'un feu de port sur la pointe de droite de l'entrée. Celui que l'aimable agent des Messageries Maritimes allume par dévouement sur sa maison, lors de l'arrivée des courriers, est en effet insuffisant et aléatoire.

En 1891, ces travaux faillirent recevoir un commencement d'exécution. Il n'en fut plus question. De nos jours, les Travaux Publics viennent de reprendre ce plan, en le modifiant quelque peu. L'appontement sera construit dans la lagune, par des fonds de 6^m,50 à marée basse. On doit aussi draguer la barre, et, à ce sujet, une certaine hésitation s'est manifestée sur la position de la partie à draguer. En draguant à l'est, on coupe la barre dans sa partie la plus étroite, et on réalise un gain considérable sur le cube à extraire. Le coude du chenal n'est pas une difficulté invincible, mais il subsiste celle d'une rencontre de navires dans le chenal, la pointe du fortin masquant à chacun d'eux la vue de l'autre. Un signal de convention placé sur cette pointe permet de résoudre le problème. Le nouveau chenal sera balisé par huit bouées, et le feu de Thuan-An, que l'on a renoncé à installer, sera construit sur la pointe de droite.

La côte d'Annam continue après Quin-Nhon sans ressembler à ce qu'elle était dans le Khan-Hoa et le Phu-Yen, sans le pittoresque qui en faisait le charme. Quin-Nhon marque la fin des grandes baies, des caps avancés et contournés, des îles capricieusement serrées. Le littoral du Binh-Dinh remonte droit au nord jusqu'au cap Batangan, avec quelques dépressions comme celles de Degi, de Nuoc-Ngot, de Tamquan, quelques vagues proéminences comme la pointe An-Yo, les caps Sahoï et Mia, oscillant très peu autour d'une direction rectiligne qui court vers le cap Batangan. Les îles ne se montrent plus. Il ne subsiste des groupes insulaires du sud que quelques rochers à pic comme les deux Coni, l'île Juan Prieto, l'île Buffle, ou un tas de cailloux émergeant à peine, comme l'île Tortue.

Il existe néanmoins sur cette côte plusieurs petits ports qui font un commerce assez actif de cabotage entre eux et avec les villes du sud. Degi se montre presque immédiatement après Quin-Nhon, à l'entrée d'une lagune analogue à celle de ce dernier port, dans laquelle il est presque impossible de pénétrer. C'est le sort qui attend Quin-Nhon si l'on n'exécute promptement les travaux dont nous avons parlé. Degi est un grand centre salinier, fréquenté par des voiliers, des jonques chinoises d'Haïnan et des barques de mer annamites. Il exporte beaucoup de coprah et des cordages en fibres de coco. C'est le troisième port de la province du Binh-Dinh.

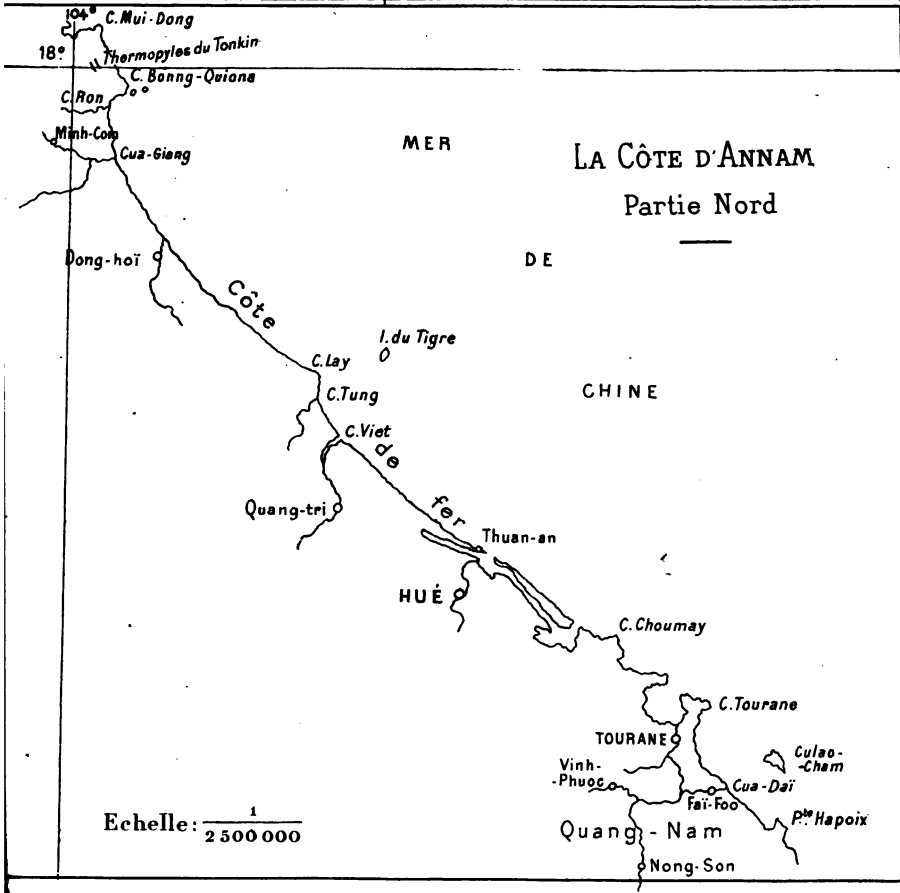
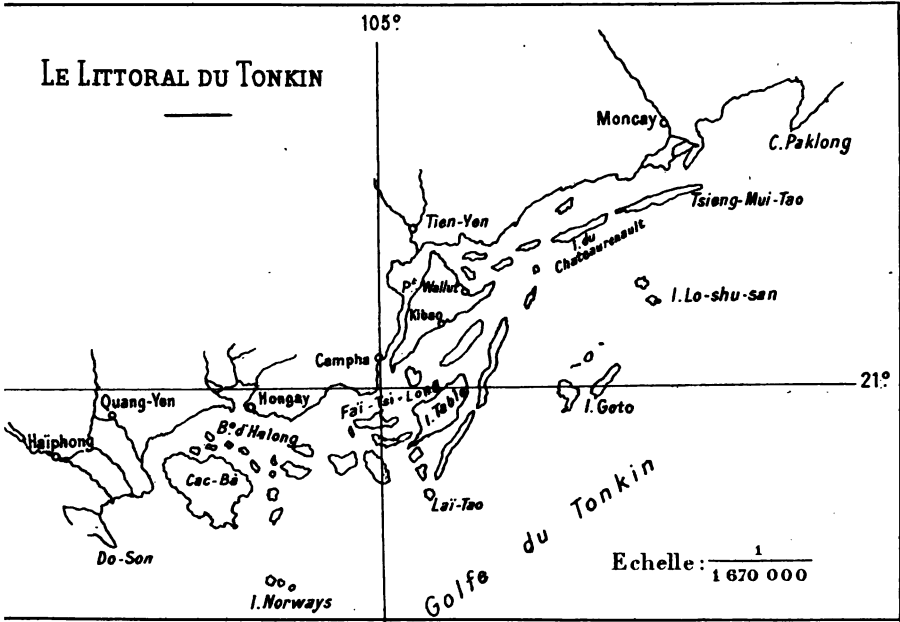
Kimbon, un peu plus haut, à l'entrée de la rivière de Tamquan, est le deuxième. Les grands navires ne peuvent franchir la barre, et restent mouillés au large, mais les jonques remontent jusqu'à Tamquan, où sont établis de nombreux Chinois en relations avec les maisons de Quin-Nhon, de Hong-Kong et de Swatow. Tout le commerce est entre leurs mains. Il consiste, à l'importation, en « nuoc-mâm »

et produits annamites ; la noix de coco est la seule denrée d'exportation et il en existe des plantations considérables près de l'embouchure du fleuve.

Nous voici arrivés au Quang-Ngaï. La côte devient sensiblement plus accidentée. Elle pousse une pointe vers l'est avec le cap Batangan, sorte de table plate et allongée, se retire vers l'ouest jusqu'aux deux mamelons caractéristiques du cap Bantam, et se creuse profondément pour former la baie de Kikuik, accident topographique à cheval sur la limite des littoraux du Quang-Ngaï et du Quang-Nam. Le Quang-Ngaï, bien que peu ouvert à la pénétration française, et peu imbu d'idées de progrès, n'en est pas moins une région d'une importance commerciale appréciable. La côte, aux environs du cap Batangan, est l'abri et le refuge d'une population maritime nombreuse et intéressante, qui a créé à l'embouchure de la rivière de Quang-Ngaï des pêcheries renommées. La province exporte les arachides, la soie, le coton, l'indigo, la cannelle et surtout le sucre. Cette exportation se divise naturellement en deux parties, se dirigeant vers l'entrée de la rivière ou vers le nord, dans la baie de Kikuik. Dans le premier cas, les denrées sont centralisées au bourg chinois de Tan-An, qui a accaparé le transit des marchandises, et qui les expédie par de rares vapeurs, plus souvent par des jonques, vers Haïnan et Singapour. Kikuik offre l'avantage de posséder un mouillage supérieur à celui du cap Batangan, mais qui est encore insuffisant lorsque les terribles typhons de la mer de Chine se déchaînent sur cette côte. La pointe intérieure n'abrite même pas la rade en mousson de nord-est. Quelques pauvres villages de pêcheurs, comme celui de Baï-dan, se sont fixés sur les rivages de la baie.

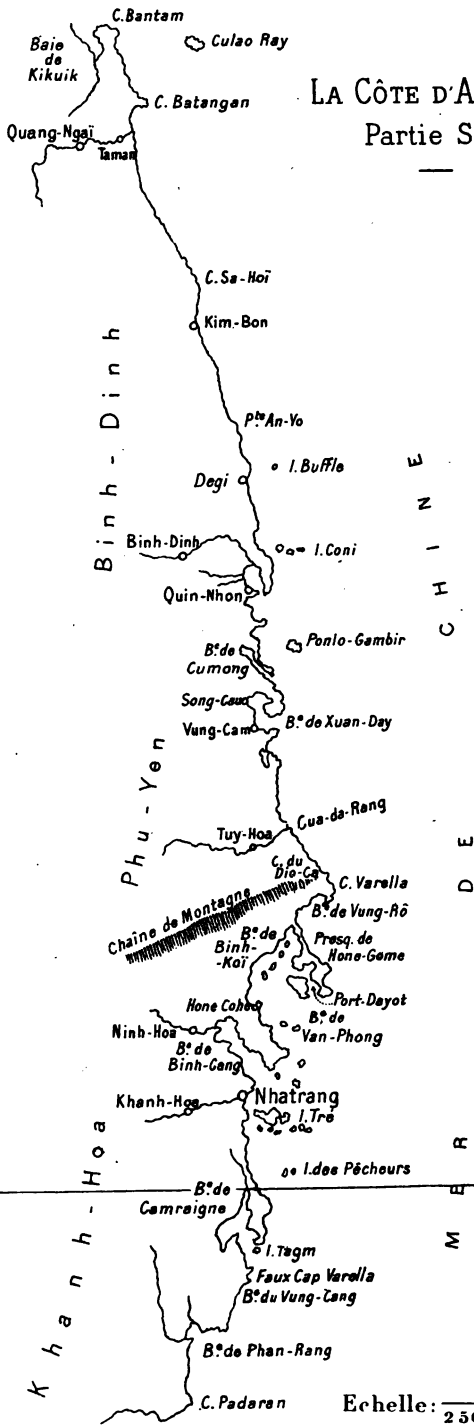
Au large des caps Batangan et Bantam, avec ses cratères bizarres et déchiquetés, sa ceinture de dangereux coraux,





106°

LA CÔTE D'ANNAM Partie Sud



BINH-DINH

PHU-YEN

KHANH-HOA

W
N
I
C
H
I
E
M
E
R

12°

Echelle: $\frac{1}{2\ 500\ 000}$



émerge la grande île de Culao-Ray, battue par les houles et les vents, sentinelle avancée de l'Annam central. C'est, avec le cap Padaran, le point le plus important du cabotage de l'Indo-Chine, celui auprès duquel les navires allant au Tonkin changent de route ; c'est un sommet, enfin, du polygone circonscrit à la côte que suit le navigateur. Il fut longtemps redouté par ce dernier, considéré à tort comme entouré de hauts-fonds douteux, et doublé à distance respectueuse. Vérification faite, on a pu constater que les fonds de 15 mètres à 36 mètres marqués au nord-est sur les anciennes cartes n'existaient pas, et qu'aucun danger n'était à craindre à part le banc du Volta, qui présente au nord de Culao-Ray ses deux têtes rocheuses. Le passage entre Culao-Ray et Batangan, en particulier, a cessé d'être un épouvantail, et les annexes des Messageries Maritimes le pratiquent journellement, de nuit même, avec la seule aide du grand phare de l'île.

CHAPITRE IV

LE QUANG-NAM — LE PORT DE TOURANE

LA CÔTE DE FER

LES HOUILLÈRES D'ANNAM

Au cap Bantam finit le littoral monotone et rectiligne du Binh-Dinh et du Quang-Ngaï, et commence une région maritime notablement plus intéressante. Jusqu'au cap Choumay, la côte devient plus accidentée, se creusant d'abord avec la baie de Kikuik, faisant saillie avec le cap Hapoix et la presqu'île de Tien-Cha, ménageant l'abri profond qui est la rade de Tourane. Les montagnes de l'intérieur, plus nettes, plus voisines de la mer, se déroulent en une ligne pittoresque de sommets majestueux qui vont de la grande montagne de Kikuik à la chaîne du col des Nuages, laissant vide, à côté de la dent du Quang-Nam, la faille profonde au fond de laquelle coule le Song-Thu-Bon, et qui marque le chemin de pénétration aux terres moi. La vue du large même est moins monotone, interrompue qu'elle est par un chapelet continu d'îles, depuis Culao-Ray jusqu'à l'archipel des Culao-Cham, en passant par la déserte et sauvage Hon-Ong.

La navigation dans ces parages, quelquefois délicate en mousson de nord-est, alors que les terres sont embrumées et que des grains fréquents viennent masquer l'horizon, est généralement facile. Point de récifs ; des côtes accores, près desquelles les grands fonds subsistent. Les bâtiments de fort tonnage peuvent sans peine contourner les îles situées au

large de l'entrée du Cua-Daï, et dans l'intérieur de l'archipel de Culao-Cham, il n'est pas rare de trouver des profondeurs de 40 à 50 mètres, au pied des falaises abruptes, qui sortent presque verticalement de la mer. Ce fait vient même à l'appui de l'opinion de ceux qui voient dans la présence de cet archipel l'indice d'un soulèvement plutonien dont la marche et les caractères sont encore mal définis. Je sais que les montagnes et le littoral d'Annam ont laissé, aux géologues qui les ont parcourus, l'impression d'un chaos pour lequel les règles ordinaires de répartition des terrains paraissent souvent en défaut. En ce qui concerne la partie maritime, je crois pourtant qu'on ne peut pas ne pas être frappé de l'existence de cet axe volcanique très caractérisé qui, partant des cratères de Culao-Ray, se continue par le sommet bizarre de Hon-Ong, le cône parfaitement régulier de Culao-Cham et la montagne identique de la presqu'île de Tien-Cha. Les terrains qui les constituent sont plutôt anciens, en dépit du voisinage, nullement étonnant dans un pays si géologiquement bizarre, de l'émersion calcaire des montagnes de marbre.

Ces fameuses montagnes devaient être, à une époque primitive, également des îles, de même que la presqu'île de Tien-Cha. Le Song-Thu-Bon, avec ses alluvions, s'est chargé de corriger au cours des siècles l'œuvre de soulèvement intérieur, en poussant sans cesse plus avant ses sables, atteignant d'abord les rochers de marbre, continuant ensuite jusqu'à Tien-Cha, se divisant en deux parties dont l'une file au nord dans la baie de Tourane, tandis que l'autre continue à l'est jusqu'au Cua-Daï. Autrement, comment expliquer la présence soudaine et injustifiée, dans cette grande plaine de sable qu'est le nord du Quang-Nam, de sommets à pic, différant du tout au tout de ces alluvions quaternaires ? Ce n'est pas d'ailleurs pour le plaisir de faire une remarque his-

torique, qui n'a d'intérêt que pour la géologie, que nous rappelons cette action du Song-Thu-Bôn, c'est parce que l'effet produit se continue de nos jours, amenant la diminution des fonds devant l'estuaire de Cua-Daï et l'ensablement de la rade de Tourane. Dans un instant, en étudiant l'installation future d'un port en ce dernier endroit, nous verrons quel poids ce phénomène lent peut avoir sur les décisions à prendre, et dans quelle mesure il engage l'avenir.

En attendant patiemment le siècle lointain qui doit la relier à la terre ferme, la grande île de Culao-Cham reste de nos jours fort pittoresque et très intéressante. Elle est encore un des grands centres de récolte des nids d'hirondelles. Elle s'est fait de ce chef une réputation considérable, bien que ces nids soient récoltés dans la plupart des îles de la côte d'Annam, qui présentent presque toutes des chutes de rochers à pic, condition indispensable à l'établissement des nids. Ici seulement, la récolte a donné lieu à une véritable entreprise, organisée régulièrement depuis le début du siècle dernier. C'est en effet sous le règne de Gia-Long qu'après la découverte de ces nids une famille annamite en obtint le monopole moyennant une redevance annuelle au trésor royal. M. Baille, dans ses *Souvenirs d'Annam*, raconte même qu'une société chinoise a failli enlever aux premiers occupants la jouissance de leur privilège, à l'occasion duquel une lutte d'influence et de corruption s'est engagée à la cour de Hué. Il est utile de dire, d'ailleurs, que la possession de ce droit entraîne avec lui d'importants bénéfices, en raison du prix exorbitant qu'atteint ce produit de luxe sur les marchés chinois. La qualité la plus recherchée, dite *Yen-huyet*, se vend jusqu'à 1 fr. 10 c. et 1 fr. 50 c. les 30 grammes, et la qualité inférieure, ou *Yen-sao*, 0 fr. 80 c. à 1 fr. la même unité. Les Chinois de Faï-Foo font l'achat et l'exportation de ce produit à destination des maisons de commerce de la

mère patrie. Le prix, naturellement, croît en proportion du nombre d'intermédiaires.

Indépendamment de cet attrait, la grande Culao-Cham a aussi celui du pittoresque, d'un agréable mouillage, à l'ouvert d'une petite baie tranquille, où l'eau calme reflète les arêtes courbes des pagodes de porcelaine. Cette baie, où l'on n'est en sûreté que par beau temps, renferme plusieurs sources auxquelles les jonques viennent s'approvisionner d'eau douce, en même temps qu'elles embarquent, il faut bien le dire, de nombreux articles de contrebande. Les îles, que l'on recommande en cas de guerre comme base d'opérations d'un blocus, servent ici, plus pratiquement, de magasins généraux où l'on accumule les objets soumis aux droits pour les écouler ensuite par petits paquets sur divers points de la côte. Il y a des cachettes dans la montagne, auxquelles conduisent de petits sentiers aboutissant aux anfractuosités du rivage, où mouillent les jonques de transport. D'autre part les recéleurs ne paraissent pas non plus avoir la conscience bien tranquille, à en juger par la fuite précipitée qu'ils prennent à travers la brousse, dès que la coque d'un navire de guerre paraît dans la baie. Je m'étonne, et avec moi tous ceux qui connaissent tant soit peu l'Indo-Chine, de ce que l'administration des douanes, dont la surveillance rigoureuse et tracassière est bien connue, n'ait pas désigné un douanier pour ce poste de Culao-Cham, tout aussi désagréable que tant d'autres, mais au moins utile. Jusque-là, les contrebandiers passeront toujours par les mailles du terrible réseau.

La côte, basse, sablonneuse et insignifiante depuis le cap Hapox, à peine variée par l'embouchure du Cua-Daï, devient un peu plus accidentée à la presqu'île de Tien-Cha, avec la baie du Lutin, les deux anses sud et nord de l'isthme, la grande falaise de 100 mètres de hauteur du cap Tourane.

Derrière cet énorme musoir, cet épi gigantesque, se creuse l'immense rade de Tourane.

*
**

C'est le port superbe, la rade grandiose, la plus grande anfractuosité, la plus magistrale découpure de cette partie de la côte d'Annam. Par les beaux jours, quand les eaux calmes et bleues de la mer de Chine, parsemées de voiles blanches, viennent lécher d'une houle paisible les rochers noirs, quand tous les nuages ont fui le ciel, l'aspect du magnifique vestibule est saisissant. Au nord, partant de la grosse Culao-Han, la fine dentelure de la chaîne des Portes profile sur le ciel bleu ses arêtes violettes, dominant la trouée du col des Nuages, faisant pendant aux pentes verdoyantes de la presqu'île de Tien-Cha et de son sommet pointu. A l'ouest, derrière la grande montagne ronde, c'est un chaos de crêtes et de plateaux, de croupes et de pics, qui s'en vont rejoindre la chaîne annamitique et ses gorges mystérieuses. Au sud, une langue basse de sable blanc, parsemée çà et là de touffes sombres et de maisons éparses, dominée par les Rochers de Marbre, qu'on jurerait équarris par la hache puissante d'un architecte titanique. Enfin, bien loin derrière, l'enfoncement sauvage de la vallée du Song-Thu-Bon, la route vers les houillères, le chemin des richesses inconnues, de l'Eldorado de demain...

Quelque profonde que soit l'impression faite sur l'âme des touristes et des voyageurs par ce panorama si beau, il est bien évident qu'il ne faut pas rechercher en elle la raison majeure qui a dirigé vers Tourane l'attention générale. Des causes politiques ont d'abord déterminé ce courant d'idées. Dès les premières années de notre établissement en Indo-Chine, dès nos premiers démêlés avec la cour d'Annam,

Tourane a servi de mouillage à nos vaisseaux de guerre et à nos transports de troupe, à tout ce qui était, en un mot, nécessaire pour exercer sur le souverain de Hué la pression morale inhérente à la présence d'une force importante. Une flotte peut bien faire une démonstration devant Thuan-An, mais elle doit s'interdire d'y mouiller, sous peine de rester exposée à l'action de la houle du large, aucun abri n'existant pour l'en prémunir. Tourane reste le seul refuge possible, duquel elle peut se porter à volonté vers les divers points où sa présence est nécessaire. Des troupes y furent donc débarquées, puis maintenues en permanence ; des colons vinrent à la suite, et un embryon de ville se fonda. Puis, les relations commerciales se développant, la navigation internationale s'emparant de ce point, le mouillage politique devient un centre économique important, auquel on assigne une place capitale dans l'avenir de l'Annam.

Des exagérations, bien excusables parce qu'elles ont leur origine dans un enthousiasme patriotique, ont même été commises, et il en est résulté des pronostics ultra-optimistes, qui dépassent certainement les résultats possibles. « La moitié des navires allant d'Europe en Chine feront leur charbon à Tourane », écrit M. Lemire (1). « Tourane, port d'importation, puis de répartition par cabotage dans toute l'Indo-Chine », écrit M. Gouin (2). La conclusion de M. Lemire est un peu hâtive, et celle de M. Gouin oublie que ce serait doubler la manutention des colis, au lieu d'alléger les frais par un cabotage direct. D'ailleurs, dans l'étude des grandes données d'un port, il y a, comme dans les questions d'ordre militaire, ce que j'appellerai un côté stratégique et un côté tactique. Le côté stratégique vise la situation de ce

(1) *Les cinq pays de l'Indo-Chine française.*

(2) *Tourane et le centre de l'Annam. (Société de géographie. Paris, 1891.)*

port par rapport aux autres centres de mouvement maritime, aux grandes routes de navigation du large, aux points d'écoulement des marchandises qu'il produit ; le côté tactique vise la production locale, les facultés d'exportation, les besoins d'importation, les commodités de mouillage, tout ce qui, en un mot, est du ressort du port considéré. Tourane paraît fort bien situé au premier point de vue. Sa rade regarde le centre de la mer de Chine, en face de l'archipel des Paracels, que les navires viennent tous traverser ; les communications avec Hong-Kong, l'entrepôt des affaires sino-européennes, se font par la voie de la haute mer, alors que Haïphong est obligé d'emprunter le chemin pénible du détroit d'Hainan. La route de Saïgon à Haïphong passe à Tourane ; celle de Padaran à Hong-Kong en passe à 170 milles, celle de Padaran à Shang-Hai à 210 milles⁽¹⁾. Les distances de Tourane aux principaux ports de l'Extrême-Orient sont les suivantes :

Tourane à Shang-Hai.	2 330 milles.
— à Singapour.	2 050 —
— à Bangkok.	1 890 —
— à Saïgon.	970 —
— à Hong-Kong	720 —
— à Haïphong	580 —

La situation centrale de Tourane saute aux yeux dès la lecture de ces distances. Rien ne s'oppose donc à ce qu'il devienne un port fréquenté ; l'éloignement et les dangers de la navigation ne seront jamais des raisons à invoquer.

La situation commerciale du port est également bonne, mais il n'y aura pas de si tôt les éléments d'un trafic colossal, celui qu'escomptent les partisans d'un port à construire. L'exportation consiste surtout en soie grège, thé, sucre, can-

(1) Ces distances représentent, en somme, la flèche de l'écart à faire pour passer à Tourane.

nelle et charbon des mines de l'intérieur. L'activité de nos colons a créé de superbes plantations autour de Tourane ; les habitants de la campagne, travailleurs patients, n'ont pas laissé un pouce de terrain inutilisé ; enfin, la présence des Chinois de Faï-Foo a donné aux échanges un regain d'activité. Il y a donc là des éléments sérieux pour un mouvement maritime ; mais il ne faut cependant pas perdre de vue que Tourane aura toujours sur Saïgon et Haïphong l'infériorité de n'être que le port de Quang-Nam, d'un compartiment unique de cet échiquier d'Annam, alors que les deux ports cochinchinois et tonkinois sont l'aboutissement de deux arrière-pays d'une étendue considérable. Cette remarque, qui permet de faire certaines réserves, doit intervenir dans l'examen du trafic de Tourane.

Trafic de Tourane (1).

	EXPORTATION	IMPORTATION
	Tonnes.	Tonnes.
1896.	14 567	13 839
1898.	17 804	19 950
1899.	15 428	16 480
1900.	19 217	17 253
1901.	21 740	19 112
1 ^{er} semestre 1902.	16 012	14 633

Mouvement du port (jonques et chaloupes comprises).

	ENTRÉES		SORTIES	
	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.
1898	1 212	215 721 ^{ix}	1 227	212 786 ^{ix}
1899	846	212 080	771	212 851
1900	764	183 473	659	181 239
1901	1 051	212 473	750	207 259
1 ^{er} semestre 1902.	683	116 665	486	111 653

(1) « L'industrie du thé se développe en Annam avec une extraordinaire rapidité. La préparation du thé pour l'exportation, c'est-à-dire suivant le goût européen, date de cinq années à peine. La douane signale pour la première

Depuis 1896, les chiffres ci-dessus ont donc augmenté d'une manière continue, mais lentement, et les besoins du commerce maritime ne sont pas tout à coup devenus tels que la construction d'un port moderne soit une question de vie ou de mort pour Tourane. Un développement soudain et colossal se manifesterait sûrement si l'on se décidait à faire à Tourane un port franc, question bien souvent agitée, qui ferait la fortune de toute une région. Mais, en l'état actuel des choses, avec les tendances protectionnistes nettement caractérisées de la période que nous venons de traverser, ce vœu ne risque-t-il pas de rester pour toujours une utopie platonique ?

Le chemin de fer Tourane-Hué-Quang-Tri, actuellement en construction, aurait peut-être une influence heureuse sur le développement du trafic de Tourane. Les travaux ont été entrepris sur 8 à 10 points différents et on peut espérer que cette voie, longue de 195 kilomètres, évitant le pénible trajet de la route, sera achevée dans trois ou quatre ans, sans dépasser le crédit de 24 millions à elle affecté. Nous avons, pour la construire, les plus sérieuses raisons politiques et militaires, tant pour mieux tenir la cour de Hué que pour coopérer à la défense de la région en cas de guerre ; mais, en ce qui concerne la question commerciale, on se heurte à un léger scepticisme de la part de ceux qui connaissent bien la région. « Vous n'enlèverez jamais les marchandises, disent-ils, aux chaloupes à vapeur qui les transportent de Tourane à Hué, à des conditions bien moins onéreuses, et,

fois, en 1897, l'exportation des thés de l'Indo-Chine, et cette exportation a suivi la marche ascendante que voici :

1897	10 000 kilogr.
1898	32 000 —
1899	137 000 —
1900	180 000 —

(M. BRENIER.)

sauf pendant les mois de mousson de nord-est, pendant lesquels la barre de Thuan-An est dangereuse, le chemin de fer risque de ne transporter que des voyageurs. » Comme ils ajoutent, par ailleurs, que ces mois d'hiver correspondent à une exportation presque nulle, on est porté à considérer comme peu de chose l'apport d'activité commerciale de ce chemin de fer côtier, aux prises, par conséquent, avec la concurrence du petit cabotage. Cette opinion est peut-être erronée. Peut-être le chemin de fer va-t-il, comme dans beaucoup de pays neufs, provoquer lui-même les entreprises d'exploitation le long de son trajet ? En tous cas, j'ai tenu à citer la façon de voir d'hommes expérimentés et ayant l'habitude d'un long séjour dans la province du Quab-Nang.

Il ne paraît donc pas qu'on doive attendre beaucoup, au moins dans un avenir rapproché, de cette récente entreprise. D'ici longtemps, la rade de Tourane, avec l'abri qu'elle offre actuellement, pourra suffire aux opérations commerciales dont elle est le siège ; c'est l'avis général des Touranais, et nous ne pouvons que nous y rallier. Les choses en seraient donc restées là pendant un délai impossible à prévoir, si M. Doumer, alors gouverneur général de l'Indo-Chine, n'avait désiré fermement la construction d'un port moderne, en prévenant la ville qu'un crédit de 5 millions était disponible pour sa réalisation. Les commerçants et colons auraient eu mauvaise grâce à refuser un pareil don, offert aussi généreusement et ne paraissant pas gêner, dans les prévisions budgétaires, des travaux à faire ailleurs, peut-être plus urgents. Le port a donc été décidé. Mais, ce premier point acquis, la question de l'emplacement de ce port devait provoquer bien des divergences de vues, chacun tenant à faire adopter ses idées personnelles. On ne peut maintenant débarquer à Tourane sans être entretenu de ce procès en cours,

sans qu'il faille prendre parti pour une solution ou pour l'autre. Et l'on peut avoir l'embarras du choix !

Il y en a six en tout. On a d'abord parlé de faire le port dans la baie du Lutin, mais, outre que cette baie est très éloignée de la ville, elle est fort exposée au vent et à la houle de sud-est, les grands fonds rendant difficile l'établissement de jetées. L'abri du vent du nord ne compense pas de tels inconvénients. Il a été aussi question de faire les quais et les magasins au nord de la rade, près du fort Isabelle, en ce point où la côte est accore ; les fonds trop grands, et la houle de nord-est très violente. On ne s'y est pas arrêté longtemps. On a paru un instant fort entiché d'un port en rivière, que les Travaux publics ont beaucoup prôné. On leur a fait remarquer très justement qu'il y avait la barre à franchir, ce qui limitait les heures d'entrée et de sortie, qu'il fallait draguer à fond la rivière, et qu'enfin les manœuvres des navires seraient très difficiles avec fort courant. D'ailleurs, les frais considérables de premier établissement eussent été doublés de frais d'entretien élevés, qu'il eût fallu récupérer par des droits de quai dont l'effet infaillible eût été d'écarter les navires au lieu de les attirer. On a voulu également s'en tenir aux constructions et magasins de l'îlot de l'Observatoire, appartenant à la Société lyonnaise ; et enfin, les Travaux publics ont fait paraître tout récemment deux projets, l'un, dit *projet A*, à l'abri de la presqu'île de Tien-Cha, l'autre, le *projet B*, situé sur la rive gauche de l'entrée de la rivière de Tourane.

J'ai cité les six projets pour n'en omettre aucun. Il est évident que les trois premiers ne sauraient être pris en considération sérieuse, et que le quatrième, celui de la Société lyonnaise, n'est pas tout à fait suffisant. Le choix est donc limité aux projets A et B des Travaux publics, sur lesquels se partagent en ce moment les voix des habitants de Tou-

rane, quoique tombant d'accord sur la non-urgence immédiate de ces travaux. N'ayant pas d'intérêts particuliers engagés, n'ayant en vue que l'intérêt général, nous pouvons répondre de notre impartialité dans l'examen de cette grave question.

*
**

Tout d'abord, on ne saurait argumenter en faisant abstraction de la rivière de Tourane, qui, par ses apports, constitue un facteur de perturbation dont les effets sont impossibles à prévoir. Les alluvions, suffisamment puissantes pour avoir réuni la presque île de Tien-Cha à la terre, continuent leur œuvre de colmatage d'une façon qui déroute un peu. Il semble à première vue que cette rivière, comme toutes celles de la côte d'Annam, aurait dû maintenir le chenal de la barre dans son orientation, qui est nord-sud, en laissant à droite et à gauche deux bancs de sable alluvionnaire. Un phénomène autre s'est produit, peut-être dû aux bouleversements des typhons. Tous les sables se sont d'abord accumulés dans la direction de la presque île, comme si la rivière les y avait chassés, et ils y forment un barrage orienté est-ouest, dont l'effet a été de protéger jusqu'à présent le mouillage de l'îlot de l'Observatoire de l'ensablement, et d'incurver le grand chenal vers l'ouest (voir le plan). Les alluvions de rive gauche sont bien moins considérables.

Naturellement, ce barrage rendant difficiles les communications commerciales avec les navires mouillant habituellement à la presque île, on a tenté d'y creuser un chenal plus commode. L'opération a été rapidement faite, mais, au bout de quelque temps, on constata à l'extrémité nord de ce chenal un atterrissement tel qu'on pouvait, quelques mois plus tard, y installer un feu monté sur pilotis, abrité d'une pail-

lotte, qu'un typhon enleva peu de temps après. Ce fait, d'ailleurs très explicable en raison de l'orientation de la rivière, tendait à prouver que toute sorte de dragage entrepris dans le dépôt alluvionnaire de la rive droite n'a d'autre effet que de précipiter encore plus violemment les sables vers la presqu'île de Tien-Cha. Comme nous le disions il y a un instant, c'est cette marche que les dépôts ont dû suivre avant l'établissement de ce barrage est-ouest, comme le prouve la comparaison des fonds sous-marins à la presqu'île et à l'emplacement du projet B. Nous pouvons voir sur le plan que la ligne des fonds de 5 mètres, par exemple, est beaucoup plus éloignée de terre à la presqu'île qu'au dernier point. Ne parlons donc plus de draguer la barre pour améliorer le mouillage de la presqu'île ; ce serait aller à l'encontre du résultat visé.

Mais, d'autre part, ce débouché de la rivière à l'ouest n'aura-t-il pas une fâcheuse influence sur un port établi à l'emplacement B ? On ne paraît pas le croire, les fonds n'ayant pas diminué d'une manière sensible à cet endroit. Les Travaux publics ont repris tout récemment les sondages entrepris par M. Ganthier, ingénieur hydrographe, et ils n'ont trouvé que des différences insignifiantes, ce qui peut paraître rassurant pour l'avenir. La courbe de la rivière tendrait, d'ailleurs, à précipiter encore les sables vers la rive droite.

Sur une côte comme celle d'Annam, exposée pendant une grande partie de l'année à la mousson de nord-est et aux terribles typhons de la mer de Chine, l'abri que la configuration des terres peut donner aux navires est de première importance. A ce point de vue, l'emplacement du projet A, sous la presqu'île, paraît au premier abord supérieur à celui du projet B. Si on se contente de regarder la configuration de la côte, on est tenté de croire qu'il existe un vaste mouil-

lage jouissant de cet abri, que protègent la masse des hautes terres de Tien-Cha et la proéminence du fort du Nord. Cependant, à bien considérer les lignes des fonds, on s'aperçoit qu'un navire calant 6 mètres, par exemple, ne peut profiter que d'une part fort restreinte de cet abri et doit mouiller du côté le plus exposé. Il faudrait donc des dragages très coûteux pour augmenter la zone protégée. Cette zone ne jouirait pas, d'ailleurs, d'une immunité complète, à en juger par le typhon d'octobre 1900, qui fut si violent à Tourane, et qui détruisit complètement les magasins de l'îlot de l'Observatoire⁽¹⁾. Malgré cela, par calme plat, on voit souvent des paquebots annexes des Messageries Maritimes mouiller près de l'îlot de l'Observatoire, en dehors de tout abri, alors qu'ils se rapprocheraient fort avantageusement du point B pour leurs opérations commerciales. La suggestion du voisinage de la presqu'île est assez forte pour les empêcher de changer de place.

Pour ce qui est de l'emplacement B, il résulterait des déclarations de nombreuses personnes autorisées que la houle de nord-est, dont le plus gros effet se fait sentir vers le fort Isabelle, n'y arrive que fort atténuée, en partie brisée par la chaussée naturelle formée par la barre de la rivière. Il ne subsiste donc qu'un clapotis ordinaire, réellement gênant un mois par an seulement. Comme, d'autre part, il ne s'agit pas d'offrir au commerce maritime l'emplacement B complètement nu, et qu'on doit y faire une jetée protectrice, c'est plus qu'il n'en faut pour ramener ce clapotis à la tranquillité d'un bassin fermé.

(1) Peut-on d'ailleurs sérieusement invoquer l'abri du mauvais temps en faveur du mouillage de la presqu'île, lorsqu'on a vu la mer qu'y déchainait le typhon du 25 septembre 1902, mer tellement forte que le *Bengali*, le mieux protégé des navires présents, eut son you-you enlevé sur ses bossoirs ? Une digue à l'emplacement B ne vaudrait-elle pas tout autant ?

J'arrive maintenant à un point capital pour le nouveau port, bien plus commercial que maritime. Les négociants européens ou chinois ayant tous leurs bureaux, leurs magasins, leur centre d'affaires en ville, généralement sur la rivière, et paraissant peu disposés à déménager, on est bien obligé de se préoccuper de la proximité de la ville pour le port à créer. Pour aller au port de la presqu'île, il faut une demi-heure à trois quarts d'heure de chaloupe à vapeur, car on doit sortir par le chenal orienté à l'ouest. Si l'on tente de franchir de suite la barre, ce sont des échouages sans fin, même pour les petites embarcations à vapeur. On peut à la rigueur la passer en sampan, à condition d'y mettre une bonne heure. La voie de terre est tout aussi incommode ; il faut franchir la rivière en bac et faire six kilomètres en voiture. On ne pourra pallier à ces inconvénients que par la construction d'un pont sur la rivière et d'un tramway à vapeur, toutes choses fort onéreuses. A l'emplacement B, rien de pareil n'existerait ; le commerçant prendrait un pousse-pousse et serait sur le quai cinq minutes après, traitant dix fois plus d'affaires dans le même temps. Avec les conditions actuelles du mouillage à la presqu'île, on comprend que de rares passagers descendent à terre, peu soucieux de faire un aller et retour interminable dans un mauvais sampan, alors qu'ils descendraient en masse dans le cas d'un port au point B. A ceux qui pourraient nous reprocher de faire entrer en ligne de compte l'agrément des passagers, je répondrais que tout navire qui fréquente un port laisse de l'argent dans ce port, et qu'il est de bonne guerre pour la ville d'obtenir de lui le rendement maximum.

Enfin, la ville de Tourane a pris l'ouest comme sens de son développement, dans cette immense plaine sablonneuse qui va jusqu'aux premières collines, où rien ne saurait l'arrêter. Il est un peu tard maintenant pour la transporter sur

la rive droite de la rivière. et lui donner une orientation inverse : le mouvement actuel est acquis, il se porte vers le nouveau port, vers l'emplacement du projet B. On ne peut même pas prétendre, comme on l'a fait plusieurs fois, que les jonques de chargement auront à faire un long détour pour doubler la nouvelle jetée du port, puisqu'un embranchement du chemin de fer Tourane-Hué, partant de la gare, desservira toute la périphérie des quais. La presque île aura donc le dessous à ce point de vue.

D'ailleurs, comme on l'a fait remarquer avec beaucoup d'à-propos, à Colombo, une simple digue ne protège-t-elle pas suffisamment les navires contre la terrible houle de sud-ouest, qui vient se briser contre elle, en rejaillissant à 20 mètres de hauteur ? Une digue beaucoup plus faible suffirait à calmer le clapotis du point B. Et à Marseille, lorsqu'il s'est agi de construire un port, est-on allé chercher l'abri du mouillage de Saint-Henri contre le mistral, et n'a-t-on pas préféré le constituer de toutes pièces au moyen d'un dispositif de jetées judicieusement conçu (1) ? Il est en effet à croire que les négociants et armateurs de Marseille, comme ceux du monde entier, se soucient peu d'avoir à faire des kilomètres pour leurs affaires, et qu'ils préfèrent, coûte que coûte, avoir les navires aux portes de leurs bureaux.

L'opinion générale, à l'égard de la comparaison des projets A et B, s'est sensiblement modifiée depuis ces dernières années. Le 27 décembre 1895, à la tribune de la Chambre, M. Krantz, député, soutenait hautement le projet de port à la presque île (projet A), et, à l'heure qu'il est, les divers avis que j'ai pu recueillir prônent le projet B. Je suis heu-

(1) Note de M. Bertrand, agent des Messageries Maritimes à Tourane, aux directeurs de la compagnie.

reux de pouvoir produire ici deux documents dont l'intérêt n'échappera à personne.

C'est d'abord une note de M. Rolland, qui a occupé pendant de longues années le poste d'agent principal des Messageries Maritimes à Saïgon, et qui s'est beaucoup occupé des questions maritimes indo-chinoises. M. Rolland examine successivement le projet de la Société lyonnaise (à l'îlot de l'Observatoire), le projet A et le projet B. En ce qui concerne le premier, M. Rolland dit : « Il y a lieu toutefois de faire observer que les communications entre ce port et la ville de Tourane, soit par terre, soit par mer, seront toujours très difficiles, à moins de travaux très coûteux..... Par mer, il me paraît presque impossible de maintenir une circulation continue de jonques ou chalands à cause du peu de profondeur des passes, des atterrissements inévitables et de l'état de la mer, très fréquemment dangereux pour des embarcations de rivière. » Le projet A (port à la presqu'île) est ainsi jugé : « Il me paraît qu'il y aurait à gagner sur la plage une étendue considérable de terrain pour obtenir la profondeur d'eau suffisante, et que par suite la construction de ce port exigerait des dépenses considérables. » Enfin, le projet B (port de la ville) paraît être celui auquel M. Rolland donne la préférence : « Ce port, étant situé sur le rivage même où se produira le développement de la ville de Tourane, est aussi bien placé que possible pour établir des communications par terre, soit avec la ville, soit avec la rivière, soit avec le chemin de fer Tourane-Hué..... Il faut ajouter que les vents violents du nord ne règnent à Tourane que pendant un petit nombre de jours, une vingtaine environ, comme le confirme l'expérience d'un grand nombre d'années. »

Voilà une opinion à retenir, en raison même de la haute expérience de celui qui l'émit.

Voici maintenant, *in extenso* en raison de son importance, la délibération de la commission réunie par ordre de M. Doumer pour choisir entre le projet A et le projet B :

« La commission nommée par l'arrêté de M. le Gouverneur général de l'Indo-Chine, en date du 29 octobre 1900, s'est réunie à Tourane, le 5 novembre, à l'effet d'examiner le projet d'un port à Tourane.

« Les membres de la susdite commission ayant pris connaissance des deux avant-projets proposés par le service des Travaux publics, l'avis unanime a été que *celui de l'embouchure de la rivière était préférable à celui de l'îlot de l'Observatoire*. Cet avis est motivé par les considérations suivantes :

« Proximité de la ville de Tourane. Facilité pour le débarquement et l'embarquement des passagers qui se trouveront immédiatement rendus à destination. Facilités pour les bâtiments de venir prendre leur poste le long des quais. Mouillage présentant toute sécurité et utilisable dès que la digue sera arrivée à l'état de brise-lames. Facilité de se procurer de l'eau douce en quantité suffisante pour les chaudières des bâtiments. Surveillance plus facile de tous les hangars, magasins et ateliers, qui seront construits dans le voisinage du port, tandis qu'à l'îlot de l'observatoire cette surveillance nécessiterait un personnel supplémentaire que l'on serait amené à recruter parmi les indigènes, par suite du peu de salubrité de la presqu'île de Tien-Cha.

« Les bâtiments en quarantaine, les pétroliers et les charbonniers pourront toujours être mouillés à l'îlot de l'Observatoire, et ce mouillage se trouvera suffisant dans l'état où il est actuellement (1).....

(1) Idée excellente à adopter intégralement. On aura ainsi un poste analogue au Nga-bé à Saïgon, au Frioul à Marseille, abrité du mauvais temps et suffisamment éloigné de la ville.

« Les membres de la commission, tout en reconnaissant que l'amélioration des voies de communication intérieure ne doit pas être perdue de vue⁽¹⁾, estiment que la création d'un port est cependant de toute nécessité. »

Signé :

MARTEL, capitaine de frégate, commandant le *Kersaint*.

HAUSER, résident-maire de Tourane.

DEROBERT, négociant à Fai-Foo.

DE POUGERVILLE, colon.

BERTRAND, agent des Messageries Maritimes.

AILLAUD, commandant aux Messageries Maritimes.

MALAVAL, commandant aux Messageries Maritimes.

Le projet du port au point B fut donc adopté à la suite de ces délibérations. Ces travaux, dans leur ensemble complet, comprennent :

Une jetée de 2 800 mètres de long ;

Un quai en maçonnerie de 1 000 mètres.

De plus, l'avant-port et le port seront curés à la cote 8, au droit du mur de quai, et les trois darses donneront pour les quais un développement total de 6 kilomètres. On a prévu aussi des magasins desservis par des grues roulantes, et des voies ferrées de service se reliant à la gare du chemin de fer Tourane-Hué. Les études ont été faites en 1901, et, le 26 septembre de la même année, on présenta le projet de la partie du programme immédiatement réalisable pour permettre aux navires le mouillage en B. Ce projet de première urgence comprend les deux parties de la jetée, dont la première est bâtie sur le banc de sable de la rive gauche, et la seconde va jusqu'aux grands fonds, et le curage à la cote 8 de la partie du port située à l'abri de la jetée. Un

(1) Proposition de M. Derobert.

chenal sera également percé dans la barre. D'après le rapport de M. Guillemoto, directeur des Travaux publics, on peut répartir les dépenses de la façon suivante :

Travaux à l'entreprise.	4 048 525 fr.
Dragages en régie	420 000
Somme à valoir.	531 175
	<hr/>
	5 000 000 fr.

Ces conclusions et grandes lignes adoptées, M. Doumer, d'autre part, mettant ces 5 millions immédiatement à la disposition de la ville de Tourane, rien n'aurait dû retarder l'adjudication, qui devait suivre immédiatement. On l'a pourtant différée de manière à permettre, a-t-on dit, aux entrepreneurs de France de venir soumissionner. En septembre 1902, il n'était encore question de rien, et le commencement des travaux semblait remis aux calendes grecques. Ce ne sont pas cependant les deux feux de port et l'appontement construit par les Travaux publics qui peuvent passer pour un début sérieux.

*
**

Y aurait-il des circonstances accessoires qui auraient retardé l'adjudication et l'aboutissement définitif du projet? Ceci nous amène à dire un mot des vues de la Société lyonnaise, qui a acquis la propriété de l'îlot de l'Observatoire. Bien que la question soit assez délicate, et qu'il faille se prononcer hardiment pour l'intérêt général aux dépens de certains intérêts particuliers fort respectables en eux-mêmes, on ne peut pas ne pas être tenté de la résoudre une fois pour toutes, afin de supprimer, au moins en droit, l'impedimentum qui en résulte pour les nouveaux travaux à entreprendre. Un mot d'historique ne serait même pas déplacé.

En 1898, au moment de la reconstitution de la Société des houillères de Nong-Son, M. Doumer, par contrat du 29 janvier, a concédé à MM. Pila et J. B. Malon l'îlot de l'Observatoire, sous réserve d'y élever un certain nombre de constructions qui sont longuement énumérées dans l'article du contrat de location que nous citerons dans un instant. L'État gardait naturellement le droit de mettre fin à la location, quitte à payer à la société la valeur estimée du matériel et des installations faites. La société paye à l'État une redevance annuelle de 100 piastres. Les constructions qu'elle projette à l'îlot de l'Observatoire ont été estimées à un total de 500 000 fr. par M. l'ingénieur Rousselin, qui en a fait les plans. La décision de M. Doumer autorisait également MM. Pila et Malon à faire l'apport de ce contrat avantageux à la nouvelle société des houillères de Tourane, ayant désormais pour objectif l'exploitation des mines de Nong-Son, et aussi une situation privilégiée dans l'établissement du nouveau port.

La nouvelle société devait construire, à l'îlot de l'Observatoire, de quoi permettre le mouillage et le séjour des navires au port de la presqu'île ainsi que les plus grandes facilités pour les manutentions des marchandises et leur magasinage. Voici, d'après l'article 5 du contrat de location de l'îlot, quels étaient les travaux à entreprendre :

1° Construction d'un appontement de 115 mètres de long, ayant à son pied, sur une longueur de 100 mètres, un tirant d'eau allant de 6 mètres à l'amont à 8 mètres à l'aval..... ;

2° Construction d'un quai en maçonnerie de 300 mètres, offrant à son pied 2 mètres de tirant d'eau à basse mer, établi à 2^m,50 au-dessus des hautes mers ;

3° Construction sur les terre-pleins de magasins clos couverts, d'une superficie minima de 1 000 mètres, de bureaux pour l'exploitation et de toutes les installations, bu-

reaux, logements, qui seraient reconnues nécessaires pour le service des douanes ;

4° Établissement de grues roulantes, voies ferrées, wagons genre Decauville, et, d'une façon générale, de tout l'outillage nécessaire pour le débarquement, l'embarquement et la manutention des marchandises ; cet outillage devra permettre l'embarquement de 40 tonnes de houille à l'heure ;...

5° Éclairage, balisage et bouées de touage nécessaires à l'utilisation des ouvrages précédents.

Ce projet, comme on le voit, est beaucoup plus fait en vue de l'exploitation des mines de Nong-Son, ce dont on ne saurait le blâmer, qu'en vue de la création d'un port complet. On a eu tort de chercher à accumuler le plus grand nombre possible de constructions sur un petit espace, sans terrains disponibles pour l'agrandissement. L'idée des magasins généraux était de trop, car les commerçants de Tourane, qui peuvent faire débarquer leurs marchandises des navires dans des sampans *ad hoc*, pour les amener en ville, refuseront toujours de payer une première fois les frais de débarquement à l'îlot, et une seconde fois le prix du transport à Tourane, sans compter le coût du magasinage à l'îlot. Il faudrait également, pour le gardiennage aux magasins généraux, accomplir de nombreuses formalités dont l'effet serait de déranger fortement la clientèle commerciale de Tourane. Cette dernière, rappelons-le une fois de plus, habite la ville et non l'îlot.

La société pourrait, rééditant le procédé des docks de Haïphong, se faire concéder par le gouvernement le monopole de ces magasins. Cela durerait peut-être quelques mois, mais on serait obligé, devant les vives réclamations du public, de rapporter cette mesure imprudente (1).

(1) Rapport de M. Bertrand, agent des Messageries Maritimes, aux directeurs de sa compagnie.

Les magasins généraux, les logements des douaniers et leurs bureaux, le bureau des Messageries Maritimes, figurent pourtant dans le devis de M. l'ingénieur Rousselin, que j'ai vu tout dernièrement dans la brochure des mines de Nong-Son, que la société a fait imprimer. On persistait donc dans l'idée première, avec d'autant plus de facilité qu'on parlait fort d'un projet de port à la presqu'île, qui n'était autre que le projet A des Travaux publics, et dans lequel les installations de l'îlot de l'Observatoire auraient pu jouer un rôle assez important, en raison même de leur voisinage. On vivait donc dans l'expectative de ce projet lorsque arriva le terrible typhon d'octobre 1900, qui démolit une partie des constructions de l'îlot, et, avant qu'on eût pu donner un nouvel essor aux travaux, le projet de port en B était préconisé par la commission le 5 novembre 1900, et complètement approuvé par le gouverneur général le 27 septembre 1901. C'était une surprise fort désagréable pour la société, dont les beaux projets de suprématie et de prééminence dans le port de Tourane s'écroulaient soudainement. Les travaux furent interrompus à l'îlot, qui resta dans l'état où on le voit maintenant, avec son grand hangar, son magasin de pétrole, ses logements divers et ses deux stocks de charbon.

La société se jugeait lésée, et estimait ses intérêts en péril. Pourtant les grands travaux de l'îlot n'ayant pas encore été faits, elle pouvait faire rapidement volte-face. L'îlot restait très utilisable et parfaitement suffisant pour les charbonniers et les pétroliers, qui doivent en bonne logique mouiller à la presqu'île, et il est certain que l'État, appréciant très largement la situation, eût donné comme compensation à la société une concession près du port B.

La société a préféré se remuer, s'agiter, proclamant la sérieuse atteinte faite à ses intérêts. Le gouvernement, devant

qui elle a porté le débat, lui a répondu en lui citant l'article 6 d'un certain contrat de location signé par elle, et qui éclairait la situation d'une lumière visible pour les plus aveugles. Voici cet article 6, sur lequel je crois difficile d'équivoquer :

« Article 6. — Les installations dont il est parlé à l'article précédent (art. 5 déjà cité) devront être mises à la disposition du public et de l'administration par MM. Pila et Malon, mais l'usage de ces installations sera toujours facultatif. *Le protectorat se réserve d'autoriser ou de faire toutes installations qu'il lui plaira dans la baie de Tourane, sans que MM. Pila et Malon puissent élever aucune réclamation.* »

Le texte paraît assez clair. Le gouvernement a même fait montre d'une certaine bonne volonté en accordant à la Société lyonnaise la remise des constructions qu'elle devait faire à l'îlot pour assurer le service d'un port, et en les prenant à sa charge. Mais, soit qu'il estime que ces installations deviennent inutiles avec le projet de port en B, soit qu'il néglige l'îlot, rien n'a été encore fait dans ce sens. En ce qui concerne le port proprement dit, la société, voyant sa réclamation repoussée par M. Doumer, a porté ses doléances plus haut, et le premier effet de l'agitation faite par elle autour de cette question a été le retard illimité apporté à l'adjudication, qui devait primitivement avoir lieu le 15 février 1902. Une pièce officielle déclare que cette mesure a pour but de permettre aux entrepreneurs de France de venir soumissionner à Tourane, et cependant, depuis six mois que nous attendons, aucun d'eux n'est encore venu, tous sentant la nécessité d'une situation nette. Ces terribles « droits acquis », qui n'en sont pas dans le cas présent, ont fait plus de tort à la question du port de Tourane que l'habituelle insouciance administrative.

*
**

Tourane a sur les autres ports de la côte d'Annam l'avantage d'avoir près de lui un gros centre chinois, Faï-Foo, qui donne au mouvement commercial un appoint considérable. Faï-Foo, par l'intermédiaire des Célestes établis dans la ville, centralise tous les produits de la région pour l'exportation, et sert en même temps de grand entrepôt dans lequel les marchandises d'importation viennent s'accumuler pour être ensuite écoulées au moyen de jonques sur les villages de la côte, et par voie d'échanges vers les tribus Moïs de l'intérieur. C'est un gros centre de transit pour le sucre, la soie grège, la cannelle, les thés; les riches régions de Tramy et de Tam-Ky lui envoient tous leurs produits, et la vallée du Song-Thu-Bon, naturellement orientée vers lui, l'a comme débouché. Plusieurs commerçants français, parmi lesquels M. Derobert, se sont installés à Faï-Foo et y ont fondé des maisons de commerce dont la réussite est certaine. L'industrie en est encore à ses débuts. La faible production de la région en riz est presque entièrement utilisée par la consommation locale, et elle est encore insuffisante pour alimenter des décortiqueries comme celles de Cochinchine. On trouve cependant à Faï-Foo quelques fabriques de poteries, de chaux; on y fait des alcools de riz et on trouve à Kien-bong des artisans assez habiles pour les travaux sur bois et sur métaux. Mais, en résumé, l'industrie ne dépasse guère la forme du petit patronat.

On a dit souvent que Faï-Foo était le Cholon de Tourane. Il faudrait toutefois y ajouter ce correctif que Cholon est à une très faible distance de Saïgon, qu'elle communique avec la capitale par un arroyo court et profond, dans lequel la navigation fluviale ne rencontre aucune difficulté. L'arroyo chinois est, en effet, une artère vitale pour la prospérité future de la dualité Saïgon-Cholon. Dans le cas qui nous occupe, Faï-Foo est au contraire fort loin de Tourane, et si, à

L'inspection de la carte, il paraît bien doté sous le rapport des voies fluviales, avec la rivière de Tourane, la lagune de Hiep-Hoa et l'embouchure du Cua-Daï, il s'en faut que la réalité des faits corresponde au tracé topographique. On peut se rendre de Faï-Foo à Tourane par mer, en franchissant le Cua-Daï, dont les fonds sont assez tourmentés, mais qui est fort praticable pour les jonques. On peut y aller par l'intérieur en remontant le Song-Thu-Bon, et en empruntant le canal de Quang-Nam pour arriver dans la rivière de Tourane, que l'on descend jusqu'à la ville. Cette voie fluviale, étant données les alluvions du Song-Thu-Bon, est sujette à des variations fréquentes et à de nombreux atterrissements, précisément dans la région du canal de Quang-Nam, et les deux courants de marée venant, l'un de Tourane, l'autre de Faï-Foo, se rencontrent et se mêlent en déposant tout ce qu'ils charrient. Les étales de courants qui se produisent en ce point sont néfastes aux fonds du canal du Quang-Nam.

Le grand travail entrepris par Ollivier sous le règne de Gia-Long s'est rapidement comblé, et de nos jours, les premiers Français qui ont habité le pays ont senti la nécessité de créer un nouveau canal remplaçant l'ancien. Ce nouveau canal a été inauguré en août 1897 à l'occasion de l'exploitation des mines de Nong-Son, par MM. Cotton et Saladin ; il avait 1 200 mètres de long, une largeur de 30 mètres au plafond, et une profondeur de 1^m,50 aux plus basses mers. Il était donc plus que suffisant pour les besoins de la navigation, et l'œuvre aurait eu sa véritable portée si l'on avait songé à l'entretenir. Mais comme on a cru, bénévolement, que la cause qui avait comblé le canal Ollivier avait disparu avec le temps, les choses sont rapidement revenues à l'état primitif, portant le plus grave préjudice aux communications entre Faï-Foo et Tourane. A l'heure actuelle, ce n'est plus seulement le canal du Quang-Nam qui est en mauvais état, mais

toute la rivière de Tourane, dont certains points sont devenus difficilement praticables.

Ces questions de navigation fluviale, de travaux à faire pour modifier dans tel ou tel sens le régime et les apports d'une rivière, sont tellement délicates qu'elles nécessitent, pour être résolues, la présence et les conseils d'hommes compétents, du métier, en ayant une longue habitude. Quels qu'aient été le bon vouloir et le dévouement des membres de la dernière commission qui s'est occupée de la rivière, je n'hésiterais pas, dans l'intérêt général, comme dans l'intérêt budgétaire, à préférer à ses avis ceux d'une commission d'ingénieurs spécialistes en matière fluviale. L'administration n'aurait plus à intervenir qu'en affectant, d'une manière fixe et permanente, un crédit suffisant pour les travaux courants d'entretien. De timides essais de dragage ont été tentés. On a fait venir, pour l'approfondissement des passes de la barre de Tourane, une drague de Cochinchine. D'abord, comme elle était de la spécialité dite des « suceuses », faite pour la vase molle, elle ne pouvait en aucune façon convenir aux fonds de la rivière, de sable et de gravier, pour lesquels l'emploi de dragues à excavateurs semblait indiqué. On a commis une deuxième faute en envoyant cette drague sur la barre, un jour de mauvais temps, alors que l'engin n'avait que la navigation de rivière comme objectif. La drague a failli être coulée par les volutes qui déferlaient sur les bancs, en même temps que la non-flexibilité des tuyaux de refoulement était la cause d'avaries diverses. On n'eut pas plus de chance avec deux dragues à main, préconisées par les Travaux publics, dont une partie coula pendant la traversée de Hué à Tourane. Depuis, les choses en sont restées là, au grand désespoir des négociants et des colons.

On comprend que devant une pareille situation, certaines personnes aient songé à relier Faï-Foo à Tourane d'une

autre manière. M. Derobert, qui, dans la commission du port, avait déjà appelé l'attention des membres sur la question des voies de navigation intérieure, a voulu un instant lancer le projet d'un tramway à vapeur Fai-Foo-Tourane, qui aurait abrégé les lenteurs et les ennuis de la rivière. La Société lyonnaise des mines de Nong-Son a repris le projet pour son compte personnel, se proposant de le faire aboutir à la presque île de Tien-Cha, pour rendre à l'îlot de l'Observatoire un peu de son ancien intérêt. Elle le ferait sans doute construire à ses frais, quitte à solliciter du gouvernement une garantie d'intérêt. Je doute que l'État accède à cette demande, étant donnée la réussite douteuse de ce projet. On peut en effet se demander, lorsque l'on connaît bien les Chinois et les Annamites, si pour eux la voie ferrée détrônera jamais la voie fluviale ou la voie maritime, avec ses transports à bon marché. Ils auront beau être obligés de transborder à chaque échouage, de se remettre péniblement à flot, d'augmenter considérablement la durée du trajet, rien n'y fera. Le courant est établi depuis des milliers d'années, ils chargeront toujours leurs colis sur les sampans, et le tramway à vapeur aura bien de la peine à transporter autre chose que des voyageurs, malgré ses bonnes intentions.

La meilleure façon de relier Fai-Foo à Tourane, de faire bénéficier le port naissant de la présence du centre actif qui vit à ses côtés, c'est de songer sérieusement à l'entretien de la rivière de Tourane et des canaux du Quang-Nam.

*
* *

Après Tourane, la côte change totalement de caractère. Le littoral de l'Annam central est accidenté, quoique droit, il n'en est plus de même de celui de l'Annam du Nord, rectiligne et sablonneux, formé de dunes basses qui s'allongent jusqu'au delta du Tonkin, sans une anfractuosité, sans un

abri. Les montagnes s'enfoncent dans l'intérieur, et, pour le navigateur qui vient du large, le rivage se présente sous la forme d'une uniforme raie blanche, dépourvue de points de reconnaissance, battue par la houle de nord-est et les cyclones de Chine. C'est la terrible « côte de fer », redoutée des pêcheurs annamites, dangereuse pendant six mois de l'année.

Les deux éperons du cap Choumay, celui de l'ouest et celui de l'est, comprenant entre eux la petite baie de Tua-Moi, sont les dernières saillies rocheuses, et, après eux, la côte se continue par la langue de terre basse qui sépare la lagune de Hué de la haute mer. Cette lagune, où vient aboutir la rivière de la capitale, délicieuse, fraîche et contournée, est à peine utilisable pour des navires d'un tirant d'eau moyen. Au sud, c'est un immense marais, la lagune de Truoi, profonde de 1 mètre à 1^m,50 ; après elle, en allant vers le nord, vient une fosse centrale de 2 mètres à 3 mètres, et même 4 mètres en certains endroits, allongée dans le sens de l'axe. Puis vient un seuil, et enfin, après Thuan-An, une autre fosse de faible superficie, où les profondeurs sont supérieures à 5 mètres ; le nord de la lagune de Hué n'offre que des fonds insignifiants. Ce port naturel est d'autre part inutilisable, car il ne communique avec la mer que par l'embouchure très étroite de Tu-Hien, au sud, par celle de Thuan-An au milieu, et enfin, au nord, par une troisième brèche creusée dans la lagune de sable par les typhons et les inondations. Celle de Thuan-An est la plus praticable, au moins pour les navires ne calant pas plus de 3 mètres ; la barre qui la précède est très tourmentée, et fréquemment bouleversée par les typhons et la mousson d'hiver. On avait eu un instant l'intention de la baliser, mais on y a renoncé en raison de ces changements ; les bouées sont restées à Tourane dans le parc des Travaux publics. Les courants violents de la passe minant les berges et affouillant les sables,

on n'a pas pu donner suite au projet d'établir un feu de port à Thuan-An; le matériel étant déjà acheté, on le destinera au petit feu de Quin-Nhon.

Au delà de Thuan-An, la côte n'est variée que par les embouchures de plusieurs rivières, de faible parcours et peu importantes. Le Song-Viet, qui arrose la province de Quang-Tri, est du nombre. Son estuaire est à peu près dépourvu de bancs, et le chenal, assez tortueux, pourrait être cependant déterminé par deux alignements faciles à établir. Les chaloupes à vapeur pourraient desservir cette rivière, qui remonte jusqu'à Quang-Tri, et transporter, par cabotage, les marchandises jusqu'à Tourane; elles n'y ont pas encore songé, même pendant la belle saison. D'ailleurs, cette voie du Cua-Viet n'a jamais été très fréquentée, et on cite le cas d'une famine qui désola le Quang-Tri, et pour laquelle on expédia des secours en riz qui ne purent débarquer au cap Lay. On choisit alors pour eux le chemin fort long de Thuan-An, ce qui causa un retard préjudiciable à leur efficacité. Sous le cap Lay, on ne trouve en effet que l'embouchure du Cua-Tung, fort pittoresque, mais peu praticable. Au nord de cette rivière s'élèvent les collines qui se groupent et se juxtaposent pour former un grand plateau de 30 à 40 mètres, finissant à l'est au cap Lay, couvert de végétation. La saillie du cap est médiocre, et le pied des falaises est bordé de roches dangereuses. Au loin, on distingue le sommet de l'île Tigre, qui émerge dans la solitude du large, sans compagnon. L'île Tigre est aussi environnée de récifs répartis très irrégulièrement; au nord, on a signalé l'existence du banc de la « Rolla », non vérifiée encore. Les navires pratiquent couramment le chenal séparant l'île de la terre, qui n'offre aucune difficulté.

Au cap Lay commence la province du Quang-Binh, pleine de ressources inexploitées et où le commerce, insignifiant

maintenant, pourrait se développer considérablement. C'est la région où l'ex-roi Ham-Nghi s'était réfugié après l'affaire du 5 juillet, pour tenter de la soulever contre nous ; il avait pour lui l'appoint de lettrés, très nombreux dans la province. Depuis la fin de ces troubles, le Quang-Binh est redevenu prospère. Sur la côte, la population est tranquille et laborieuse ; elle s'occupe de la construction des jonques, du cabotage, de la pêche, de la préparation du poisson salé que consomment les Annamites de l'intérieur. Une société française exploite les forêts, très riches en essences rares ; on a découvert récemment des gisements de galène argentifère et de fer. Dans les vallées, on cultive la canne à sucre, le riz, le tabac et la ramie.

Malheureusement, le Quang-Binh manque de port et de débouché sur la mer. Son chef-lieu, Dong-Hoï, possède une rivière dont l'embouchure, orientée obliquement au rivage, est gênée par une barre fort dangereuse dès qu'il y a la moindre houle, et d'autant plus malencontreuse qu'il y a dans le fleuve, de suite après la barre, des profondeurs supérieures à 5 mètres. Cette rivière de Dong-Hoï a une importance particulière, car elle fait partie du réseau d'arroyos qui s'étend à l'intérieur parallèlement à la côte, de la lagune de Hué au Quang-Binh, et qui est très fréquenté en mousson de nord-est lorsque le mauvais temps rend la navigation dangereuse en mer. Le Song-Giang, rivière qui traverse tout le nord de la province, prenant sa source dans des monts de marbre, est mieux partagé. Il arrose une contrée très riche, dessert plusieurs marchés importants, comme ceux de Chodon et de Minh-Cam, et, après avoir été navigable pendant la plus grande partie de son parcours, se jette dans la mer par un estuaire large, sans barre dangereuse. Les petits caboteurs pourraient fréquenter avec profit le Cua-Giang, comme Dong-Hoï d'ailleurs, pour essayer de relier au reste

de l'Indo-Chine la côte déshéritée qui s'étend de Thuan-An à Vinh.

Le Cua-Rôn, qui traverse l'extrême nord du Quang-Binh, est peu important, et son embouchure est dangereuse. D'ailleurs, en ce point de la côte, les fonds marins sont caractérisés par un relèvement tourmenté, sans direction générale, faisant alterner les coraux et les bancs de sable. Les îles qui se pressent autour du cap Boung-Quioua, venues du même soulèvement, entourent, entre le cap et elles, un abri relativement bon, connu sous le nom de port de Vung-Chua; la barrière insulaire y arrête un peu la houle. L'île de la South-Watcher, au large, est un roc isolé et accore.

Nous arrivons ici, avec le cap Boung-Quioua, au deuxième point stratégique de la côte. Le chaînon transversal de la chaîne annamitique, qui aboutit au cap, est une barrière unie, sans cols, que la route mandarine franchit par un gigantesque escalier, du sommet duquel descendent neuf cents marches vers le Quang-Binh et neuf cent quatre-vingts vers le Ha-Tinh. C'est la porte d'Annam, la route des invasions thaïs, les « thermopyles du Tonkin ».

*
**

Tourane est à la veille d'acquérir un surcroît d'importance maritime comme débouché des nouvelles houillères d'Annam, comme port d'exportation du charbon, avec la facilité résultant de sa situation centrale, à portée des routés de l'Extrême-Orient. Cette situation lui permettra en effet de ravitailler les navires de passage, et de tabler, de Vladivostok à Singapour, sur des taux de fret raisonnables. L'avenir de notre port d'Annam dépendant en grande partie de la réalisation de telles promesses, nous avons cru nécessaire d'examiner spécialement les conditions présentes.

L'Indo-Chine, par la constitution de son sol et la répartition de ses terrains, présente deux lignes houillères, deux axes carbonifères qu'un heureux hasard a fortement rapprochés de la mer. Issus tous les deux du plateau du Yunnan, des bords du fleuve Rouge, le Song-Coï les divise dès leur naissance, rejetant le premier au nord, le second au sud. L'un passe à Tuyen-Quan, à Dong-Trieu, à Quang-Yen, à Hongay et à Kébao, l'autre descend la côte d'Annam. On le trouve à Phuly au Tonkin, aux environs de Vinh dans le Nghé-An, à Dien-Chau dans le Hatinh, à Len-Bac dans le Quang-Binh, et près de Tourane.

Enfin quelques affleurements ont été découverts jusqu'à la hauteur de Quin-Nhon. Ces points permettent de déterminer avec une certaine approximation la direction de l'axe d'Annam, mais celui-ci ne se limite pas à une ligne idéale. Il s'étend vers l'intérieur, en largeur variable, compris entre les terrains dévoniens de l'ouest et ceux de l'est, dans un plissement que la poussée granitique du centre de la chaîne a incliné vers la côte. M. Fuchs, qui a prospecté avec son talent ordinaire les mines de Nong-Son, nous dit : « Le terrain qui renferme la houille, en Indo-Chine, repose en stratification discordante sur le terrain carbonifère, et il est surmonté d'une puissante formation de grès, de poudingues et d'argilolithes, présentant les plus grandes analogies lithologiques avec le terrain permien et le trias inférieur d'Europe. Il est formé lui-même presque uniquement de grès feldspatiques et micacés..... Entre les assises de grès sont quelquefois intercalés des bancs schisteux dans lesquels reposent ordinairement les couches de combustible. » M. Saladin ajoute : « Les échantillons de Nong-Son appartiennent à la flore rhétienne. Nong-Son est donc au même niveau géologique que Dong-Trieu, mais ce niveau est beaucoup plus ancien que celui de Yen-Bay, qui est tertiaire. » Ces lignes,

écrites en 1894, ont été confirmées depuis par les constatations pratiques.

Les mines d'Annam ont commencé à produire depuis 1896, dans des proportions fort modestes il est vrai, mais augmentant constamment. L'importation s'accroît, mais de quantités infimes, en raison du petit nombre des industries locales. Toute la production passe à l'exportation. Voici les chiffres en tonnes :

ANNÉES.	EXPORTATION.	IMPORTATION.
1897.	1 440	197
1898.	2 255	161
1899.	2 092	280
1900.	2 295	247
1901.	4 351	»

L'exportation est entièrement l'œuvre des mines de Nong-Son, dont l'exploitation est seule entrée dans une phase pratique sérieuse.

Le Quang-Nam a d'ailleurs été très favorisé sous le rapport de la houille. Faut-il voir là l'effet de la présence de nombreux Européens, dont l'activité était tournée vers les recherches minières ? Les indigènes connaissaient cependant depuis longtemps l'existence de ces gisements houillers, mais leurs moyens, par trop primitifs, les ont toujours empêchés d'arriver à un bon résultat. La cour d'Annam, de son côté, s'empressait d'étouffer cette industrie naissante par des impôts accablants. Les Français, n'ayant pas à compter avec de pareils empêchements, se sont mis en campagne, et, pour le Quang-Nam seulement, l'administration n'a pas reçu moins de quatre-vingt-dix demandes de concessions, ce qui ne doit pas faire présager un nombre égal de mines en activité. Il s'agit seulement de points où l'on a pu constater l'existence du combustible, sans procéder à une recherche approfondie. La répartition de ces points sur

la carte est intéressante en ce qu'elle détermine fort nettement la direction de l'axe carbonifère, du col des Nuages au parallèle de la baie de Kikuik, en passant par les affleurements de Nam-Co, de Vinh-Phuoc et de Nong-Son.

Le gisement de Vinh-Phuoc a été découvert en 1887 par M. Rouzaud, agent des Messageries Maritimes à Tourane. Des premières recherches en périmètres réservés furent faites en 1889, et le terrain fut prospecté par M. Fauquier, mais la création de la société de Nong-Son fit échec au premier essai de M. Rouzaud. A la mise en liquidation de cette société rivale, le propriétaire fit procéder à de nouvelles recherches, bientôt suivies de la reconstitution des houillères de Tourane. Sur ces entrefaites M. Rouzaud mourut, et ses droits furent vendus à M. Beneyton, officier de cavalerie en congé. Il est dommage que l'exploitation de Vinh-Phuoc n'entre pas dans une phase définitive. La mine est bien située, sur les bords du Song-Vu-Gia, affluent de gauche de la rivière de Tourane. Le transport du combustible à Tourane peut se faire par terre, par la route de Tuy-Loan, ou par eau, par le canal Hauser et la rivière de Cam-Lé. La nouvelle ligne du chemin de fer ne passera pas trop loin de Vinh-Phuoc.

Mais les mines de Nong-Son occupent à plus juste titre l'attention, car elles ont commencé à justifier les espérances que leurs promoteurs avaient mises en elles.

Nong-Son est sur le bord de Song-Thu-Bon, à 65 kilomètres de Tourane, sur les premières pentes des montagnes. Le terrain était connu depuis longtemps, et dès 1881, le Chinois Leong-Van-Phong en demanda la concession au gouvernement annamite, pour en vendre le produit aux verreries et fonderies de Canton, et alimenter en même temps la consommation ménagère de Shang-Hai. Après la prospection faite en 1882 par M. l'ingénieur Fuchs, Leong-

Van-Phong céda ses droits à la *Société française des houillères de Tourane*, constituée au capital de 4 millions de francs, dont 2 millions en espèces (1889). Cette première société n'obtint pas de brillants résultats, et, à bout de ressources, elle dut se mettre en liquidation en 1894. Elle ne put se reconstituer qu'en 1898, lors du krach de Kébao, à un moment bien mal choisi pour demander aux capitalistes de France de l'argent pour les mines indo-chinoises.

On trouva donc une combinaison consistant à créer une nouvelle société ayant en vue non seulement l'exploitation du charbon, mais bien aussi celle du nouveau port de Tourane, par l'entremise d'un monopole de docks. A l'examen de ce deuxième élément de succès, les fonds n'hésitèrent plus. Par contrat du 20 janvier 1898, entre les liquidateurs de l'ancienne société et MM. Pila et Malon, ceux-ci entraient en possession de la concession et du matériel moyennant le prix de 500 000 francs payable en actions de la nouvelle société. C'est celle-ci qui dirige avec assez de bonheur l'exploitation du gisement houiller. Nous lui rendons cette justice avec d'autant plus de plaisir que la stricte impartialité nous a obligé à lui donner tort au sujet du port de Tourane.

Le charbon que l'on trouve à Nong-Son est de la nature des anthracites, comme tous les combustibles indo-chinois, c'est-à-dire sec et dur, brûlant assez difficilement sans l'intervention d'un fort tirage, mais dégageant beaucoup de chaleur et faisant peu de fumée. Les ingénieurs qui se sont occupés des recherches et de l'exploitation de la mine sont unanimes à convenir de ces caractéristiques.

« Le charbon est maigre et anthraciteux, et convient très bien pour le chauffage des chaudières marines. Sur la chaloupe *Fai-Foo*, appartenant à la société, qui fait le service entre Nong-Son et Tourane, et où le tirage est loin d'être

aussi actif que sur les grands paquebots, les résultats obtenus ont été excellents. Malgré certaines conditions défectueuses, j'ai vu la pression se maintenir facilement entre 65 et 75 livres, et cela en remontant le Song-Thu-Bon pendant trois heures (1). » — « Le charbon retiré du sondage, où sa dureté au battage a paru variable, est brillant et pur. Il semble provenir d'une région bien régulière; à l'analyse, il a donné une teneur en cendres de 8 p. 100, ce qui est tout à fait satisfaisant. Les cahiers des charges de fourniture de houille de Newcastle (Australie), pour la marine du Tonkin, admettent jusqu'à 15 p. 100 de cendres (2). » L'analyse qui a donné ces chiffres, pour un échantillon de Nong-Son et un autre d'anthracite européen, se résume en effet par le tableau suivant :

	CHARBON DE NONG-SON.	ANTHRACITE EUROPÉEN.
Perte en gaz.	9 p. 100	7 à 10 p. 100
Cendres.	11,7 —	8 à 12 —
Carbone.	79,3 —	78 à 85 —

« Ce charbon ne donne aucune flamme. Il brûle sans décrépiter et reste très solide au feu, comme les anthracites américains de Pensylvanie. Cette qualité l'a fait apprécier en Indo-Chine, car la conduite des feux est plus facile qu'avec certains charbons de Hongay ou de Kébao, qui se délitent au feu et bourrent trop les grilles. L'anthracite de Nong-Son a l'avantage de brûler sans fumée, comme les charbons de Hongay et de Kébao. Il est, comme eux, difficile à allumer et nécessite une surface de grille supérieure à celle dont s'accommodent les charbons gazeux (3). » — « Avec ses qualités de dureté, il conviendrait bien pour le chauffage domestique,

(1) M. l'ingénieur Vincent (février 1891).

(2) M. Beauverie, ingénieur en chef (mai 1892).

(3) M. l'ingénieur Saladin (2 janvier 1894).

et on peut le voir conquérir de ce chef une clientèle sérieuse à Hong-Kong et surtout à Shang-Haï, où il y a un hiver rigoureux et où l'on consomme déjà une petite quantité d'anhracite des États-Unis⁽¹⁾. »

Les chiffres concernant la contenance du gisement sont par ailleurs fort rassurants. On estime pour la mine une capacité de 200 000 tonnes par hectare, ce qui, pour 160 hectares, ferait 32 millions de tonnes. La durée de la mine dépendrait évidemment de l'extraction annuelle, mais, avec un pareil total, elle serait certainement considérable.

Les conditions de main-d'œuvre sont assez bonnes. Le salaire des ouvriers annamites, piqueurs et rouleurs, est de 0 fr. 70 en moyenne, variant de 0 fr. 40 à 1 fr. 20. Les ouvriers spéciaux, contremaîtres ou *caïs*, sont rares et se font payer cher. Leur rendement est à peu près égal au quart de celui de l'ouvrier européen. On se propose, à Nong-Son, d'introduire le plus de machines possible, pour suppléer au manque de force physique des Annamites au moyen de leur habileté de mécaniciens. On a dû s'occuper de créer pour eux des villages autour de la mine.

Le prix de revient du charbon de Nong-Son lui permet-il de lutter sur les différents marchés d'Extrême-Orient avec les combustibles d'autres provenances ? L'énorme consommation de la côte de l'Asie orientale, qui n'est pas moindre de 1 500 000 tonnes, est alimentée par les mines de l'Australie et de la Colombie britannique, dont les produits arrivent grevés de frais de transport élevés ; par les mines de l'Inde anglaise, placées dans le même cas, avec une production suffisant à peine à alimenter le marché local ; par les mines du Japon, qui ne fournissent qu'un combustible détestable ; enfin, par celles de la Malaisie et de l'Indo-Chine

(1) M. l'ingénieur Keller.

française. Ces dernières ne jouent pas le rôle auquel elles pourraient prétendre. En effet, en 1894, le charbon japonais se vendait 5 à 6 piastres la tonne à Hong-Kong, le gros charbon de Tourane 6 piastres 50 à 7 piastres, et le menu de 4 piastres 50 à 5 piastres. Or, M. Keller établit de la façon suivante le prix de revient de la tonne de Tourane rendue à Hong-Kong. 100 tonnes de charbon brut coûtent 140 piastres et ne donnent que 65 tonnes de charbon marchand; chacune de ces 65 tonnes vaut donc, *à la mine*, 2 piastres 15. On a alors, pour une tonne :

Coût à la mine	2,15 piastres.
Transport de la mine à Tourane	0,50 —
Frais d'embarquement.	0,25 —
Fret sur Hong-Kong.	1,00 —
Prix de la tonne rendue à Hong-Kong.	<u>3,90 piastres.</u>

M. Fauquier, moins optimiste, fixait en 1889, en l'absence de sanction pratique, ce total à 4 piastres 50, et M. Saladin à 4 piastres 40; adoptons une moyenne de 4 piastres 25. Si nous tenons compte de l'augmentation du prix du charbon en Extrême-Orient, nous voyons qu'il reste sur le marché de Hong-Kong un bénéfice appréciable pour l'exploitation de Nong-Son. Celle-ci s'accroîtrait encore en fabriquant des briquettes avec 20 p. 100 de japonais. Ce dernier combustible revient, rendu à Tourane, à 11 piastres 50 la tonne; son emploi coûterait donc, par tonne de briquettes, $11,50 \times \frac{20}{100} = 2$ piastres 30, dépense largement compensée par la vente assurée des menus à un prix élevé.

Ces débouchés sont dès à présent assurés sur la côte de Chine. Il est à noter que le charbon maigre, qui nécessite un fort tirage, ainsi que des dispositions spéciales de grille, reprend ses droits lorsqu'il s'agit d'usines ou de chauffage domestique, pour lesquels l'anthracite est très demandé. Or,

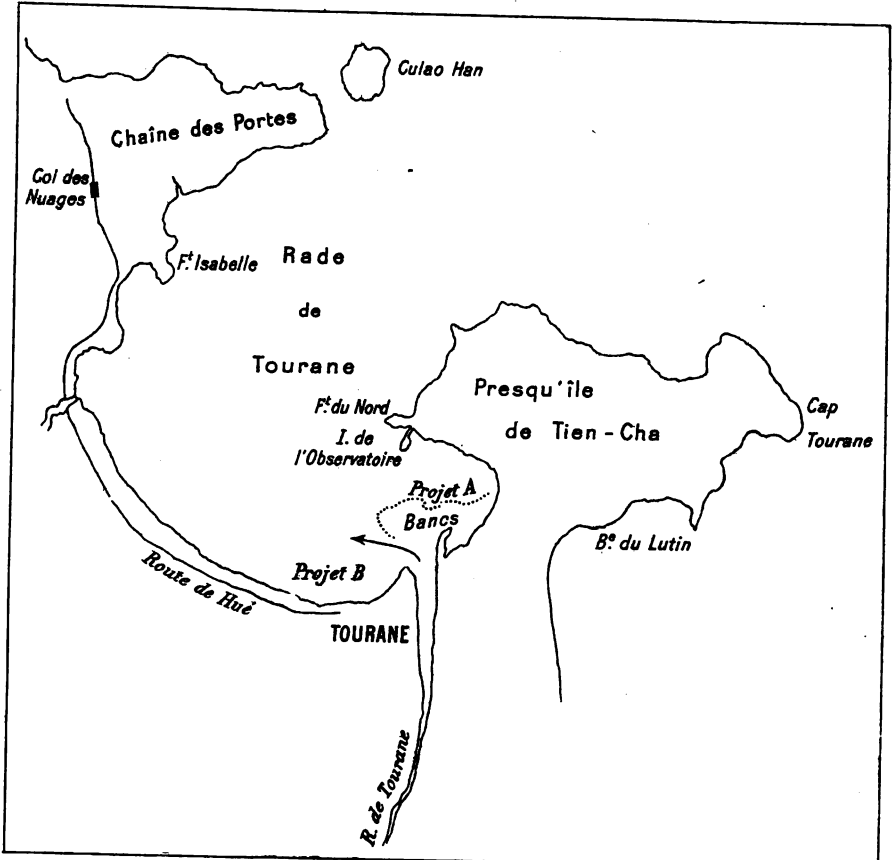
à Shang-Haï, l'hiver est rigoureux, en raison du climat extrême de la Chine du Nord, et, chaque année, la grande cité commerciale demande aux États-Unis des anthracites pour lesquels Tourane pourrait souscrire à des conditions bien meilleures pour l'acheteur. La maison Jardine-Matheson envoie fréquemment ses navires sur la côte d'Annam pour en prendre des chargements entiers. On pourrait craindre, à cet égard, la mise en exploitation des mines d'anthracite récemment découvertes dans la région d'Hankéou, et pour lesquelles le Yang-Tsé-Kiang constituerait une voie de transport très économique, mais fort heureusement, ces mines sont situées dans l'intérieur des terres, éloignées des fleuves, auxquels elles ne sont reliées que par des arroyos insignifiants, à sec en hiver, précisément au moment où les charbons sont très demandés à Shang-Haï. A Hong-Kong, l'anthracite se vend aussi bien, mais, l'hiver étant moins dur, le chauffage domestique ne prend qu'une faible partie de l'importation. Tout le reste est acheté par des Chinois de Canton, et destiné aux verreries, aux poteries, aux briqueteries et aux fours à chaux.

Les paquebots annexes des Messageries maritimes, lorsqu'ils font escale à Tourane, ne prennent pas de charbon de Nong-Son. Quand ils descendent la côte d'Annam, le faible fret de Haïphong les oblige à faire au départ le plein complet de leurs soutes, pour s'assurer une bonne tenue à la mer. Il leur arrive même d'embarquer un lot de pierres, qu'ils revendent à Saïgon comme matériaux de construction. Ce sont de mauvais clients pour Nong-Son, au moins pour les achats faits en passant.

La direction des mines a fait son possible pour mettre à profit la voie économique que le Song-Thu-Bon lui offrait pour descendre à bas prix ses produits à Tourane. Elle s'est attachée de nombreux bateliers indigènes, à son service

depuis longtemps. Elle a fait construire des sampans d'un modèle spécial, au nombre de quatre-vingts, pouvant porter chacun dix tonnes de charbon. Ils coûtent environ cent trente piastres l'un, et sont construits sous la direction du sampancier qui rembourse peu à peu, par des prélèvements sur son salaire, cette avance que lui fait la société. Celle-ci fait aussi construire des chalands d'un modèle spécial, de quinze mètres de long sur trois de large et de faible tirant d'eau (0^m,60 à 0^m,70).

Ce faible tirant d'eau est plus que jamais nécessaire, au moment où le mauvais état de la rivière, dont nous avons parlé à propos de Faï-Foo, vient mettre en question l'existence des mines de Nong-Son. Nous avons vu que la nature même des choses faisait du canal de Quangnam, à cause des rencontres des courants, un point d'atterrissement inévitable; pour assurer la bonne navigabilité de la rivière, il est donc nécessaire de l'entretenir constamment. Avec l'ancien système, les maires des communes indigènes étaient responsables de la portion située sur le territoire de leur village. On a remplacé cette responsabilité par le paiement d'une indemnité, en général affectée à un tout autre but. La rivière s'est ensablée, et n'a même pas gardé des profondeurs d'un mètre, parfaitement suffisantes pour des sampans. On ne met plus dans ceux-ci que cinq à six tonnes, au lieu des dix qu'ils doivent porter. A chaque échouage, il faut recharger pour décharger ensuite, et ces manutentions accroissent la proportion de menu de 30 à 50 p. 100! Aux basses eaux, il devient impossible d'envoyer le charbon à Tourane, et, d'autre part, on ne peut accumuler à l'îlot de l'Observatoire, aux hautes eaux, le stock d'une année. En août 1902, après une période de sécheresse extraordinaire, on avait amassé 12 000 tonnes de charbon à la mine, et on avait dû cesser l'extraction pour ne pas exposer le combustible aux intem-



NANCY, LITH. BERGER-LEVRULT & C^o

TOURANE



péries. Avec un bon entretien de la rivière, on pourrait pourtant descendre de 3 500 à 4 000 tonnes par mois !

La société a lutté bravement contre ce triste état de choses. Elle a même sollicité de l'administration l'autorisation d'entretenir le Song-Thu-Bon à ses frais, par ses propres moyens, avec les ouvriers qu'elle ne pouvait utiliser à la mine : elle n'a pas encore reçu de réponse. En haut lieu, on lui a conseillé de remédier à la situation en construisant des tronçons de Decauville sur les berges, aux endroits envasés, ou bien en chargeant sur les sampans, à destination de Faï-Foo, des wagonnets pleins de combustible, qui auraient ensuite gagné l'îlot de l'Observatoire sur rails. Ces moyens, en somme peu pratiques et peu économiques, paraissent avoir été dictés par le vif désir d'en finir avec une société qui n'avait que le tort de vouloir vivre. Pendant ce temps, le mauvais état de la rivière est la cause d'à-coups dans l'exportation, de retards dans les livraisons. Ces résultats produisent sur l'esprit des acheteurs un effet déplorable, très nuisible à la bonne réputation de Nong-Son, qui doit conquérir une clientèle, une place sur le marché. Il est arrivé que des commandes n'ont pu être livrées faute de stock disponible à Tourane. Les industriels, qui ont en général modifié leurs installations pour pouvoir brûler ce charbon d'une nature très spéciale, sont particulièrement éprouvés de ce chef.

L'avenir de notre belle exploitation de Nong-Son se présentera donc sous de sombres couleurs, si le protectorat, renonçant à ses traditions, ne s'occupe sérieusement de l'intéressante artère qu'est le Song-Thu-Bon.

CHAPITRE V

LE PORT DE HAÏPHONG

La faille resserrée du fleuve Rouge et de ses affluents, étranglée dans les gorges des hauts plateaux, dans les coupures des monts du Yunnan, s'élargit à la hauteur de Hanoi pour venir s'épanouir sur la mer en un delta qui s'étend de Thanh-Hoa à Quang-Yen. Les bras du Song-Coï et du Thaï-Binh, son voisin, se subdivisent en une infinité d'autres, dont les embouchures sont réparties aux divers points de ce vaste secteur. Chacun d'eux, semble-t-il, doit offrir une voie de pénétration équivalente aux autres, et les Dupuis, les Francis Garnier, tous ceux qui ont voulu s'assurer la possession de ce territoire de transit qui cachait les trésors du Yunnan, n'ont eu que l'embarras du choix.

Il n'en est rien cependant, et les estuaires du sud, le Cua-Daï, le Cua-Ba-Lat, le Cua-Tra-Ly, le Cua-Thaï-Binh, le Cua-Lach-Tray, ne sont que de pauvres routes fluviales, débouchant sur un littoral bas, émergeant à peine de la mer, le long duquel les profondeurs n'augmentent qu'avec une lenteur désespérante, semées de bancs et de hauts-fonds. Au nord, au contraire, les accidents du terrain réapparaissent avec la presqu'île de Do-Son, l'île de Hondnau, celle de la Cac-Ba ; le relief sous-marin est plus tourmenté, ménageant des chenaux aux navires, dans les parages de Cua-Cam, du Cua-Nam-Trieu et du Lach-Huyen. C'est donc cette voie que les missions commerciales et les expéditions

militaires choisirent pour pénétrer au cœur du Tonkin inconnu. C'est cette vallée, cette dépression qui borde au sud le massif des monts Bao-Day, qui a guidé l'invasion française, par Quang-Yen et Dong-Trieu. Haïphong s'est trouvé dès le début sur ce passage, la tactique militaire en a fait un dépôt, une base de ravitaillement, que les circonstances ont transformé en un grand port, devenu le débouché du Tonkin.

Le débouché. — Que produit donc le Tonkin ? Du riz, un peu de cette denrée que la monoculture indo-chinoise a répartie partout, sans grande libéralité pour le Tonkin. Il ne faudrait pas s'attendre, en effet, à retrouver dans le delta qui s'étend au nord du long pays d'Annam, le pendant des riches plaines cochinchinoises. Les saisons sont moins régulières, l'irrigation est rudimentaire et la population est très dense. De plus, les sécheresses et les inondations sont fréquentes, et suffiraient à introduire l'aléa dans les prévisions agricoles, en l'absence même des typhons qui s'abattent à chaque automne sur le malheureux Tonkin. L'exportation du riz, uniquement destinée à Hong-Kong et à Canton, subit des à-coups appréciables, avec une valeur absolue qui est loin d'égaliser celle des sorties de Saïgon.

Exportation des riz du Tonkin.

ANNÉES.	TONNES.	ANNÉES.	TONNES.
1897	136 692	1900	168 622
1898	88 620	1901	150 818
1899	95 296		

Ces chiffres comprennent le riz sous toutes ses formes, sous forme de paddy principalement, car il n'existe pas de décortiqueries au Tonkin comme à Cholon. Cet élément d'activité échappe à notre possession du nord. A part le riz, on ne relève à l'actif du port de Haïphong que quelques résul-

tats satisfaisants au sujet du commerce de la badiane, dont Pakhoï était, il y a quelques années, l'unique expéditeur. L'exportation tonkinoise tient donc en quelques lignes, celle qui sort de Haïphong au moins, la seule qui nous intéresse (1).

L'importation lui est de beaucoup supérieure, du fait de l'existence d'une nombreuse population indigène et d'une importante colonie européenne, aux besoins desquelles il faut subvenir. Voici les valeurs, en francs, de la période 1898-1902 :

ANNÉES.	IMPORTATION.	EXPORTATION.
1898.	49 227 660	22 032 300
1899.	53 952 058	27 223 916
1900.	78 614 154	58 381 279
1901.	64 874 298	37 700 058
1902.	83 316 814	30 354 100

Les chiffres relatifs à 1901 et 1902 ne sont que ceux des trois premiers trimestres de ces années. On sait maintenant que l'augmentation colossale de l'importation depuis 1900 est due en grande partie à des phénomènes passagers, n'ayant aucun rapport avec la richesse du pays, comme l'exposition de Hanoï ou la construction des chemins de fer tonkinois. Le calcul des plus-values et des moins-values relatives aux derniers chiffres de 1901 et 1902 (trois premiers trimestres) montre que, sur une augmentation totale de 18 442 516 fr., les métaux et les boissons ont à eux seuls gagné 15 017 009 fr., pendant que les tissus et les filés perdaient 2 954 955 fr. Il ne s'agit vraisemblablement que d'une importation passagère, dont la baisse est à prévoir. Veut-on avoir une idée des quantités ? Prenons les statistiques an-

(1) Nous ne comptons pas, en effet, l'exportation des houillères d'Halong.

nuelles des docks de Haïphong, avec et sans matériel de chemin de fer :

Tonnage importé (tonnes).

ANNÉES.	AVEC MATÉRIEL.	SANS MATÉRIEL.
1898.	38 600	38 000
1899.	42 700	42 000
1900.	58 500	52 000
1901.	100 000	75 000
1902.	123 600	90 000

L'écart entre ces deux colonnes montre à quel point les totaux généraux d'importation peuvent donner une idée fautive de la richesse du pays. Néanmoins, le nombre des navires fréquentant Haïphong a augmenté, en fonction directe du tonnage transporté, en même temps que leur jauge croissait, et que Haïphong était moins dédaigné des grandes lignes commerciales. La progression suivante, extraite des comptes de pilotage, donnerait une idée plus exacte de ce développement si l'on pouvait retrancher de ces chiffres ceux des transports de l'État, fort nombreux aux premières années de la conquête.

Mouvement du port de Haïphong (entrées et sorties).

1887	418	1898	613
1895	346	1899	847
1896	392	1900	907
1897	600		

La jauge totale passe de 409 008 tonneaux en 1893 à 787 787 en 1900, soit une augmentation de 99 p. 100.

L'achèvement du réseau ferré tonkinois, pour lequel nous avons transporté et débarqué à Haïphong un fret considérable, va-t-il ouvrir des débouchés nouveaux, faire naître une exportation inaccoutumée, dont le port subira l'effet ? C'est une question complexe, au sujet de laquelle les opinions

se divisent. Les uns attendent merveille de ce Yunnan fabuleux, de l'Eldorado minier qui se cache sous les ondulations stériles des hauts plateaux, comme du prolongement vers Long-Tchéou et Nan-Ning-Fou de la voie qui aboutit à Lang-Son. Les autres voient un but plus immédiat et plus utile dans la mise en valeur de l'Indo-Chine elle-même, de cette zone maritime que nous traversons les yeux fermés pour aller droit à ce que nous croyons caché derrière elle. C'est l'esprit qui nous a conduits à Quang-Tchéou-Wan, sans cesse plus avant, animés du désir de prendre plus que nous ne pouvions assimiler. Nous sommes déjà quelque peu revenus de la ligne de Long-Tchéou, qui n'aboutirait qu'à un centre dépourvu de toute importance commerciale. Haïphong n'en bénéficierait nullement — doit-il plus attendre de la voie du Yunnan ?

De l'avis des ingénieurs qui la construisent, comme des quelques voyageurs qui ont pu explorer cette province, on ne compte que sur un trafic médiocre. Le Yunnan se compose de plaines fertiles dans la proportion d'un cinquième, et de plateaux arides pour le reste. Le premier projet délaissait d'ailleurs les plaines, et la pratique des lieux le fit heureusement modifier. Mais il s'agit là surtout d'une œuvre de pénétration politique, au sujet de laquelle une loi a été votée par le Parlement et des engagements pris avec les autorités chinoises, ce qui nécessite notre action. Au point de vue commercial, l'existence de la voie ferrée n'empêchera pas les tarifs de transport élevés, atteignant une moyenne de 30 centimes par tonne kilométrique, et les frets de 50 à 60 fr. du Yunnan à Haïphong. Une marchandise chère pourrait supporter ces tarifs, mais non celles qui doivent assurer l'essor du Yunnan, les minerais. Pour que l'on ait intérêt à amener à la côte le charbon du Yunnan, il faudrait à ce dernier des qualités opposées à celles des charbons japonais ou indo-

chinois. Il en sera peut-être ainsi, car le combustible de l'intérieur est gras et fournit d'excellent coke ; pour lui, l'élevation des frais sera sans doute secondaire. D'ailleurs, le transit du Yunnan n'est pas considérable au point de nécessiter une organisation nouvelle. On peut en juger par son tonnage :

Tonnage de transit (tonnes).

ANNÉES.	HONG-KONG	YUNNAN
	au YUNNAN.	à HONG-KONG.
1898.	5 760	3 140
1899.	9 120	3 810
1900.	6 870	3 960
1901.	8 660	3 830
1902.	9 240	4 980

Rien d'extraordinaire, on le voit. Les articles importants sont, à l'importation, les tabacs, les tissus et les filés ; à l'exportation, le thé, l'arsenic et l'étain, qui sont loin de donner des totaux considérables. Si l'on veut comparer les chiffres relatifs aux trois premiers trimestres de 1901 et 1902, on aura, en millions de francs :

	EXPORTATION.			IMPORTATION.	
	1901	1902		1901	1902
Thé	0,35	0,22	Tabacs.	2,08	1,38
Étain.	6,02	6,95	Tissus	2,48	1,21
Arsenic.	0,48	0,009	Filés.	12,63	8,65

La production d'étain, sur laquelle on base beaucoup d'espérances, paraît peu de chose à côté de celle de Poulou-Brani, exportée par Singapour, qui atteignait 25 868 tonnes en 1899 et 27 020 en 1900. Le surcroît de prospérité que le port de Haïphong pourrait retirer d'un contact plus rapide avec le Yunnan reste donc problématique, à moins d'admettre que les capitaux européens ne révolutionnent du jour au lendemain le sous-sol de Mong-Tsé et de Tali-Fou.

Dans son état actuel, le port de commerce du Tonkin semble pourtant en pleine voie d'activité maritime. Il s'étend sur la rive sud du Cua-Cam, avec ses dépendances du canal d'Haly, du Song-Tam-Bac et du canal Bonnal quienserre la ville d'un fossé bourbeux et inutile. Le canal d'Haly a été dragué à la cote 5 et réunit le Cua-Cam au Lach-Tray, pour servir de passage aux vapeurs des Messageries fluviales qui relie Haïphong aux diverses villes de l'intérieur. Il traverse le faubourg industriel de la ville, celui dans lequel se sont créées la grande cimenterie, les tanneries et les briqueteries. Après avoir passé sous le pont du chemin de fer, il rejoint le Lach-Tray, un des estuaires du Thai-Binh, complètement dédaigné de la navigation hauturière. Le Song-Tam-Bac, auquel se ramifie le canal d'Haly, donne une tout autre impression de vie commerciale. Près de son confluent avec le canal, sont situés les chantiers de construction des grandes jonques, avec ceux des chaloupes à vapeur, pour lesquelles les Chinois ont installé de nombreux bassins de radoub dans la vase des berges, doublés de slips de carénage qui servent aux réparations courantes. Le commerce des bois est centralisé en ce point, près des magasins des sujets du Céleste-Empire, dont la présence fait un peu songer à Cholon. C'est là que viennent charger, pour se rendre à bord des vapeurs, la plupart des marchandises d'exportation ; les grosses jonques s'amarrent le long des rives, sur deux rangs, réduisant notablement la largeur du Song-Tam-Bac, malgré les sévères règlements du port. Les maisons européennes occupent la partie aval de l'arroyo. On y voit la cité Marty (bureaux de la ligne de Hong-Kong), la maison Roque (cabotage Haïphong-Vinh), la maison Guioneaud (importation de vins français), la maison Leauthier (industrie des céramiques), et la maison de MM. Denis frères, agents de la Compagnie nationale. Près du confluent du Song-Tam-Bac et du Cua-

Cam sont quelques chantiers officiels, dépendant des administrations du protectorat.

Le Song-Tam-Bac n'est qu'une annexe du port de Haï-phong ; le Cua-Cam en est l'artère principale. C'est sur ses bords que se pressent les divers établissements commerciaux, ceux de la Société lyonnaise, de la maison Descours-Cabaud et de M. Debeaux, négociant à Hanoï. On a installé sur la rive gauche le dépôt de dynamite, les fosses à bois de la société Speidel et le lazaret sanitaire. Les Messageries fluviales du Tonkin ont là leur point terminus, muni de pontons d'accostage, de parcs à charbon, de magasins de marchandises, de tout ce qui est nécessaire à leurs vapeurs de rivière.

Le Cua-Cam est doté de quelques *piers* de petite taille, qui ne servent qu'aux jonques et aux embarcations. Les navires doivent mouiller au milieu de la rivière, et un petit nombre d'entre eux, les privilégiés, peuvent accoster les appontements des docks, situés en aval du débouché du canal Bonnal. Tout le commerce du Tonkin vient aboutir à ces appontements, pour passer, de là, dans les docks qui les bordent, et desquels nous allons donner une brève description.

Le port de Haïphong n'eut pas toujours à sa disposition un pareil outillage commercial. Longtemps on se contenta de simples pontons mouillés, reliés à la terre ferme par des passerelles reposant à mi-distance sur des flotteurs. On eut enfin, en 1896, l'idée de ces appontements sur pieds à vis, qui ont donné d'excellents résultats, et auxquels on ne reproche que leur faible longueur et leur incommodité pour la navigation fluviale. Leur bordure utilisable est toute accaparée par deux navires seulement, et il devient absolument nécessaire de les prolonger vers l'aval ou l'amont ; on a même parlé de creuser l'entrée du canal Bonnal à la cote 7, pour donner un poste d'amarrage supplémentaire. L'entretien

courant laisse aussi à désirer, et les dépôts ont formé, en aval, un haut-fond de 5 mètres assez gênant. Dernièrement, comme la mer baissait, le *Vasconia*, amarré à l'appontement, a cassé ses aussières en glissant sur ce seuil, et, partant en dérive, a failli aborder les navires d'aval. La Chambre de commerce a vivement protesté dans sa séance du 12 septembre 1902, mais ses plaintes n'ont pas encore trouvé d'écho.

Les docks de Haïphong, construits sur un terre-plein primitivement marécageux et gagné patiemment sur la rivière, ont été établis et exploités aux premiers jours de l'occupation française, par la société Ulysse Pila, puis rachetés par le protectorat et placés sous le contrôle de la douane. Dès 1893, le nouveau système a fonctionné, les diverses opérations de warrantage des marchandises étant confiées à un entrepreneur, qui est actuellement M. Briffaud. Les magasins qui servent au dépôt des colis sont placés au sud, perpendiculairement à la berge du fleuve, et répartis par lettres alphabétiques. Ils sont reliés aux appontements par quatre ponts munis de voies Decauville, et peuvent contenir chacun de 3 000 à 3 500 mètres cubes, soit le volume d'un cargo des Chargeurs Réunis. Les marchandises y restent dix-huit jours en franchise ; passé ce délai, elles retombent sous le régime de la douane.

Diverses autres administrations ont aussi leurs dépôts aux docks. Les Messageries Maritimes y possèdent des pavillons à part, à peu près de la même taille que ceux du commerce général. Les services administratifs, depuis 1886, y ont installé leurs magasins centraux, en remplacement des hangars d'une ancienne compagnie chinoise ; ils paient au protectorat une location de 1 500 fr. par mois.

Le dépôt de pétrole est en retrait et fort bien construit, avec des fosses pour l'écoulement du liquide. On craint malheureusement que sa situation trop voisine de la ville ne

soit la cause d'un accident fâcheux. Vers 1890, on agita un instant l'idée d'un transfert sur la rive gauche, qui n'eut pas de suites.

Les opérations de gabarage, pour les navires en rade, sont assurées par une flottille de trente-cinq chalands de 100 tonnes, appartenant à l'entrepreneur, remorqués par cinq chaloupes à vapeur. Les services administratifs ne disposent que de dix chalands. Il est question de mettre en service des chalands de 200 tonnes, actuellement en construction. Les appareils de levage ne manquent pas aux docks. En sus de la grande grue de 10 tonnes destinée au déchargement des chalands, ceux-ci sont munis de grues de 5 tonnes, et les wagonnets de crics de 2 tonnes. Sur les appontements, huit grues viennent en aide aux mâts de charge des vapeurs.

Une armée de fourmis s'agite dans ces docks, pour désarrimer les marchandises des cales, les charger sur les wagonnets, les rouler jusqu'aux hangars et les décharger ensuite. C'est l'occupation journalière de 200 *congaïes* (femmes annamites) et de 400 coolies ou manœuvres, en nombre double lorsqu'il s'agit des gros cargos. Les désarrimeurs, Chinois de Moncay ou d'Haïnan, sont à peu près une centaine; soit dix par cale. Les surveillants, européens et indigènes, sont répartis aux magasins, aux terre-pleins, aux appontements, au pointage à bord des navires et enfin aux livraisons.

Telle est l'organisation commerciale et maritime du port actuel de Haïphong.

*
* *

Ici comme à Saïgon, le mouvement maritime et fluvial a nécessité la création d'importants établissements industriels, que la période de grands travaux publics que traverse l'Indo-Chine a considérablement développés.

Les chantiers *Marty et d'Abbadie* se sont établis de bonne heure pour subvenir aux réparations de la flottille des Messageries fluviales et des navires de la compagnie *Marty*, qui font le cabotage Hong-Kong-Haïphong. Ces réparations les absorbent presque entièrement, au point de leur laisser des disponibilités très limitées de main-d'œuvre pour les constructions neuves. Les divers ateliers, et en particulier l'ajustage, complètement outillé avec des machines venant d'Angleterre ou de France, sont installés de façon très pratique. Cet ajustage, mû par un appareil de 65 chevaux, remplacé par un deuxième en cas d'avarie, comprend la suite ordinaire des machines-outils. Deux des tours, que l'on peut juxtaposer sur un même axe, permettent de tourner des arbres de 8, 10 et 12 mètres de long. La société a également donné un grand développement à la chaudronnerie, car toutes les chaudières qui arment ses navires sont construites par elle ; elle y perd comme prix, mais elle y gagne comme solidité et sûreté de fabrication. Lors de mon passage, on venait d'y terminer une grande cheminée pour le vapeur *Hong-Kong* et deux chaudières principales dont une pour le *Fai-Tsi-Long*. Un local spécial est réservé à la petite chaudronnerie, où les *coppersmiths* (chaudronniers sur cuivre) sont en grande majorité chinois.

La fonderie est en voie de transformation. L'ancienne installation ne permettait de fondre que des pièces de 4 tonnes, et un des plus gros travaux avait été une cuve en fonte, construite pour la Société des Ciments, de 2^m,45 de diamètre. Les cubilots n'avaient que 3 tonnes et une tonne et demie de puissance. La nouvelle fonderie pourra fondre huit tonnes et ses trois cubilots posséderont un soufflage de vapeur spécial, que l'on vient d'expérimenter avec l'ancien fonctionnement. Si cette fonderie est dotée d'engins nombreux, tels qu'étuves et fours à bronze, elle est

en revanche dépourvue d'appareux de levage, grues et ponts roulants.

Les forges sont voisines de la fonderie et des magasins où sont placées les réserves de matières. L'approvisionnement existant permet de se passer des achats sur place, sauf pour les tôles et cornières, et pour les tubes de chaudières, qui viennent de Hong-Kong.

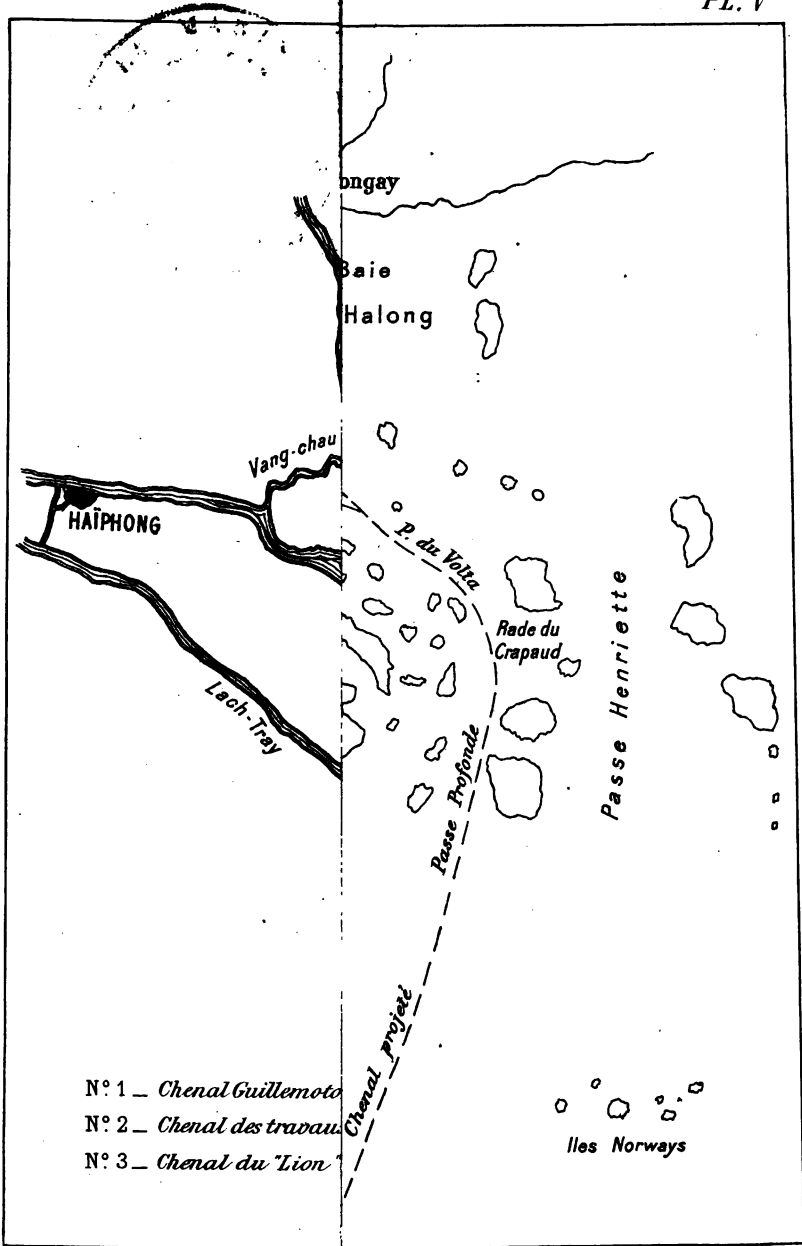
La direction a particulièrement soigné les installations maritimes. La situation des chantiers, sur la rive gauche du Cua-Cam, à portée des grandes profondeurs à toute marée, la favorisait déjà. Elle y a donc placé son slip à vapeur, où les navires, déposés sur un berceau à galets, sont hissés au moyen d'un câble en fil d'acier. Le treuil n'est autre qu'une ancienne machine de canonnière, suffisamment forte (200 chevaux) pour monter des navires comme le *Vinh* et l'*Annam* (380 tonnes) et le baliseur des Travaux publics (318 tonnes). Les cales de construction sont au nombre de trois, et on a récemment remblayé le terrain pour le consolider et augmenter la longueur des cales. C'est là que les vapeurs *Vinh*, *Viétry* et *Pho-Lu* ont été construits, ainsi que diverses dragues. Le lancement se fait normalement au Cua-Cam, mais la largeur de la rivière est assez grande pour ces bâtiments de faible tonnage. Le bassin de radoub, d'une longueur de 50 mètres, est insuffisant, car l'absence de portes oblige à n'y travailler qu'à marée basse.

Les chantiers Marty et d'Abbadie emploient 400 ouvriers, dont 250 Chinois. Ils se déclarent enchantés de ces derniers, parmi lesquels ils ont recruté tous leurs contremaîtres. Les Annamites, paraît-il, leur donnent au contraire de fréquents mécomptes, tant par leurs abandons soudains que par leur irascibilité et leur arrogance. Il ne faut pas perdre de vue que nous sommes au Tonkin, dans la partie de l'Indo-Chine où l'Annamite s'est montré le plus irréductible, où son ca-

ractère a le mieux conservé l'empreinte de son vigoureux voisin, le Chinois.

Les *ateliers Porchet* ont au contraire donné la priorité à l'élément annamite. Nos sujets y sont au nombre de 250 contre 200 Chinois seulement. Ici, on trouve le Chinois trop difficile à mener, et seulement capable de servir d'intermédiaire entre le directeur européen et les manœuvres annamites. Ces ateliers n'auraient eu volontiers recours qu'à la main-d'œuvre locale si, en 1901, il n'y avait eu pénurie complète à la suite des premiers grands travaux publics ; ils firent appel pour la première fois aux Chinois de Hong-Kong. La direction avoue d'ailleurs qu'en raison de la lenteur trop grande des ouvriers des deux races elle trouve la main-d'œuvre *plus chère qu'en France*. Au point de vue des communications générales, les ateliers Porchet paraissent assez mal partagés ; ils sont situés à côté des docks, sur le canal Bonnal, sur ce fossé où ne coule à marée basse qu'un filet d'eau imperceptible. Il faut attendre la marée haute pour venir jusqu'aux ateliers sans danger d'échouage. On y trouve un appontement muni d'une grue de 20 tonnes, ainsi qu'un bassin de radoub situé de l'autre côté de la route, qui franchit le radier au moyen d'un pont amovible.

Les ateliers comprennent une succession de halls parallèles au canal Bonnal. L'ajustage vient le premier, bien outillé, conduit par une corliss de 35 chevaux, à laquelle la vapeur est fournie par deux chaudières, qui actionnent aussi le ventilateur des douze brasiers qui constituent la forge. Quant à la fonderie, qui va bientôt être agrandie, elle comprend deux cubilots de cinq tonnes et d'une tonne et demie, mais ne possède pas d'appareils de levage. La grande scierie a une machine spéciale. Elle est chargée de la confection des charpentes et des embarcations. La chaudronnerie a fait des chaudières marines, comme celle du *Tuyen-Quang*,





mais elle s'est à peu près spécialisée dans la réparation des chaudières de locomotives, ce qui n'est pas une sinécure depuis l'établissement du réseau ferré tonkinois.

Les ateliers Porchet, bien dirigés, traversent en ce moment une période d'activité qui fait bien augurer de leur avenir. Du grand hangar de montage sont sortis les ponts du chemin de fer, les plaques tournantes, les réservoirs des gares ; ce sont les ouvriers de cet établissement qui ont monté les appontements des docks, dont ils avaient confectionné le platelage. Du reste, M. Porchet ne se spécialise pas strictement dans les travaux métalliques ou dans les constructions maritimes. Si, en 1902, il dirigeait la construction de grands chalands de 100 tonnes et de nombreuses chaloupes à vapeur, il s'occupait en même temps du ballastage de nouvelles voies ferrées, du mur de quai de Hongay et du matériel fixe du chemin de fer. C'est la conséquence du développement particulier de la colonie, qui ne donnerait pas de bénéfices suffisants à un établissement industriel réservé à une seule espèce de production.

Les *chantiers de la marine* font petite figure à côté de leurs voisins. Ils se sont consacrés à peu près exclusivement aux mêmes travaux, aux réparations des petites canonnières de rivière et à l'entretien de celles qui restent en réserve à Haïphong. Ils disposent pour cela d'un bassin de radoub de 43 mètres, et de trois plans de carénage sur lesquels le *Berthe-de-Villers*, le *Casse-Tête* et l'*Arquebuse* traînent péniblement leurs pauvres coques fatiguées par vingt ans de loyaux services. Le nouveau slip à vapeur, actionné par deux machines de 150 chevaux, permettra de hisser des navires de la taille du *Kersaint*.

Malgré ce perfectionnement, il n'est pas téméraire d'affirmer que l'atelier de la marine ne répond plus aux nécessités actuelles. La vraie marine, c'est-à-dire les navires de haute

mer, ne peut en tirer aucun parti, car nos grands bâtiments calent trop pour remonter à Haïphong. Nos canonniers de rivière sont assurément très intéressantes, mais il est malgré tout permis de souhaiter le transfert à Hongay de notre chantier de Haïphong, qui constituera ainsi l'embryon d'un point d'appui plus complet. Les petites canonniers ne perdront rien au change, car on sait que Hongay est relié au delta tonkinois par des chenaux intérieurs parfaitement protégés, où l'eau calme permet par tous les temps la navigation de ces unités de faible tonnage.

Malgré leur peu d'importance, les chantiers de la marine se distinguent par un ordre méticuleux et une direction entendue qui permettent de tirer le meilleur parti possible des faibles ressources qui leur sont attribuées. La chaudronnerie, avec de vieux matériaux du port, a construit des chaudières pour les postes de torpilleurs de Hongay et de Poulo-Condore, et fait divers travaux pour le protectorat, les travaux publics et les douanes. La fonderie, conduite par un fondeur annamite et quelques aides, est très bien aménagée malgré ses petites dimensions, et, avec ses trois cubilots de deux tonnes, a réussi à fondre des pièces de confection délicate. Le charpentage, la scierie, les ateliers des embarcations, occupent le front ouest des chantiers, à proximité de la berge du Cua-Cam, où une drague de 5 mètres, appartenant aux Travaux publics, entretient les profondeurs que les apports du Song-Tam-Bac tendent à diminuer. Une drague à main, maniée par deux coolies, creuse toute l'année devant la grande grue de 18 tonnes.

Les magasins, entretenus dans un ordre parfait, sont situés près du bassin de radoub. L'ajustage, mû par une ancienne machine de canonniers, à deux arbres (120 chevaux), est le plus grand des ateliers ; on n'y compte pas moins de douze tours et de dix forges. Le personnel spécial manque

un peu, et il y a surtout pénurie de tourneurs, pour lesquels les chantiers ont dû s'adresser à Saïgon. Les ouvriers sont annamites pour la plupart, les Chinois ayant donné de mauvais résultats au point de vue disciplinaire. L'arsenal a obtenu d'excellents ouvriers annamites en les entourant d'une sollicitude que le peu d'étendue du chantier et sa facile surveillance lui permettent. Le travail est payé à la tâche, combiné avec un système approprié de gratifications et d'amendes. Enfin, on a constitué un noyau de jeunes apprentis âgés de quatorze et quinze ans, modestement rétribués (0 fr. 20 par jour), auxquels on apprend un métier en même temps que le français et les noms techniques. L'arsenal prépare ainsi un très bon recrutement futur pour combler les vides qui se produisent de temps à autre parmi sa main-d'œuvre.

*
*
* *

Le peu que nous venons de dire des installations actuelles de Haïphong suffit à faire comprendre l'intérêt qui s'attache pour le Tonkin à ce que ce grand centre soit en communication facile avec la mer. Et notons bien qu'avec les projets du gouvernement, ce n'est pas seulement l'avenir économique du Tonkin qui est lié à ce problème, mais bien aussi celui du Yunnan et du Kwang-Si, dont Haïphong deviendra le débouché naturel. Comme nous allons le voir, Haïphong est loin de posséder les avantages de Saïgon et de Tourane et de pouvoir admettre à son entrée, à toute heure de marée, les navires de fort tonnage. Le fleuve Rouge et le Thaï-Binh vont laisser sur les rivages du golfe du Tonkin les parcelles solides arrachées aux montagnes par des érosions journalières, et la bande maritime s'exhausse peu à peu, gagnant vers le large, de la marche inévitable et sûre des deltas. On

retrouve dans les plaines, au milieu des rizières, des rochers rappelant à s'y méprendre les flots de la baie d'Halong. La presqu'île accidentée de Do-Son est déjà reliée à la terre, et ce sera demain le tour de l'île Hondau. Au septième siècle, Hanoï était un port, maintenant perdu à cent kilomètres dans l'intérieur des terres ; au dix-septième siècle, les flots s'avançaient jusqu'à Hung-Yen, à présent à soixante kilomètres de la mer !

Comment, dans ces conditions, devant cet ensemble de faits peu engageant pour l'avenir, a-t-on pu consentir à fonder à Haïphong une grande ville maritime, destinée à recueillir le commerce d'un arrière-pays dont les limites reculaient de jour en jour ? C'est l'histoire de presque tous nos établissements fluviaux. Le port indigène est une agglomération qui date de longtemps, et la faible profondeur de ses passes n'a jamais eu d'importance pour les jonques et les sampans, esquifs de faible tirant d'eau. Le premier soin de la conquête militaire est de s'emparer de ce centre, d'en faire une base de ravitaillement. Des négociants viennent, des Chinois d'abord, des Européens ensuite. La ville augmente peu à peu d'importance, mais sans changer de place. Un beau jour, lorsque les navires modernes veulent venir, on s'aperçoit que le fleuve n'a pas la profondeur suffisante. Il est trop tard pour revenir en arrière, pour transporter une ville qui a déjà pris ses habitudes, et en faveur de laquelle on a consenti à de fortes dépenses. Le Haïphong de Jean Dupuis, ouvert en 1875, a suivi cette filière inéluctable.

Le port communiquait avec la mer par le Cua-Gam, qui aboutissait à Do-Son. Après la création de l'arsenal (1888), on décida de baliser et d'éclairer cette artère pour permettre aux navires la navigation de nuit (1889). C'était déjà un premier point. Mais l'importance de Haïphong augmentait de jour en jour, et, dès 1890, les chantiers privés s'y installaient.

Le Cua-Cam, doté généreusement par la nature de deux barres, l'une (la barre intérieure) de vase molle, l'autre de sable dur, n'offrait aux plus basses mers qu'une profondeur de 2^m,80, soit 4 mètres en morte-eau, à l'entrée. Aussi les négociants de Haïphong réclament-ils de nouveaux travaux. M. Vezin, qui était alors président de la Chambre de commerce (en 1894), fit paraître une brochure dans laquelle il préconisait une solution faisant de Haïphong un port de guerre et de commerce. Il s'agissait de donner accès au port par le Cua-nam-Trieu, au lieu et place du Cua-Cam, pour bénéficier de l'augmentation de profondeur de la barre (0^m,70 à 0^m,80). Mais comme, une fois entré dans le Cua-nam-Trieu, on ne peut passer dans le Cua-Cam qu'en franchissant le Vang-chan, artère tortueuse et peu propre à la navigation, M. Vezin proposait de creuser dans l'île de Dinh-Vu une coupure rectiligne, au point le plus étroit, pour réunir les deux rivières. Des dragages de la barre du Cua-nam-Trieu devaient augmenter encore la profondeur à l'entrée. Ce projet avait été, d'ailleurs, soutenu par la Chambre de commerce dans sa séance du 15 février 1888 !

On se rallia à ces idées en 1896, au moment des premiers grands travaux de Haïphong. On construisit les appontements, le phare de Hondau, et enfin la coupure de Dinh-Vu, celle qui existe actuellement⁽¹⁾. On a fait cette dernière obliquement aux berges voisines du Cua-Cam et du Cua-nam-Trieu, de manière à ce que les courants de flot et de jusant s'y engagent en changeant le moins possible de direction. Cet objectif ne paraît pas avoir été entièrement réalisé ; il subsiste à l'entrée et à la sortie de la coupure des

(1) Les travaux faits jusqu'à ce jour se montent à un total de 14 334 477 fr. Ils ont été accomplis en partie sur les emprunts de 1896 et 1898 (4 millions sur celui de 1896). Il restait en fin 1902 une disponibilité de 1 380 000 fr., en tenant compte de la grande drague de 550 000 fr. que l'on venait d'acheter.

courants traversiers fort gênants pour les navires qui manœuvrent. Ce canal n'est pas assez large, et il faut une attention très soutenue à la barre pour qu'une embardée malheureuse ne précipite pas le bâtiment sur l'une des berges, comme cela est arrivé le 4 novembre 1902 à l'*Amiral-Duperré*, des Chargeurs Réunis. Dans ce cas, comme il est inutile de compter sur l'outillage du port, qui n'existe pas, on doit se déséchouer par ses propres moyens, sans aucun point fixe, canon ou ancre enterrée, auquel on puisse fixer une amarre. Il y a donc beaucoup à faire pour améliorer la coupure de Dinh-Vu.

A-t-on réellement fait un grand progrès en donnant accès à Haïphong par le Cua-nam-Trieu ? Il reste actuellement 3^m,60 d'eau sur la barre, aux plus basses mers, par le travers de la deuxième bouée en venant du large. Or, la mer marne de 3 mètres en vive-eau de sizygies et de 2^m,50 en vive-eau moyenne. Dans le premier cas, on a donc sur la barre, à la haute mer, 6^m,60, et 6^m,10 dans le second. Mais les pleines mers ordinaires sont moindres, et il faut compter, à chaque lunaison, sur plusieurs jours de morte-eau, à niveau moyen, soit $3^m,60 + \frac{2}{3} = 5^m,10$. En tenant compte de la quantité d'eau qui doit rester sous la quille d'un navire en marche, on peut dire que la barre du Cua-nam-Trieu ne permet le passage, *à toute marée, qu'aux navires ne calant pas plus de 5 mètres.*

Le régime bizarre de la marée vient encore compliquer le problème. Dans le golfe du Tonkin, il n'y a qu'une pleine mer par vingt-quatre heures, au lieu de deux comme sur les côtes de France. Les navires qui manquent la marée doivent donc attendre un jour plein avant de pouvoir entrer. Il n'est pas non plus inutile de faire remarquer que les conditions dont nous parlions plus haut sont toutes théoriques. La barre du Cua-nam-Trieu est située en pleine mer, nullement abritée,

ni par l'île de la Cac-Ba, ni par la presqu'île de Do-Son. Lors de la mousson de nord-est, lors des brises fraîches de sud-ouest, une forte houle se fait sentir sur les hauts-fonds, et, plus simplement encore, lorsque le vent souffle contre le courant de jusant des hautes eaux, il n'est pas rare de voir la mer se creuser dans le chenal. La levée, le creux de la houle, diminuent la hauteur d'eau utilisable et retiennent bien des bâtiments au large. Voilà un élément qu'il faut faire intervenir dans les calculs précis des hauteurs de marée.

Il faut un remède. On parle fort de draguer cette barre du Cua-nam-Trieu, jusque dans les projets officiels, où un chenal à la cote — 5 est prévu. Ce chenal se maintiendra très difficilement, car les alluvions continueront leur action séculaire, qui pousse la barre vers le large de 35 à 40 mètres par an⁽¹⁾. Il faudra donc l'entretenir, et les dragues, qui devront être d'un modèle spécial, ne pourront fonctionner que trois ou quatre mois par an, à la belle saison, en raison du peu d'abri de la barre. Les quatre bouées de celle-ci, qui marquaient primitivement l'axe de dragage, n'indiquent plus aujourd'hui que la direction du chenal. Et puis, à cause de l'agitation de l'eau dans les couches de faible profondeur, tout ce travail serait à recommencer après une période de mauvais temps, après la mousson du sud-ouest, après un typhon. Le sable serait brassé, précipité des talus dans la fosse creusée, et on ne serait guère plus avancé qu'en commençant.

« Bouchez le Lach-Tray ! » disent les uns. Il est certain que cet affluent a beaucoup fait pour l'envasement du Cua-Cam, et que, cet endiguement une fois accompli, on pour-

(1) Cela résulte des comparaisons des lignes de fond de 1874 et 1896. (M. l'ingénieur hydrographe Renaud.)

rait creuser le Cua-Cam, mieux à l'abri que le Cua-nam-Trieu, derrière la presqu'île de Do-Son. Mais la barre liquide du Cua-Cam est insaisissable. — « Donnez accès par le Lach-Huyen ! » disent les autres. Mais le gain faible que l'on réaliserait de ce chef aboutirait encore à une barre exposée à tous les vents et à toutes les houles. Il faut chercher ailleurs.

*
* *

Par un contraste étrange, à côté de ces embouchures du delta, si difficilement praticables, nous trouvons la côte de la baie d'Halong, faite de rochers accores, autour desquels les bâtiments naviguent sans danger, sans avoir à craindre de hauts-fonds dus à des apports alluvionnaires. Aucune rivière importante ne débouche sur cette partie de la côte. Les entrées de l'archipel, comme la passe Henriette et la passe Profonde, sont toujours reconnaissables pour les navires venant du large et ayant atterri aux Norways. Elles sont accessibles par tous les temps, et leurs profondeurs sont telles que la marée n'a pas à intervenir pour permettre ou non le passage. Une fois entrés, les bâtiments sont dans le dédale chaotique d'Halong, où les nombreux flots abritent de la houle en la divisant à l'infini, où les hautes murailles calcaires arrêtent le vent furieux des typhons, qui n'arrive pas à agiter cette succession de bassins fermés. La baie d'Halong, qui est l'aboutissement et le carrefour de tous les chenaux, pourrait donc être un port de commerce merveilleux, à la condition d'y faire quelques travaux. Mais va-t-on de la sorte porter atteinte à Haïphong, en lui créant une rivale ? Si l'on ne veut faire à Hongay qu'un avant-port, il devient nécessaire de le relier à Haïphong par une voie ferrée coûteuse. N'y aurait-il pas une solution plus pratique ?

Fort heureusement, la grande île de la Cac-Ba n'inter-

rompt pas d'une manière absolue les communications entre la baie d'Halong et le delta tonkinois. Il existe entre elle et la terre une vaste étendue d'eau et de vase, où des îles herbeuses se forment petit à petit, où les grands fonds sont rares, ainsi que les chenaux commodes. Les jonques, les petits vapeurs fluviaux qui veulent aller de Haïphong à Hongay en évitant la mer du large traversent ce grand marécage, qui s'étend de l'embouchure du Lach-Huyen à la grande Brèche. C'est par lui que nous allons relier Haïphong à la mer sans avoir à compter avec des barres gênantes, en contournant l'île de la Cac-Ba par le nord.

Certes, dans ce marais d'abord, dans la baie d'Halong ensuite, nous ne trouverons pas un chenal tout fait : il faudra draguer. Mais il s'agit de parties maritimes dans lesquelles l'eau reste toujours calme, ce qui permet aux dragues de travailler toute l'année avec sécurité et rapidité. La vase qu'elles enlèveront, qui comble avec une lenteur infinie les passes de l'archipel, est la même partout, faite uniquement de l'usure progressive des rochers calcaires par la mer. Toutes les fois que les dragues la rejettent, elles obtiennent un *gain fixe et permanent*, les circonstances naturelles n'agissant pas avec la rapidité des alluvions de rivière. Celles-ci ont, d'ailleurs, nous l'avons dit, un rôle infime dans le colmatage de la baie d'Halong. Enfin, on n'est pas exposé, après une période de mauvais temps, à voir détruit le résultat de plusieurs mois de travail, puisque l'eau, au moins dans les couches profondes, demeure éternellement immobile, malgré les houles et les typhons du large. Les échouages seront toujours peu dangereux dans cette vase molle, et la passe qui conduira les navires au mouillage possédera de chaque côté des enfoncements, des anses, excellents mouillages d'urgence.

Cette idée d'une voie de pénétration par la baie d'Halong

n'est pas nouvelle : elle a été soutenue par plusieurs auteurs, et en particulier par M. Renaud, ingénieur hydrographe, qui a fait de nombreux levés au Tonkin. L'itinéraire que M. Renaud choisissait commençait à la baie de Lan-Ha, au débouché de la passe Profonde. De là, par cette dernière, il atteignait la rade du Crapaud, puis la passe du Volta, et enfin contournait l'île de la Cac-Ba par le chenal du *Lion*. Ce dernier chenal, aboutissant au Lach-Huyen, dans lequel on retrouve les grandes profondeurs, constituait la partie la plus longue et la plus intéressante du projet. Son auteur faisait remarquer à son avantage l'atterrissage commode de l'entrée, la sûreté de la belle rade du Crapaud, et l'épanouissement facile de la lame de sillage des navires dans les espaces liquides remplaçant les berges absentes. Mais, pour passer du Lach-Huyen au Cua-nam-Trieu, il devenait nécessaire de pratiquer dans l'île d'Hanam une coupure identique à celle de Dinh-Vu : M. Renaud nous indique ses caractéristiques générales. Bien que l'économie des distances semble indiquer une direction normale aux berges, il vaut mieux, tant pour l'entretien du canal que pour la manœuvre des navires, l'incliner très obliquement aux rives, ce qui ne donnerait qu'une longueur de 5 500 mètres. Il en résulterait de puissantes chasses d'eau, excellentes pour l'entretien de la coupure d'Hanam : la manœuvre d'entrée et de sortie en sera aussi facilitée.

M. Renaud estimait, pour creuser tout le chenal à la cote — 6, avoir à enlever un volume de 3 2000 00 mètres cubes, en comptant sur l'effet naturel de déblayage produit par les courants⁽¹⁾. Le prix, à 1 fr. le mètre cube, augmenté de 500 000 fr. de somme à valoir, eût été de 3 700 000 fr. Il fallait y ajouter le coût d'un éclairage et d'un balisage

(1) M. Renaud comprenait dans ce total le volume de la coupure de Dinh-Vu, faite seulement en 1898.

nécessairement sommaires en raison des conditions de la baie d'Halong ; l'éclairage eût nécessité 150 000 fr. pour l'établissement. On prévoyait également 100 000 fr. d'entretien annuel. Avec quatre dragues fonctionnant trois cents jours par an, M. Renaud assignait au travail une durée *d'un an et demi*.

Là chenal du Lion constituait la partie la plus délicate de ce projet, aussi l'examinerons-nous attentivement. Il commence à l'île Plate, dans la passe Profonde, pour ne finir qu'au Lach-Huyen. Il se compose de deux alignements rectilignes se coupant près de l'îlot du Lion, auxquels fait suite un coude très prononcé à côté de l'îlot A (voir le plan des chenaux). Les fonds du chenal ne nécessitent pas de dragages considérables, mais les nombreux étranglements du parcours le rendent pénible à suivre aux navires de fort tonnage. On est toujours tenté d'oublier que ces passages ont été découverts et prônés par des unités de petite taille, le *Lion* dans le cas présent, plus manœuvrantes que les grands bâtiments de commerce. Lors d'une embardée, ceux-ci iraient donner, non contre une berge de vase, mais contre une muraille rocheuse où ils s'écraseraient infailliblement. Il faut donc ne pas être à la merci d'un faux coup de barre, et avoir à droite et à gauche une marge disponible. Ce n'est pas précisément le cas du chenal du Lion, qui présente, en venant de la mer, un premier rétrécissement avec une dangereuse roche noyée, un second avec la brèche du Lion (59 mètres de large), un troisième avec le récif du même nom, un quatrième avec l'îlot sud-ouest du Dôme et un cinquième avant d'arriver au coude de l'îlot A. Si l'on veut venir à bout de ces obstacles variés, on doit procéder à des déblaiements rocheux, longs et coûteux, pour un gain en somme faible.

On s'est ingénié à trouver un autre passage, un autre

moyen de traverser le grand marais qui va du Lach-Huyen à la baie d'Halong. M. Guillemoto, directeur des travaux publics, avait proposé un chenal (chenal 1) quittant celui du Volta, allant au nord franchir la Grande Brèche et la Petite Brèche, et rejoignant le Lach-Huyen. Mais ce passage, qui présentait l'avantage de grandes directions rectilignes, avait aussi l'inconvénient de ne traverser que des fonds de 2^m,50 à 3 mètres à marée basse, et de nécessiter un cube de dragages considérable et des frais exorbitants. On a donc imaginé une solution intermédiaire, empruntant les meilleurs éléments des deux premières. Ce nouveau chenal (chenal 2) doit passer par la Grande Brèche seulement, et, au lieu de se rapprocher ensuite de la côte et des petits fonds, il rattrape le chenal du Lion à la hauteur de l'flot A, pour le suivre jusqu'au Lach-Huyen.

Ainsi, ces trois chenaux, chenal du Lion, chenal Guillemoto et chenal des Travaux publics, offraient à la navigation des avantages et des inconvénients se balançant en apparence. Il devenait urgent d'avoir l'avis d'une réunion de spécialistes appelés à se prononcer sur leur valeur respective. Une commission de pilotage, dans laquelle nous remarquons les noms de MM. Nény, capitaine de vaisseau ; Corrad et Martel, capitaines de frégate ; Faivre, lieutenant de vaisseau ; Biard et Henansal, pilotes, se réunit le 4 février 1902 pour examiner les diverses passes en projet. La commission « a arrêté son choix sur celle de la Brèche (chenal 2), plus sûre pour la navigation commerciale et offrant moins d'aléas que celle du *Lion*, reconnue cependant très praticable » (1).

Pour le chenal adopté (chenal 2), la commission faisait remarquer qu'il y avait lieu « d'élever sensiblement plus

(1) Extrait du procès-verbal de la réunion.

nord la courbe, qui est au sortir de la Brèche du côté de Haïphong... C'est en effet le seul point délicat du passage ».

Le chenal des Travaux publics ralliait donc l'unanimité des suffrages, en même temps que la coupure de l'île d'Hanam.

*
**

La commission avait été sensible à l'argument des travaux de défense du Cua-nam-Trieu, nécessaires dans le cas où l'on eût voulu draguer la barre. Quant au chenal adopté, le cube des terres à enlever se répartit ainsi :

Des Marionnettes à l'îlot A.	1 243 666	mètres cubes.
De l'îlot A au Lach-Huyen	1 644 842	—
Coupure d'Hanam.	3 528 689	—
Du Cua-nam-Trieu à Haïphong	407 599	—
	6 824 087	mètres cubes.

pour la cote — 7 sur tout le parcours. Ce chenal aura 60 mètres de largeur au plafond partout où les berges ne sont pas nettement indiquées, et 35 mètres dans les terrains insubmersibles, avec quelques courbes de 1 000 à 1 100 mètres. L'éclairage et le balisage interviendront naturellement pour une somme importante, en raison des sinuosités nombreuses. Pourtant, on s'est efforcé de la réduire en adoptant le système des bouées lumineuses pour indiquer les tournants, réservant les feux fixes pour la pointe Edma et la coupure d'Hanam, soit au total quatre feux fixes et trente-deux bouées lumineuses.

Le perfectionnement de l'outillage de Haïphong sera conduit concurremment avec le creusement du chenal. On a reconnu, d'après les moyennes des autres ports (un mètre de quai pour cinq cents tonnes de trafic), la nécessité pour Haïphong de 700 mètres de quais, soit 550 mètres supplémentaires, qui seront établis par des fonds de 6 mètres

à marée basse. Ils seront munis de trois voies ferrées sur leur bord, et de trois autres en arrière, reliées au réseau général. Le terre-plein, large de 120 mètres, permettra la construction de quatre vastes magasins, et l'installation de grues en nombre suffisant.

On a également songé à un bassin de radoub, que l'on placera sur la rive gauche du Cua-Cam, à côté de l'entrée du Vang-chau. Il aura 200 mètres de long sur 25 de large, et 6^m,50 sur le radier aux plus basses mers, ce qui est suffisant étant donné que les navires entrent légers au bassin.

Plusieurs personnes autorisées ont vivement reproché à ce projet de comporter des quais en maçonnerie. Il est certain qu'en raison du peu de solidité du terrain, de pareils poids sont appelés à s'effondrer, et les murailles à se lézarder, comme cela est arrivé aux culées du pont du chemin de fer de Haïphong. Le puits de forage fait sur la rive sud du Cua-Cam a montré que l'on traversait une couche d'argile bleue, molle, avant d'arriver à l'argile blanchâtre, la seule dure, située à 30 mètres. Des appontements sur pieds à vis, comme ceux des docks actuels, seraient très suffisants et éviteraient des fonçages à cette profondeur, mais il faut prévoir le transport de ce matériel de France en Indo-Chine, au prix de 45 fr. la tonne.

En résumé, le devis du projet des Travaux publics s'établit de la façon suivante :

Chenal	8 360 000 fr.
Quais	4 000 000
Docks	380 000
Voies ferrées	135 000
Bassin	7 140 000
Éclairage et palissage	987 000
	<hr/>
	21 002 000 fr.

Cette dépense doit se répartir sur six exercices. Pendant

les trois premières années, on fera le chenal à la cote — 5 et le quai ; pendant les trois dernières, on fera le bassin de radoub, et on approfondira le chenal aux cotes — 6 et — 7.

*
* *

Mais ce projet, si définitif qu'il paraisse, n'était pas impératif, et l'administration avait songé à en établir deux autres, l'un pour Hongay et l'autre pour Quang-Yen, les deux points où nombre d'auteurs auraient voulu voir les grands ports du Tonkin. Pour satisfaire ceux qui auraient pu partager ces idées, on prépara des plans analogues à ceux de Haïphong. A Hongay, à cause du coude brusque du chenal de l'*Hamelin*, à côté du rocher de la Toque, on perceait une passe directe à travers la baie d'Halong. En même temps, la nécessité de relier Hongay au restant du réseau tonkinois introduisait la dépense d'un embranchement de la grande ligne, partant de Phu-taï et aboutissant à la baie d'Halong. Le devis de Hongay se montait à 23 070 000 fr. A Quang-Yen, on voulait créer le port au confluent du Song-Gia et du Cua-nam-Trieu. La consistance moins molle des berges rendait assez facile la construction des quais, mais la situation excentrique de Quang-Yen nécessitait encore un embranchement de la voie ferrée ; ce projet devait coûter 20 570 000 fr.

L'intérêt général, par la voix de ses représentants, devait résoudre la question du choix entre Haïphong, Hongay et Quang-Yen. Une commission consultative se réunit le 16 février 1902 à la résidence de Haïphong, présidée par le gouverneur général. La marine de guerre, les Chambres de commerce de Hanoï et de Haïphong, la ville de Haïphong, les grandes compagnies de navigation, les chantiers, les usines, le commerce et les douanes y étaient représentés.

On s'occupa d'abord du choix entre les trois projets. Il y eut une longue énumération des avantages et des inconvénients des trois ports, au cours de laquelle Hongay fut abandonné. Puis on fit intervenir, dans la comparaison de Haïphong et de Quang-Yen, l'existence même de Haïphong et les dépenses faites à maintes reprises pour lui. Finalement la commission adopta à une forte majorité le projet des Travaux publics que nous venons d'exposer. Il devait forcément en être ainsi, et ces préliminaires paraissent enfantins, la plupart des membres de la commission ayant des intérêts à Haïphong. Il fallait faire le port pour la ville existante, et non transporter cette dernière en un point plus favorable.

Cette grave question tranchée d'une manière aussi logique qu'inévitable, on modifia certains points de détail du plan primitif. On proposait trois emplacements pour les quais, dont un en aval des docks et un autre entre le Song-Tam-Bac et le canal Bonnal : ce dernier obtint la majorité des voix, malgré l'opposition des Messageries Maritimes, qui protestaient pour leurs magasins des docks. MM. d'Abbadie et Porchet demandèrent de mettre le bassin de radoub sur la rive sud du Cua-Cam, à cause de la population ouvrière et de la facilité des communications. Cette motion adoptée, on décida de le placer entre les docks actuels et le fort annamite. Le rapport du directeur général des Travaux publics au conseil supérieur d'Indo-Chine, résumant les conclusions de la commission et adoptant la répartition sur six exercices, demanda et obtint la déclaration d'utilité publique pour le projet ainsi modifié (21 février 1902).

Tels sont, autant que nous avons pu les résumer en ces quelques lignes, l'historique et l'état actuel de la question du nouveau port de Haïphong. Tout est résolu, *sur le papier* tout au moins. Nous attendons la réalisation de l'œuvre.

CHAPITRE VI

LA BAIE D'HALONG ET LES FAÏ-TSI-LONG HONGAY ET KÉBAO

Halong (la « bouche du dragon ») et les Faï-Tsi-Long (les « griffes du dragon ») font suite au delta du fleuve Rouge. Le corps de l'animal fantastique occupe la côte septentrionale du Tonkin, sa gueule regardant les Norways, les replis de son corps se déroulant en multiples anneaux rocheux, les dernières écailles de la queue battant les rivages de Moncay. Le navire qui vient du large n'aperçoit qu'une muraille grisâtre et ininterrompue, commençant aux sommets de la Cac-Ba, se continuant par les flots ternes de l'archipel intermédiaire et aboutissant aux crêtes estompées dans le lointain des Faï-Tsi-Long. Il se croit devant une falaise maussade, sans brèches pour y pénétrer, et il marche vers elle d'après la carte, vers des orifices qui ne se démasqueront qu'au dernier moment. Pourtant, ce rivage à l'aspect continu n'est qu'un grand archipel s'étendant sur quarante milles de longueur et sur une largeur qui atteint dix milles en certains points. Les Norways, la Quille, les Deux-Oreilles, les flots M. et N en sont les fragments détachés, les sentinelles avancées vers le large, celles qui, avec le mont de la Cac-Ba et celui de Lai-Tao, aident à se reconnaître devant cette côte rébarbative.

Plus près de terre, on voit enfin le rivage se fragmenter, les rochers les plus rapprochés jouer sur les arrière-plans,

se détacher peu à peu des autres, qui abandonnent à leur tour la masse de leurs voisins ; le bâtiment se trouve dans un archipel morcelé à l'infini, fait de berges accores et sans plages. — Pas de lignes générales dans cet éparpillement ; aucune autre loi que celle du hasard. On dirait la dispersion fantasque d'un cataclysme effroyable. Pourtant, les courants de marée ont exercé une certaine action sur cette répartition ; l'effet du flot et du reflux, se portant et se retirant alternativement devant le rivage, ont agencé les flots d'une manière particulière, en y ménageant des chenaux qui subsistent aujourd'hui. De la mer vers l'intérieur, nous trouvons la passe Henriette, la passe Profonde, la passe de la Mouche et celle du Casque ; ce sont celles où la marée précipite les plus grandes masses d'eau et où les plus fortes profondeurs se maintiennent. Ils aboutiraient à des coins isolés de l'archipel, si d'autres passages, parallèles à la côte, ne les faisaient communiquer entre eux, permettant aux bâtiments emprisonnés dans ce dédale d'en sortir par la voie qu'ils choisissent.

Au fur et à mesure que l'on s'avance entre les îles, on les voit s'ouvrir et se séparer, pour se rejoindre derrière le navire, se fondant toutes dans la même couleur grise. On a peine à se croire entré dans ce carrefour mystérieux, où aucune issue ne reste apparente, où l'on s'expose à tourner pendant des heures entières autour du même point. La carte est seule capable de guider le marin peu coutumier de ces passages ; grâce à elle, il suivra sans danger ces chenaux bizarres, dans lesquels il va comme entre des murs noirâtres, abrupts, sombres, tandis que se montre, en haut, un pan de ciel bleu. Aucun danger n'est à craindre, aucun récif à redouter ; sous l'eau, le roc se continue par une chute à pic, avec des fonds praticables pour les grands bâtiments. La navigation dans ces parages rappelle un peu celle des

vaisseaux qui font le cabotage de Norvège, et l'on croit retrouver dans ces îlots, pourtant d'une taille moyenne, comme une réduction de la splendeur grandiose et de l'immobilité lointaine des fjords neigeux. Les géologues nous apprennent gravement que nous avons là un soulèvement de calcaire marmoréen, dont nous n'apercevons que les sommets, soulèvement qui affecte toute la zone maritime tonkinoise, en donnant aux assises géologiques une pente accusée vers le nord..... Contentons-nous, avec moins de science et plus d'esthétique, de goûter amoureusement ce coin perdu des côtes d'Asie.....

Les mouillages qui s'étendent entre les îles, soit vastes comme la baie d'Halong, la baie des Faï-Tsi-Long où la rade du Crapaud, soit petits comme les innombrables anses que l'on trouve de part et d'autre des chenaux, sont sûrs en toute saison. L'eau est calme comme celle d'un lac ; la houle y est inconnue, et, les jours de grand vent, on y voit tout au plus un léger clapotis, ou quelques rides insensibles. Le vent, qui passe sur la région entière en fortes bourrasques, s'arrête au niveau des crêtes rocheuses des îles ; et il n'arrive dans les bas-fonds que des bouffées irrégulières, des rafales de montagne, trop courtes pour avoir de dangereux effets. Cette assertion est le résultat de longues périodes d'observations, faites non seulement en mousson de nord-est, mais aussi au cours des typhons qui éprouvent chaque année le golfe du Tonkin. Les navires ne chassent presque jamais, étant donnée la tenue parfaite des ancres dans la vase consistante du fond. Toutes ces raisons ont fait de la bande de mer placée à l'abri de l'archipel d'Halong et des Faï-Tsi-Long une zone très favorable au petit cabotage, permettant aux bâtiments de faible tonnage, qui ne sauraient affronter la haute mer, de se porter jusqu'à Tien-Yen et Moncay. C'est en somme le prolonge-

ment extérieur de la navigation fluviale, qui assure en tous temps les communications entre Hongay, Cam-pha et Tien-Yen, retardant le plus possible le moment où les vapeurs de rivière doivent cesser leur service.

Mais les îles de la baie d'Halong ne sont pas des blocs compacts, sans anfractuosités ni fissures. Beaucoup d'entre elles sont creusées de baies sûres et cachées, où les jonques viennent se réfugier et passer la nuit. Pour d'autres encore, cette baie n'est pas l'extrême limite ; derrière elle en est une autre, puis une autre encore, avec une longue succession d'élargissements et d'étranglements, ménageant des ports intérieurs allongés et interminables, comme le port de Parseval et le port Bayard. Jamais on ne voit la fin de ces anses taillées à l'emporte-pièce ; partout il y a une porte, une passe qui ménage un horizon nouveau, une échappée vers des architectures de rocaïlle, vers des cachettes insoupçonnées. Vient un moment où l'on se heurte à la muraille elle-même, sans prolongement possible. Pas un bruit ne trouble alors cette ultime retraite, ni le vol d'un insecte, ni le chant d'un oiseau ; les calcaires élancés se mirent dans l'eau immobile, au milieu d'un silence majestueux, d'une mort apparente, d'un cadre fait pour ravir un méditateur ascétique. Les grottes abondent, hérissées de stalactites, remplies par la mer d'un sourd grondement, d'une plainte lointaine. Quelques-unes, praticables seulement à basse mer, vont aboutir à des cirques intérieurs, bassins fermés et profonds, forés en entonnoir au centre des masses marmoréennes.

Les rochers ont eux-mêmes des apparences étranges et rudes, avec leurs sommets dentelés, creusés par les pluies, noircis par les intempéries, striés de crevasses et de lézardes. La pierre s'est usée peu à peu, ne montrant plus que de fines aiguilles, auxquelles le touriste se déchire les mains et

les membres. Sous ses pieds, les pierres se détachent et roulent, rebondissant sur leurs voisines en sonorités métalliques, pour retomber enfin dans l'eau avec une détonation violente que répercutent les échos indéfinis. La terre végétale est partie, emportée et ravinée. Le peu qu'il en reste s'est logé dans des anfractuosités mieux protégées, desquelles s'élancent des orchidées, des fougères et des plantes grasses ; des singes s'agrippent au feuillage et restent suspendus, grimaçants, au-dessus de l'abîme et de l'eau verte. L'homme ne peut subsister dans ces îles déshéritées ; il ne trouverait pas un coin pour édifier une cabane ni un fruit pour se nourrir. Seuls, de pauvres pêcheurs, coupeurs de bois à leurs heures, errent dans leurs sampans le long des parois verticales ; passant la nuit dans des grottes, vivant de poissons ou de coquillages, récoltant les huîtres que la mer laisse à découvert à la base des émergences rocheuses. Les pirates que nous avons chassés de la baie d'Halong y avaient sciemment fixé leur résidence ; ils avaient, dans ces fouillis d'îlots et de passes, le plus admirable repaire qu'il soit possible de rêver ; avec un décor bien fait pour susciter des gestes de tragédie.

Les Faï-Tsi-Long offrent des apparences moins sauvages, moins inhumaines. Déjà, dès la passe du Casque, commence une zone de transition, dans laquelle les rochers ordinaires n'émergent plus de la terre meuble que par intervalles ; la chute des sommets dans la mer est moins abrupte, et se fait par gradins étagés. Puis, avec l'île Rousse et l'île des Biches se montrent pour la première fois les croupes boisées, les pentes douces couvertes de pâturages et de boqueteaux entremêlés de quelques champs de maïs et de patates. Le pic de la Table et celui de Pak-ha-moun dominant de leurs forêts sombres et embrumées de nuages les détroits et les bras de mer qui s'entre-croisent à leur pied ; on se croirait

dans quelque vallée fraîche des Pyrénées ou des Alpes. Géologiquement, les Faï-Tsi-Long diffèrent essentiellement des îles d'Halong. Tandis que ces dernières sont calcaires, les autres doivent leur existence à un soulèvement chaotique de grès et de schistes ; les grès se retrouvent sur les collines, et les schistes sur les grèves, en de grands amas feuilletés comme la base d'une gigantesque ardoisière que la mer vient entamer et découper. Cette action des vagues met à nu l'ossature lithologique des Faï-Tsi-Long, partout ailleurs recouverte de terre végétale et de hautes futaies.

Tandis que l'archipel d'Halong est morcelé sans directrice générale, celui des Faï-Tsi-Long présente des aspects révélant une action puissante et régulière. Les crêtes des îles décrivent une courbe parallèle à celle du littoral continental, se soulevant en bourrelets épais, séparés par des fossés dans lesquels le flot se propage vers le nord, et le jusant vers le sud. Le mouvement de la mer a percé et entretenu depuis des siècles de longues passes comme celles de la Surprise, du Jaguar, du Roc-aux-Aigles, ou des havres allongés dans la direction commune, comme le ravissant port des Sylphes. Au fond, les Faï-Tsi-Long ne sont formées que par la juxtaposition très nette de plusieurs axes insulaires, dont la présence paraît évidente à la simple inspection de la carte.

Le premier axe déroge, par sa direction, à l'orientation générale ; il est formé des îles Tam-Tiao, Fong-Wong, Daï-La-Tiao et Dao-Trao. Mais les autres axes rentrent dans la règle commune. L'un d'eux est le plus extérieur ; il s'allonge du sud au nord, protégeant l'archipel d'un solide rempart, avec Laï-Tao, Song-Laï-Tao, Minh-Tao, Pak-ha-moun, l'île aux Sangliers et l'île aux Singes. Un autre, central et volumineux, se compose des îles de la Table, de la Madeleine, des Bambous et des Bruyères. Un dernier, embryonnaire, comprend l'île Rousse et l'île Longue. La grande rangée du

nord, dirigée vers l'est avec l'île du Châteaurenault et l'île Tieng-Mui-Tao, de Tien-Yen à Moncay, fait aussi exception au parallélisme des îles du centre. Pour celles-ci, nous retrouvons une formation jurassique, dans laquelle les *combes* sont les fossés longitudinaux, les passes du Duchaffault, du Lynx, de la Surprise, du Lutin et du Jaguar. Mais, pour passer de l'une à l'autre, il faut des *cluses*, des brèches normales à la direction des vallées, qui donnent accès de la mer dans l'intérieur des archipels, et qui permettent aux navires de prendre le large. Ces coupures, ces trouées, sont les passes courtes et transversales de Pak-ha-moun, de Tsieng-moun, de Chin-moun, d'Holaï-moun et de Kokai-moun, dont le même suffixe chinois indique assez la destination commune.

C'est à ces cluses que finissent l'archipel des Faï-Tsi-Long, ainsi que le calme de la mer dans l'intérieur des chenaux. Ces passes franchies, on pénètre dans la partie septentrionale du golfe du Tonkin, battue par la mousson de nord-est, semée d'îles éparses, hérissée de dangers et de récifs, comme les Coto ou les Lo-shu-san. Ces îles, à l'écart des routes maritimes, sont peu fréquentées; les populations sont exclusivement chinoises, vivant de pêche et d'agriculture. Déjà, plus près du Tonkin, dans les Faï-Tsi-Long orientales, l'élément annamite perd peu à peu de son importance en face de l'élément chinois; les Minh-Huongs, métis de Célestes et de Tonkinois, abondent. Plus près de la Chine, dans les îles Coto et dans celles de Moncay, la disparition de l'Annamite est complète. La mer, terrain neutre où se croisent toutes les races, est ici sillonnée de jonques chinoises de Pak-Hoï, tandis que l'on n'y voit pas une seule barque annamite. Pour l'Indo-Chine, les îles situées à l'est de Kébao constituent une contrée de transition avec les rivages chinois qui commencent au cap Pak-Long, une sorte

de « Marche » maritime qui termine au nord nos eaux territoriales.

*
* *

C'est derrière cet amas d'îlots et de rocs, sur le littoral du continent, que nous allons trouver un spectacle bien fait pour réjouir des Français et leur donner confiance en l'avenir de la colonie. Les mines de Hongay, en pleine exploitation, couvrant de leurs produits les marchés d'Indo-Chine et d'Extrême-Orient, ont enfin mis à profit les ressources houillères prodigieuses du sous-sol du Tonkin ; elles nous libèrent des achats à l'étranger, nous mettant à même de subvenir aux besoins de l'industrie naissante, des chemins de fer nouveaux, de nos marines de guerre et de commerce.

Le faisceau houiller dont nous parlions à propos des mines de Nong-Son, suit au Tonkin, avec sa branche nord, un parcours orienté ouest-est. Commencant aux environs de Yer-Baï et de Tuyen-Quang, il se continue en bordant au nord le Thaï-Binh et le fleuve Rouge, par Bac-Ninh, Dong-Trieu, Quang-Yen, Hongay et Kébao. Il se prolonge même jusqu'en Chine. Dans l'intérieur du pays, l'exploitation du filon carbonifère serait grevée de frais de transport sensibles, qui influeraient sur le prix de vente ; elle a cependant lieu à Dong-Trieu, mais pour la consommation locale. Dong-Trieu n'exporte pas. A Hongay et à Kébao, au contraire, le filon se rapproche de la mer, et il devient facile d'y puiser pour remplir les navires. Hongay, en particulier, était un point d'attaque excellent. La concession actuelle, de 20 000 hectares, s'étend entre la rivière de Hongay et celle de Can-pha ; le charbon y avait été remarqué de longtemps par les Annamites. D'après les dernières reconnaissances de la compagnie concessionnaire, les cou-

ches forment un faisceau houiller de grande puissance, d'une épaisseur de 100 mètres ; le combustible s'y montre par collines et par montagnes entières, au mamelon 65 et aux découverts d'Hatou. Le calcaire qui le supporte ondule par places, porté au jour par un soulèvement assez irrégulier, dont on retrouve les traces dans les montagnes de marbre du nord de la concession et les filons porphyriques non métallifères des environs de Hongay. D'ailleurs, des deux mines de Hongay, Hatou et Nagotna, Nagotna seule paraît se relier au faisceau carbonifère ; Hatou, au dire des spécialistes, serait un gisement isolé, dont la présence a heureusement contribué à la prospérité des mines.

C'est un de nos compatriotes, M. Bavier-Chauffour, qui eut de bonne heure l'idée de tirer parti des richesses que quelques recherches lui avaient révélées à Hongay. Après une première exploration, il traitait en août 1884 avec la cour de Hué pour obtenir la concession du fonds et tréfonds. Le marché conclu, le gouvernement créa en septembre 1884 la commission indo-chinoise des mines, et décida que les terrains miniers seraient dorénavant donnés à l'adjudication. Le traité de M. Bavier-Chauffour était déclaré nul et non avenu ! On obtenait en même temps de la cour d'Annam l'assurance de ne négocier avec personne directement (mars 1885). Sous l'administration de M. Paul Bert, mort prématurément, puis sous celle de M. Bihourd, nos tenaces colons revinrent à la charge, arrachant au gouvernement une promesse de concession provisoire moyennant l'abandon des premiers traités avec la cour d'Annam ; elle fut établie définitivement en août 1887. L'acte final de concession ne fut signé que le 27 avril 1888, soit quatre ans après les premières démarches ! La compagnie d'exploitation, *Société française des charbonnages du Tonkin*, se

constitua aussitôt et les travaux commencèrent. Les résultats furent d'abord brillants, et l'extraction en progression continue, puis, en 1894, les mauvais jours revinrent, la faillite proche. Il ne restait en caisse qu'une somme insuffisante pour payer le personnel. On acheta du riz pour les ouvriers en vendant à un Chinois un vieux stock de 10 000 tonnes de menu, aux prix de 1 piastre à 1 p. 50 la tonne ! Les actions étaient à un taux dérisoire. Grâce à son énergie, la Société a surmonté toutes les difficultés. A l'heure actuelle, le dividende est de 12 p. 100, et les actions oscillent de 1 200 à 1 300 fr. L'avenir apparaît sans nuages.

Le port de Hongay est relié par voies ferrées aux deux gisements, à celui de Hatou et à celui de Nagotna. Le chemin de fer suit d'abord la côte pendant plusieurs kilomètres, puis s'enfonce dans l'intérieur. La mine de Nagotna est pareille aux mines ordinaires ; on l'exploite par travaux souterrains, au moyen d'un puits de 120 mètres (faisceau de Sainte-Roche). Celle de Hatou est au contraire à ciel ouvert, sous la forme d'une gigantesque carrière, qui entoure et ronge une montagne de charbon. Les deux *découverts* sont exploités en terrasses, par gradins. Chaque gradin est muni d'une voie Decauville sur laquelle on fait courir des wagonnets, que l'on remplit à l'aplomb de la muraille noire. Un plan incliné permet de faire descendre les wagonnets en bas, où leur contenu est déversé dans les wagons qui partent vers Hongay. La voie ferrée traverse les découverts, passant de l'un à l'autre par un tunnel de 120 mètres de longueur.

Le charbon ainsi extrait est de la nature des anthracites, comme tous les autres charbons indo-chinois. Il est entièrement dépourvu de fossiles, et les schistes qu'il renferme sont à empreintes végétales : feuilles de latanier, fougères arborescentes, chênes, bambous, etc.... La dureté du combustible varie suivant les couches, mais sa friabilité est

grande, au point qu'il est difficile d'obtenir du « gros », tant à cause des manutentions diverses que du peu de résistance de la matière. A Hatou, où la surveillance est facile, on arrive à une moyenne de 10 p. 100 de 10 mill. à 50 mill. et 80 p. 100 de menus pour briquettes. Nagotna, mine souterraine, ne donne presque que des menus. Le charbon ne renferme que 2 p. 100 de pierres. A l'analyse chimique, on a obtenu de 4 à 7 p. 100 de cendres et 9 p. 100 de matières volatiles. Le charbon de Hongay nécessite un fort tirage, étant de la famille des houilles maigres, mais il dégage en brûlant une grande quantité de chaleur. Pour les chaudières marines, les expériences faites en 1895-1896 avec les briquettes de Hongay à bord du croiseur *l'Isly* ont été très satisfaisantes. Elles ont montré que le charbon, avec un bon tirage, brûlait d'une flamme courte, sans s'agglutiner sur les grilles, avec très peu de mâchefer, en ne donnant qu'un résidu de matières terreuses grisâtres. Le décrassage était totalement supprimé, ainsi que les rentrées d'air qui l'accompagnaient, chose toujours avantageuse pour la bonne conservation des chaudières. Sur *l'Isly*, à 75 tours, les consommations par mille parcouru étaient de :

Briquettes de Hongay	135 ^{kg} ,937
Cardiff en roches	137 ^{kg} ,748

ce qui n'a rien d'étonnant, le cardiff d'Extrême-Orient étant souvent de mauvaise qualité. Mais, comme le hongay a précisément pour objet les marchés d'Extrême-Orient, le résultat est de bonne augure. Les fours de la cimenterie de Haïphong, au tirage artificiel, se sont bien trouvés du Hongay.

C'est à Hongay même que se trouvent les installations industrielles chargées de trier les produits non classés qui arrivent des mines, et de les transformer en combustibles

vendables. Les voies ferrées, escaladant une plate-forme à pente douce, conduisent le charbon au *criblage*, où il tombe d'une hauteur de 10 mètres, divisé en menu, en criblé et en déchet. A la partie supérieure, un « culbuteur » enlève les moitiés de wagons et déverse leur contenu dans un entonnoir. Cet entonnoir l'envoie sur un tamis où il se divise en deux parties. Le menu tombe immédiatement dans les wagons inférieurs, tandis que le criblé est conduit sur des rubans transporteurs, défilant entre deux rangées de femmes et d'enfants qui le dépouillent des schistes et de cailloux. Il passe au criblage 120 wagons en dix heures. Le vieux criblage est réservé au charbon de Nagotna, trop sale pour être traité à la grande vitesse du criblage neuf. Quelle que soit l'importance de cette installation, elle est encore insuffisante pour l'extraction actuelle, et on projette un agrandissement de cette partie de l'outillage. En sortant du criblage, le charbon se rend soit au stock du quai, pour l'embarquement direct, soit à celui de la briquetterie, s'il doit servir à la confection des briquettes.

La *briquetterie* est située non loin de la mer, près des fossés où l'on amasse le brai venant d'Angleterre et de Norvège, à portée des tas de japonais aux reflets fauves, récemment débarqués des navires. Les deux sortes de charbon passent aux lavoirs, et on les mélange ensuite dans la proportion de 20 p. 100 de japonais et 80 p. 100 de hongay et de brai. Le mélange est précipité dans des fosses, d'où des norias l'extraient pour l'envoyer dans les *doseurs*, puis dans le *broyeur* et enfin dans le *malaxeur*, où le mélange intime s'effectue sous l'action de la vapeur et des ventilateurs. La presse martèle à chacun de ses coups une briquette, qui tombe toute chaude aux mains des ouvriers indigènes. Il existe en tout quatre appareils de ce genre, entraînés par des rampes hélicoïdales ou des adents; tous

les quatre fonctionnent le jour, et deux seulement la nuit. La vapeur leur est fournie par quatre grandes chaudières chauffant à 10 kilogr., munies d'épurateurs en raison de la mauvaise qualité de l'eau d'alimentation. Ces appareils font 90 tonnes environ par dix heures, soit 160 à 180 tonnes par jour, ou 14 000 briquettes. La production annuelle est de 80 000 tonnes, et, en 1903, on espère arriver à 100 000 tonnes, dès que l'agrandissement de la briquetterie sera réalisé. La briquette « marine » est utilisée par les diverses marines de commerce et les chemins de fer du Tonkin ; la briquette de guerre est spécialement réservée aux navires de la marine nationale. Elle résulte de charbons traités avec le plus grand soin ; on va en constituer un stock de 20 000 tonnes.

Tout ce matériel sans cesse en service, matériel roulant de chemin de fer, installations de la mine, tuyautages, chaudières, chaloupes, nécessite des réparations fréquentes. La société a installé sur le terre-plein du quai un dépôt de locomotives, où l'on fait les menus travaux et les montages, et près duquel on a placé divers magasins de rechanges. Un autre atelier, beaucoup plus grand, est situé à mi-côte, parmi les villas blanches et les jardins à l'anglaise des ingénieurs et des contremaitres, au-dessus de l'inférieure poussière noire qui flotte dans les bas-fonds. Ce n'est pas le moins intéressant des établissements de Hongay. Il est doté d'une installation assez rudimentaire, se composant d'une petite fonderie, de six forges et d'un ajustage comprenant en tout une dizaine de machines-outils, mues par un moteur de 12 chevaux. Il existe même un petit atelier de charpentage et de menuiserie. Cette usine, créée depuis deux ans et demi, est complètement insuffisante, étant données les réparations continuelles qu'elle doit faire. De l'aveu des directeurs, il y faudrait un personnel double. L'extension est projetée et de nouvelles machines commandées en France ; on ne les

a pas attendues, et quelques tours ont même été fabriqués par l'atelier actuel.

Hongay, pour l'embarquement commode du charbon, a dû faire de toutes pièces des installations maritimes appropriées. Les voies ferrées qui amènent le combustible aboutissent à un appontement de 80 mètres de long, où les wagons sont enlevés par deux grues hydrauliques de 6 tonnes et culbutés dans les cales des navires. On construit actuellement un nouveau quai en maçonnerie, commencé en mai 1901 et qui sera achevé prochainement. On y placera deux grues à vapeur, pour ne pas être à la merci d'une avarie survenant dans l'accumulateur hydraulique, comme cela est arrivé plusieurs fois à l'ancien appontement. Une jetée de bois, à l'autre extrémité du quai, permet le déchargement du brai. Un chenal de 50 mètres de long donne au condenseur général une eau de circulation exempte de sables en suspension.

La société voit d'un œil très indifférent les beaux projets élaborés pour la création d'un port de commerce à Hongay. Les navires qui viennent charger du charbon sont des cargos de taille moyenne, de 4 000 tonneaux de jauge en moyenne, 5 000 quelquefois. Le chenal actuel est souvent insuffisant ; le dos d'âne que l'on a enlevé s'est reporté plus loin, du côté de l'île Longue, et il arrive fréquemment qu'en morte-eau, on ne peut charger complètement les grands navires à cause de leur tirant d'eau, qui les obligerait à attendre plusieurs jours pour sortir.

Avec le fonctionnement que nous venons de décrire, les mines de Hongay arrivent à vendre leur charbon menu à 7 fr. la tonne, et leur criblé à 16 fr. ; on peut admettre une moyenne de 10 fr. pour les charbons crus. Les briquettes, dont il s'est vendu 23 400 tonnes en 1900 et 37 800 tonnes en 1901, atteignent 34 fr. la tonne. Quant à la production

totale, elle a suivi, depuis le début, une progression qu'il peut être intéressant de rappeler.

Débit de la mine depuis 1890 (tonnes).

1890	2 212	1897	127 713
1891	7 044	1898	204 024
1892	18 772	1899	276 175
1893	112 240	1900	250 000
1894	111 252	1901	250 000
1895	68 232	1902	300 000
1896	103 519		

Les Chinois des provinces méridionales de la Chine, les maisons européennes de Hong-Kong, les maisons Jardine-Matheson, Butterfield and Swire, de Shang-Haï, sont les grands acheteurs du charbon de Hongay. Les menus et les criblés se vendent indifféremment. Le marché local indo-chinois s'adresse aussi à la société, et des stocks de briquettes ont été constitués à Haïphong, à Saïgon, et dans les grandes villes d'Extrême-Orient. Il arrive même que les clients des mines apportent certains retards à l'enlèvement des commandes, ce qui cause quelque encombrement sur le quai du port. En décembre 1902, on n'y voyait pas moins de 6 000 tonnes. La grande sécheresse du Kouang-Toung ayant empêché l'usage ordinaire des engrais à la chaux, la fabrication de celle-ci s'est trouvée enrayée, et le Chinois qui dirigeait cette industrie laissait à Hongay 25 000 tonnes déjà achetées, occupant sur le quai une place précieuse. La société a également un contrat avec l'État, que celui-ci lui renouvelle à époques fixes pour le ravitaillement des navires de guerre.

Le grand pourvoyeur des marchés d'Extrême-Orient est le Japon, dont les mines ont pris au cours de ces dernières années un développement prodigieux. La guerre des Philippines, les affaires de Chine, en amenant en Extrême-Orient de nombreux navires charbonnant à Nagasaki, ont forte-

ment contribué à la diffusion du combustible nippon. En 1895, l'exportation atteignait 5 500 000 fr., 13 750 000 fr. en 1900 et 17 500 000 fr. en 1901 ! En 1901, Moji, sur le détroit de Simonosaki, a exporté 3 605 905 tonnes, dont 585 913 pour Hong-Kong et 448 815 à Shang-Haï. L'exportation de Simonosaki, la même année, a atteint une valeur de 1 141 725 livres ! Cependant, on a constaté, au cours de 1902, un certain fléchissement dans les envois japonais à destination de l'Inde. Bombay, qui en avait importé 50 000 tonnes en 1901, présente pour le premier trimestre 1902 une moins-value de 10 078 tonnes sur le premier trimestre 1901. Les périodes correspondantes, pour Colombo, accusent une moins-value de 6 300 tonnes (importation nulle pendant les trois premiers mois de 1902). D'ailleurs, le charbon japonais n'a dû son succès qu'à sa présence sur les lieux et à son très bon marché ; ses qualités sont assez douteuses. Il brûle trop facilement, sans dégager beaucoup de chaleur, en faisant une fumée noire et abondante qui encrasse les grilles et les conduits des cheminées. Cette combustion trop vive a pour effet une consommation très forte. On conçoit qu'il ne saurait exister de concurrence, au sens propre du mot, entre les charbons de Hongay et ceux du Japon, chacun d'eux possédant des qualités et des défauts diamétralement opposés ; le hongay est un anthracite, le japonais un charbon gras. Employés seuls, ils donnent des mécomptes, et c'est de leur mélange qu'il faut attendre une solution satisfaisante. Le succès de la briquette de Hongay, à 80 p. 100 de hongay et 20 p. 100 de japonais, est venu donner raison à cette idée, que la simple logique pouvait faire prévoir. S'il fallait cependant choisir entre les deux combustibles, purs et séparés, la pratique serait là pour faire pencher la balance en faveur du hongay — il n'y aurait, pour l'utiliser, qu'à résoudre quelques difficultés de tirage.

L'importation du charbon étranger en Indo-Chine a atteint 16 147 tonnes en 1901. Il ne faut pas voir là du danger pour Hongay, car cette importation, qui n'est que le quatorzième de la production, a été faite uniquement pour le compte de l'État et de la Compagnie des Messageries Maritimes, qui continuent à entretenir des stocks d'anzin et de cardiff pour leurs navires. Dans cette même année 1901, Hongay a exporté à Singapour 7 312 tonnes, d'une valeur de 50 676 dollars, en augmentation de 2 000 tonnes sur 1900. De plus, comme pour les mines de Nong-Son, Hongay trouve un excellent débouché, à cause de son combustible anthraciteux, dans la consommation ménagère de Shang-Haï et les industries de Canton. La grande ville du sud de la Chine a importé en 1900 41 415 tonnes, dont 3 924 de japonais et 34 821 de hongay. Ce débouché augmentera sans doute, car les filatures à vapeur ont dû renoncer à l'emploi du japonais, dont la fumée intense laissait sur les feuilles de mûrier des alentours des dépôts qui les rendent impropres à la nourriture des vers à soie. Il y a là un intéressant essai de hongay à faire, son peu de fumée devant donner de bons résultats. Les filatures, au lieu de brûler du bois, qui est fort cher au Kouang-Toung, ne se serviraient plus que de nos charbons tonkinois.

Une compagnie minière sino-japonaise vient de se fonder en Chine pour exploiter les charbonnages de Hsuan-Cheng, près Wuhu, dans le bas Yang-Tsé ; elle pourrait menacer le débouché de Shang-Haï. C'est un point noir pour la clientèle chinoise de Hongay, le seul sérieux aujourd'hui. L'exploitation des mines du Yunnan, la reprise possible de Kébao, sont des éventualités problématiques et peu à craindre.

*
* *

Port-Wallut, compris entre l'île Zabiaca et celle de Kébao, est l'aboutissement maritime, le port de chargement des mines de la grande île. C'est là que finit le chemin de fer venant de Kébao-Ville et traversant par des tranchées et des ponts, les ravins boisés et les brousses épaisses de Cai-Daï, de Remaury et de Ben-Luoc. Port-Wallut est dans un site alpestre, dominé par les forêts des grands sommets de l'île de Kébao, dominant à son tour l'estuaire de Tien-Yen, entre des pentes vertes et sombres. La croupe qui porte le village est resserrée entre deux baies remplies de ruisseaux et de cascades, sur les bords desquelles se pressent les agglomérations brunes des cases annamites et chinoises. Le mamelon européen montre à travers ses arbres et ses bosquets les taches blanches des villas et des cottages, séparées par des jardins, reliées par de délicieux chemins creux qui serpentent au flanc de la colline. Tout donne l'impression d'une charmante retraite, d'un Éden oublié dont les êtres vivent heureux, loin du monde et de ses misères..... On approche. On débarque..... Tout n'est que mort et solitude, tristesse et désolation. Les villas blanches ne sont que de pauvres mesures vides, aux portes enfoncées, aux plafonds et aux toits éventrés, qui n'abritent aucun habitant. Pas un bruit dans cette nécropole. On la traverse comme on le ferait d'une ville incendiée, dévastée par la guerre, abandonnée par la population. Seule, la maison du directeur actuel des mines est habitée.

De l'autre côté du mamelon, des ruines plus grandioses encore attendent le voyageur. C'est le treuil hydraulique hors d'usage, le plan incliné de la voie ferrée à moitié démoli, des files de vieux wagons laissés dans les hautes herbes. Les ateliers de triage et de criblage, à moitié recouverts par un éboulement, montrent leurs murs lézardés, leurs charpentes tordues, leurs machines rouillées ; la briquetterie est

dans le même état. Les générateurs de vapeur semblent attendre des chauffeurs absents, environnés de bennes rongées par le temps, d'anciennes fosses à brai où l'eau des pluies s'amasse et croupit. L'atelier des machines a gardé son outillage, figé dans la position du dernier arrêt, comme un grand organisme mort. Près du port, on retrouve seulement une apparence de vie. Un petit magasin conserve les épaves du désastre. Un stock de charbon attend l'embarquement sous une grue en bon état, au bord d'un quai de 60 mètres de long, bien construit, commode pour l'amarrage des navires, offrant des profondeurs de 6 mètres à marée basse.

Si nous nous dirigeons maintenant vers Kébao et les mines, nous le ferons par une voie ferrée de 15 kilomètres, aux traverses pourries qui s'enflamment au contact des escarbilles, aux ponts branlants, aux rampes et pentes trop nombreuses pour permettre la circulation des trains lourds. A Cai-Daï, à Kébao, à Remaury, à la Trainée-Verte, nous trouverons des bowettes, des galeries de mine, des descenderies abandonnées, remplies d'eau, déhouillées en partie. A Kébao, nous verrons le puits noyé, ses 4 kilomètres de galeries éboulés, l'ensemble à peu près démoli à l'exception de l'outillage que l'on a pu sauver à temps. Des attaques partielles, des travers-bancs, de 10 à 20 mètres à peine, subsistent et fournissent le combustible nécessaire aux deux locomotives de la voie et aux rares acheteurs des environs. Tels sont les restes imposants de la grande entreprise de Kébao, qui crut un moment au succès certain. Le triste historique de ce malheureux essai est généralement peu connu, à tort, d'ailleurs, car il est fécond en enseignements sur la matière.

Le Ministre de la marine avait confié, en novembre 1881, une mission en Indo-Chine à M. Fuchs, ingénieur en chef des mines, pour les reconnaissances géologiques de notre

possession. Cette mission se rendit compte de la présence de la houille en plusieurs places, mais sans déterminer d'une façon précise l'orientation des axes carbonifères et la largeur des filons. Ce fut l'objet d'une seconde mission, faite en 1885 et 1886 par M. l'ingénieur Sarran, aussitôt après la création de la commission des mines ; elle fit plus particulièrement l'étude de la question houillère, qui parut en 1888. On peut enfin se faire une idée exacte de la façon dont se présentait la « bande noire » du Tonkin, de Tuyen-Quang à Kébao, à la suite du soulèvement qui avait donné naissance à la région si capricieusement tourmentée de la baie d'Halong et des Faï-Tsi-Long. C'est sur ces entrefaites, en 1888, que la concession de Kébao, comprenant toute l'île, fut instituée au profit de M. Dupuis, auquel on devait cette réparation pour les vicissitudes que la première occupation française au Tonkin lui avait ménagées.

La société anonyme de Kébao se constitua aussitôt, au capital de 2 500 000 fr., définitivement établie en janvier 1889. Comme les opinions les plus diverses se manifestaient parmi les membres de la société, on résolut d'en finir avec ces hésitations en envoyant à Kébao M. Sarran, nommé ingénieur en chef du domaine, pour prospecter les terrains. Quelques travaux préliminaires furent faits, le faisceau géologique déterminé, et le cubage du combustible évalué à un milliard de tonnes. En même temps, on procédait à des essais du charbon, d'abord sur le bateau *le Paul*, puis à l'arsenal de Haïphong, puis sur l'*Aréthuse*, paquebot des Messageries Maritimes, pendant une traversée de Haïphong à Hong-Kong. Le rapport de M. l'ingénieur Schwartz, résumant ces divers essais, était favorable au charbon de la concession. Un sondage fait jusqu'à 86 mètres, un percement de galeries occupant 275 ouvriers, avaient fourni un combustible donnant une forte proportion de criblés. L'exploit-

tation commença donc en 1890, après ces premiers travaux de la mission Sarran. Dès 1895, une première liquidation de la société, à la suite d'insuccès répétés, mettait un terme aux expériences des promoteurs de l'entreprise. Au moyen d'un nouvel appel de fonds, la compagnie se reconstitua, pour être de nouveau déclarée en faillite en juillet 1899. Les sociétés diverses avaient, en dix ans, de 1889 à 1899, englouti près de 11 millions de francs ! C'est alors qu'une nouvelle association, dite *Société civile du domaine de Kébao*, a acheté l'île (25 000 hect.) avec le matériel, les immeubles, le fonds et le tréfonds pour la somme dérisoire de 200 000 fr. ! Cette compagnie a envoyé, d'octobre 1901 à avril 1902, M. l'ingénieur Charpentier en mission, pour voir ce qu'il était encore possible de faire à Kébao.

Le charbon aurait-il donné des mécomptes ? Serait-il inférieur à celui que l'on trouve à Hongay ? Pas le moins du monde. L'analyse chimique a donné la répartition suivante :

Humidité	3,91 à 5,10 p. 100.
Matières volatiles . .	4,57 à 5,87 —
Carbone fixe	81,04 à 89,52 —
Cendres	1,01 à 9,94 —
Soufre	0,55 à 2,99 —

Le tout-venant offrait une proportion de criblés de 10 à 20 p. 100 et de 20 p. 100 de grenus. Le charbon de Kébao dégageait de 7 000 à 7 850 calories, vaporisant 4 à 5 litres dans les chaudières cylindriques, 6 à 7 litres dans les chaudières tubulaires et 7,5 litres dans les chaudières tubulaires à ventilateurs. A l'arsenal de Saïgon, les briquettes lavées de Kébao vaporisaient 7,85 et celles d'Anzin 7,51 seulement. Ces briquettes avaient été appréciées à Toulon. Par ailleurs, toute une série d'expériences furent très brillantes pour le charbon de Kébao. Citons celles de la chaloupe *le Man* en 1891, de la direction d'artillerie de Saïgon en mars 1893,

du chemin de fer de Lang-Son et du torpilleur *39* en 1895. Celles du croiseur *l'Isly* en juin 1896 et de la fabrique d'allumettes de Hanoï avaient été aussi favorables. Partout on avait reconnu la nécessité d'un fort tirage artificiel, caractéristique commune, facile à admettre, à tous les charbons indo-chinois.

Si donc l'insuccès n'est pas dû au charbon, il faut en rechercher la cause dans un défaut d'exploitation, dans des erreurs de pratique. Le rapport de M. l'ingénieur Charpentier, d'ailleurs corroboré par les opinions que nous avons pu recueillir sur place, les met admirablement en évidence.

Tout d'abord, en considérant les ruines actuelles de Kébao et de Port-Wallut, on ne peut se défendre d'une impression d'étonnement. On se demande comment la société, avec le peu de capitaux dont elle disposait, pouvait conduire l'exploitation courante et supporter en même temps les frais de premier établissement qu'ont créés les ateliers, le chemin de fer et le port. Il eût fallu, pour en venir à bout, une extraction considérable et on a vendu en tout 200 000 tonnes en dix ans ! Le manque de recherches suffisantes, de direction judicieuse, peut être facilement constaté. Le chemin de fer de Port-Wallut avait été décidé à la suite de l'existence, non contrôlée, d'un important filon dans le nord de l'île, et de grosses sommes ont été englouties pour profiter d'une chance de succès encore mystérieuse. Le puits de Kébao a été construit après un examen superficiel. Les ateliers de triage et de criblage ont été faits à Port-Wallut et non à la mine : le chemin de fer transportait donc un poids mort de 50 p. 100 de pierres. Les retards fréquents dans les extractions amenaient ceux des livraisons ; certains navires restaient à Port-Wallut huit jours au lieu de deux. Pour en finir, on livrait des charbons de mauvaise qualité, remplis de

schistes, faisant à Kébao une détestable réputation. En même temps, les prix de vente étaient très élevés, conditions peu favorables à une denrée qui débute — le conseil d'administration le reconnaissait lui-même en décembre 1895. Pour couronner le tout, la main-d'œuvre, irrégulièrement payée, se dérobait, son rebut seul restant accessible ; une mauvaise surveillance empêchait d'en tirer le rendement désirable.

Ainsi, les causes d'insuccès attribuées par l'opinion publique à Kébao, telles que mauvaise qualité de filon, concurrence de Hongay ou exploitation souterraine, se réduisent plus simplement à une conduite peu entendue de l'exploitation minière. Ce filon est bon, la concurrence de Hongay laissait une marge fort large et, dans cette dernière, l'exploitation souterraine de Nagotna n'a pas entravé la réussite.

La situation actuelle du domaine de Kébao est celle d'une concession ordinaire. La société l'exploite de diverses manières, soit par la coupe des bois, soit par l'élevage, de façon à rémunérer son faible capital de 200 000 fr. ; on projette même l'installation d'une fabrique de briques et de tuiles. Le charbon ne forme plus que l'accessoire. On en extrait quelques tonnes en utilisant le matériel restant, et un petit noyau d'ouvriers, placé sous la direction de deux Européens, résidant l'un à Kébao et l'autre à Port-Wallut. La production, en 1902, passe de 80 tonnes en avril à 400 tonnes en octobre, augmentant petit à petit, comme doit le faire celle d'une entreprise prudente. Des Chinois des environs l'achètent volontiers, au prix de 16 fr. la tonne ; la société a même à Haïphong un représentant pour la vente. Que deviendra Kébao dans l'avenir ? M. Charpentier a étudié la possibilité d'une reprise de l'exploitation. Il conclut à un capital nécessaire de 6 millions, donnant au bout de six ans un revenu de 600 000 fr., avec un gain par tonne de 6 fr. sur les criblés

et les grenus. L'épargne française se lancera-t-elle de nouveau vers les champs noirs de l'île ? On doit le souhaiter, les recherches des spécialistes n'ayant montré aucun vice rédhibitoire pour nos charbons d'Indo-Chine, et l'exemple de Hongay étant là pour convaincre les incrédules.

CHAPITRE VII

LE RECRUTEMENT MARITIME
PHARES ET SÉMAPHORES — OBSERVATOIRES
CANAUX

En ce qui concerne la défense militaire, les corps indigènes, depuis les tirailleurs annamites jusqu'aux modestes milices, ont donné satisfaction entière, au moins pour nos exercices du temps de paix. Pouvons-nous compter sur les habitants pour assurer, d'une manière constante et satisfaisante, un recrutement maritime sérieux ? Question intéressante entre toutes, que nous allons examiner sous ses divers aspects.

Il est de fait que le peuple annamite a de nombreux points de contact avec la mer. En Cochinchine et au Tonkin, les agglomérations populaires sont nombreuses le long des côtes, et des centres importants se sont créés et développés au bord de la mer ; mais, malgré tout, la masse de la nation s'est répandue à l'intérieur, les *nha-quês* sont devenus agriculteurs et pasteurs, essentiellement terriens. Le mouvement maritime résultant n'a donc rien de comparable avec celui que l'on observe en Annam, pays dans lequel la race annamite est comprimée, enserrée dans une étroite bande de littoral, comprise entre la chaîne montagneuse des terres Moï et la mer de Chine, un peu comme les Phéniciens antiques. Une bonne partie de la population s'est tournée vers la mer, à laquelle elle demande sa nourriture journalière et ses gains commerciaux. Le long de la côte, il n'est pas une baie, une crique, une langue de sable qui ne possède un ou

plusieurs villages de pêcheurs, des canghas plantés au hasard, çà et là, devant les grands filets qui sèchent sur les goémons et les varechs. Par ailleurs, ce littoral d'Annam, si long, est la limite maritime des provinces que les contreforts de la chaîne centrale divisent en autant de compartiments séparés, n'ayant par la voie terrestre que des communications pénibles et difficiles, vu le petit nombre de routes praticables et l'absence de chemins de fer. Comme conclusion, le commerce par cabotage se développe et prend des proportions que l'on aurait peine à soupçonner d'une contrée si tardivement ouverte au commerce général.

Cette conséquence commerciale de la disposition orographique est facile à constater par les statistiques que la douane élabore chaque année sur le transit des vapeurs et des jonques. Comme les postes de douanes sont relativement peu nombreux, et que les jonques fréquentent des parages où l'ingérence du fisc ne peut pas se manifester avec le contrôle suffisant, il est à prévoir que les chiffres déduits sont au-dessous de la vérité. Malgré tout, ces chiffres accusent une augmentation sensible du cabotage indo-chinois, comme l'indique le tableau ci-dessous établi en milliers de francs :

En 1893.	53 854
1895.	36 661
1897.	40 457
1899.	87 834
1901.	138 543

Comme nous venons de le faire voir, le cabotage de l'Annam occupe dans ce chiffre global la part prépondérante. Il était (toujours en milliers de francs) :

En 1897.	22 311
1898.	31 927
1899.	40 674
1900.	57 997
1901.	74 630

Soit une augmentation générale de 52 500 000 fr. en cinq ans. Cet important mouvement de cabotage est un agent très actif d'échange entre l'Annam d'une part, la Cochinchine et le Tonkin de l'autre. L'Annam envoie des saumures, des poissons secs, des bestiaux, du sucre, et reçoit en retour du riz de Cochinchine ou des charbons de Hongay. Ce cabotage extérieur à l'Annam, qui vient se relier à Saïgon et à Haïphong à la navigation de long cours, se double d'un transit très suivi entre les différents ports de l'Annam lui-même. Ce mouvement de port à port a également subi une ascension très marquée dans la période de cinq ans qui va de 1897 à 1902.

En 1897 il était de	11 938 000 tonnes.
1898 —	14 838 000 —
1899 —	19 105 000 —
1900 —	25 082 000 —

La navigation à vapeur est encore assez peu développée sur cette côte d'Annam. A part les paquebots annexes des Messageries maritimes, les vapeurs *Hélène* et *Mélinna*, qui appartiennent respectivement à M. Berthet et à M. de Barthélemy, et quelques navires étrangers, on y voit très rarement des steamers. Comme, au surplus, il existe des centres commerciaux très importants qui ne sont pas encore desservis par les entreprises que nous venons de citer, il s'ensuit qu'une part notable du commerce se fait au moyen des jonques indigènes, annamites ou chinoises. Les chiffres que nous avons énumérés ci-dessus permettent de se faire une idée de l'importance du mouvement maritime engendré par le commerce de cabotage et par conséquent du nombre d'individus qui y participent, vivant de la mer et de la navigation côtière. Aucun recensement n'ayant été encore fait, aucune institution analogue à notre inscription maritime

n'existant en Indo-Chine, il faut, pour mettre ce fait en évidence, avoir recours à de tels arguments indirects.

On en trouverait d'aussi probants dans l'étude des pêches. Bien que les Grands Lacs donnent un appoint sérieux à l'exportation des poissons salés de la Cochinchine et du Cambodge, la zone côtière indo-chinoise y contribue dans de grandes proportions. Nous devons compter, comme centres actifs de pêche et d'exportation du poisson l'île de Phu-Quoc, le delta du Mékong, les baies du Binh-Thuan, le développement ininterrompu de la côte d'Annam. Dans le Quang-ngai, vers le cap Batangan, c'est par milliers que l'on rencontre les barques de pêche, réunies en masses compactes tachant de points blancs l'immensité bleuâtre, comme aux sorties de Concarneau et de Douarnenez. Plus au nord encore, au Tonkin, les multiples rochers de la baie d'Halong et des Fai-Tsi-Long servent d'abris à une population maritime rude et sauvage, pirate hier, inoffensive aujourd'hui, demandant à la pêche ses moyens de subsistance.

L'exportation du poisson et des saumures se fait principalement à destination de Singapour et de Hong-Kong, qui sont, pour les établissements des Détroits et la Chine, les deux centres de diffusion, les deux entrepôts du commerce indo-chinois. Cette exportation, quoique considérable en elle-même, a subi des à-coups sensibles, atteignant son maximum en 1897, baissant ensuite à cause des impôts sur le sel, se relevant pour rester stationnaire depuis quelques années. Pour la Cochinchine et le Cambodge, les chiffres sont les suivants :

1893.	16 057 tonnes.	1898.	16 729 tonnes.
1894.	23 465 —	1899.	18 294 —
1895.	21 392 —	1900.	20 073 —
1896.	23 127 —	1901.	20 945 —
1897.	27 153 —		

Et ces chiffres d'exportation ne donnent qu'une faible idée du produit des pêches, puisqu'une bonne partie est consommée sur place ou expédiée dans l'intérieur. A part quelques navires étrangers qui viennent charger en Annam (168 tonnes de poisson en 1901), l'exportation annamite prend, à l'aide du cabotage local, le chemin de Saïgon et d'Haïphong, et les chiffres résultants viennent se fondre dans les totaux des exportations de ces deux ports, expliquant ainsi cette faible exportation directe. Les pêcheries du Tonkin ne paraissent pas brillantes ; leur production passe de 5 764 tonnes en 1893 à 1 853 tonnes en 1901. Partout on réclame l'introduction des procédés européens (chalutage à vapeur, traitement des déchets de poisson), au moyen de compagnies françaises ou chinoises, disposant de capitaux suffisants pour tenter l'exploitation en grand, avec un rendement supérieur à celui des moyens routiniers des indigènes. Quelques novateurs se proposent de faire un essai sérieux du nouveau système, comme M. de Barthélemy dans la baie de Camraigne, mais, jusqu'ici, le vieux procédé prévaut, et tout cet important commerce de pêche est le résultat du travail d'une très nombreuse population maritime, dont nous avons déjà prévu l'existence à l'occasion du cabotage local. Sur cette zone côtière de 2 500 kilomètres, des flottilles innombrables de barques partent chaque jour pour le large, restant longtemps à la mer, pêchant même la nuit à la lueur des torches. La moindre barque emmène toute une famille, avec le riz et l'eau nécessaires à sa nourriture et les paniers pour emmagasiner le poisson ; elle pêche en route, et s'en va jeter, amarrés à de grands bambous qui jalonnent les profondeurs de 10 à 20 mètres, les filets et les nasses qui lui appartiennent. Après une campagne d'une semaine, la barque rallie son centre d'affaires pour y vendre son poisson et se ravitailler. Chaque

soir, pour passer la nuit tranquille, elle va mouiller dans une petite baie déserte, se construisant à la hâte, avec du bambou et quelques claies, un abri pour elle et des séchoirs pour les filets. Telle est l'origine de ces agglomérations minuscules que l'on rencontre à chaque instant le long de la côte d'Annam, sur les plages de sable, au bord des grandes dunes rousses. Lorsqu'on peut vivre au milieu de ces gens, aux mœurs douces et simples, disputant chaque jour à la nature leur vie matérielle, dans des conditions pénibles, avec des moyens archaïques, on emporte d'eux un souvenir sympathique, en même temps que la satisfaction d'avoir jugé ce type à peine connu : le pêcheur annamite.

Mais cette constatation, facile à faire, de l'existence d'une très nombreuse population maritime en Indo-Chine n'a pas en elle-même une valeur considérable, puisque, l'inscription maritime n'existant pas, nos auxiliaires nous sont fournis par la voie des engagements volontaires, qui n'apporte le plus souvent que des éléments venus de l'intérieur. Il n'y a donc pas lieu de se demander si cette vie maritime a pour conséquence une meilleure formation technique de nos matelots annamites, puisqu'elle y reste totalement étrangère. On peut seulement conclure des quelques considérations qui précèdent que l'Annamite n'est pas complètement réfractaire à la vie ni au métier de la mer, puisqu'une part notable de la population se tourne si volontiers de ce côté.

L'État a consenti du premier coup, à l'égard des auxiliaires indigènes de notre marine, à des avantages pécuniaires suffisants pour les déterminer à contracter des engagements volontaires. Les soldes sont les mêmes que pour les marins français. Les matelots de 1^{re} classe touchent 1 fr. 20 par jour, ceux de 2^e classe 1 fr., de 3^e 0 fr. 80 et les apprentis marins 0 fr. 60. La durée de l'engagement est

de deux ans, avec possibilité de rengagements successifs, d'un an chacun. Le réadmis touche, pendant la première année de réadmission, une prime de 0 fr. 10 par jour en sus de la solde ordinaire, jusqu'à concurrence de 0 fr. 50 (au bout de cinq ans). Il est prévu également un supplément de 0 fr. 40 par jour pour les chauffeurs indigènes, ainsi qu'un supplément de français de 0 fr. 50 pour ceux des matelots annamites qui parlent notre langue. Les conditions de solde sont donc fort belles, et, si nous prenons le cas, exceptionnel d'ailleurs, d'un chauffeur annamite de première classe, rengagé de cinq ans et parlant le français, il touche par jour :

Comme matelot de 1 ^{re} classe	1 ^f 20
— chauffeur	0 40
— rengagé de 5 ans.	0 50
— parlant le français	0 50
	2 ^f 60

soit 78 fr. par mois. En outre, les questions d'habillement sont réglées, comme pour les matelots français, par une retenue de 0 fr. 20 pendant la première année et de 0 fr. 10 pendant les années suivantes. Pour ce qui concerne les vivres, les engagés volontaires de Cochinchine touchent pendant leur séjour à Saïgon 0 fr. 45 par jour, en espèces, à charge de se nourrir eux-mêmes, et dans un autre port que Saïgon, la ration de riz augmentée d'une indemnité journalière de 0 fr. 15.

Des dispositions un peu différentes régissent le recrutement maritime des indigènes de l'Annam et du Tonkin. Les conditions pécuniaires sont moins douces, l'indigène touchant la paye de la classe immédiatement inférieure à celle qu'il possède. La comptabilité des vivres est réglée pour eux de la même façon que pour les Français : ils ont droit à la ration européenne, à l'exception du vin du scuper et

des spiritueux. Ils ne touchent pas de riz. Leur tenue est la même que celle des marins français. Il est également prévu, pour les Annamites de l'Annam et du Tonkin, des suppléments pour les brevets de mécanicien, de chauffeur et de boulanger-coq. Ces différences, peu sensibles en somme, sont les causes d'un peu de manque d'homogénéité dans notre recrutement indo-chinois, et on en viendra sans doute à les supprimer pour assurer l'unité du système. En outre, l'habitude qui consiste à changer totalement l'effectif indigène d'un navire, lorsque le bâtiment passe, même provisoirement, de la Cochinchine au Tonkin ou *vice versa*, doit être absolument rejetée, car elle est en pratique la source de multiples inconvénients. Après avoir assuré, par une sollicitude de tous les instants, l'entraînement au service journalier d'un bon noyau d'Annamites, il est décevant de se les voir enlever, et d'être obligé de recommencer avec d'autres la même progression de l'instruction. Il y aurait tout avantage à avoir des marins *indo-chinois*, avec la simple distinction d'un port d'attache qu'ils rallieraient entre deux embarquements.

Peu d'Annamites nous viennent de la côte d'Annam, qui est pourtant la grande région maritime de l'Indo-Chine : la plupart se recrutent au Tonkin et à Saïgon, déjà loin dans l'intérieur des terres. Rien que ce simple fait peut déjà faire craindre au sujet de la valeur des nouveaux engagés. Saïgon est un peu, pour le monde annamite, une Babel curieuse dans laquelle se rencontrent à chaque pas des déclassés de toute sorte. Boys ou domestiques en quête d'une place, ouvriers ayant quitté leurs ateliers, *nha-quês* (paysans), ruinés par les Chinois et dépossédés de leurs terres, se coudoient dans les rues, cherchant une situation meilleure et un moyen de gagner quelque argent. Ils peuvent, sans aucun doute, apporter au service la meilleure volonté possible,

mais il leur est difficile de suppléer de la sorte au manque complet d'initiation au métier qui est leur caractéristique. Ce défaut de préparation ne doit pas seulement s'entendre de la science nautique, du plus ou moins d'habileté à exécuter une manœuvre, mais aussi des dispositions morales, de ce je ne sais quoi qui fait l'âme du marin, de ce goût des choses de la mer qui est l'héritage latent que les populations côtières se sont légué de génération en génération, alors que le plus marin des indigènes de Saïgon n'a jamais conduit qu'un sampan sur une rivière vaseuse.

On se demande pourquoi on trouve tant d'indigènes de l'intérieur demandant à contracter des engagements dans les équipages de la flotte, puisque leur mentalité est si différente de celle du milieu dans lequel ils vont se trouver, et qu'ils ont vécu jusque-là dans des conditions ne les préparant guère au métier qu'ils embrassent. Les conditions pécuniaires y sont bien pour un peu, ainsi que le désir d'échapper à la misère, mais il faut démêler dans leurs sentiments une autre cause. La marine, à Saïgon, est organisée d'une façon un peu spéciale. Parmi la division navale de Cochinchine, quelques bateaux seulement prennent la mer de temps à autre, pour des randonnées de peu de durée, ne les éloignant guère des rivages saïgonnais. Les autres, bâtiments en réserve ou en effectif spécial, pontons, défense mobile, bougent rarement de la rivière, amarrés soigneusement à quatre ou évitant autour de leurs corps-morts. Le nouvel engagé, pour des raisons morales très importantes que nous développerons dans un instant, y voit la possibilité d'entrer dans la marine, de promener dans les rues de Saïgon un uniforme gracieux, sans bouger de la capitale, sans quitter sa famille, caressé par le secret espoir de rester ce qu'il a été jusque-là : un « marin d'eau douce ». D'autres raisons moins intellectuelles conduisent au même

résultat. Nous avons vu que le marin annamite touche par jour, à Saïgon, une indemnité de vivres de o fr. 45, à charge de se nourrir lui-même, ce qu'il fait bien mieux que l'État, puisqu'il est du pays, qu'il en parle la langue et qu'il en connaît toutes les ressources. Il arrive à nourrir sa femme, ses enfants, ses parents et à faire par-dessus le marché quelques économies. Hors de Saïgon, rien de pareil n'existe. Les économies baissent, la famille n'est plus nourrie, la ration de l'État vient remplacer l'indemnité en espèces, ou à peu près. Naturellement, l'Annamite préfère servir à Saïgon, séjourner sur les bâtiments qui y restent en permanence, et ne voir la mer que de loin en loin.

Cet état d'esprit ne présente pas d'inconvénients pendant le séjour des Annamites à Saïgon. Le service qu'on leur demande n'a rien d'exagéré, et ils sont toujours à la hauteur de leur faible tâche. Mais, dès qu'ils prennent la mer pour la première fois et pour une assez longue durée, ils deviennent franchement inférieurs, ignorant les plus petits détails du métier, dépaysés, désorientés, se trouvant tout à coup en face d'une situation nouvelle, avec laquelle ils mettent longtemps à se familiariser. Un bâtiment qui appareille de Saïgon avec un contingent de ces auxiliaires passe quelques mois fort désagréables à les dresser et à les amender. Comme on ne peut leur demander aucun effort sérieux pendant ce temps, tout le service incombe aux Européens, en sus du dressage ci-dessus. Les indigènes sont utilisés pour tous les travaux où le besoin des bras se fait sentir, mais il ne faut pas songer à leur confier des postes nécessitant une connaissance, même légère, du métier. Leur défaut de force physique, dans un service où il faut des hommes solides et vigoureux, est aussi la cause de bien des mécomptes, car leur habitude du pays, leur résistance au climat, sont des avantages passifs que l'on apprécie peu à peu, mais qui ne

sont d'aucun secours au moment d'un coup de collier immédiat.

Ces inconvénients s'atténuent à la rigueur avec le temps. L'Annamite n'est pas inintelligent ; s'il se donne la peine de regarder autour de lui, de comprendre les manœuvres qu'il exécute chaque jour, il finit par s'y familiariser et se dégrossir rapidement. Au bout de six mois, l'engagé volontaire est rompu au service du bord et apte aux fonctions ordinaires du simple matelot. Il a encore besoin de surveillance et d'excitation, mais il ne rappelle plus que de très loin, le mauvais *naï* du début, impropre à toute besogne. Ce sont les inconvénients d'ordre moral, qui sont de beaucoup les plus sérieux. L'Annamite est, par essence, un être dont les traditions, la mentalité, la façon de vivre, sont radicalement opposées au métier de marin. Lui si casanier, qui ne voit rien au delà de sa famille et de ses enfants, au delà de la petite *cangha* perdue dans les arbres, n'est guère fait pour aller courir les aventures au delà des mers et abandonner, même pour peu d'années, le terroir natal. Il lui faudra toujours une vie matérielle douce et paisible, dans laquelle personne ne le brusque, où il puisse se livrer au farniente ou à ses lentes occupations. Ce caractère est fort bien peint dans cette phrase du *phu Nghiem* de Travinh, à l'inauguration de la statue de l'évêque d'Adran. Il s'extasie sur les grands voyages de l'évêque et dit : « Abandonnant sa famille, sa patrie, les *tombes de ses parents, voyageant à travers des milliers de lieues et de mers.....* » L'esprit annamite, dont cette phrase n'est qu'une des mille manifestations, restera toujours incompatible avec les voyages et les longues absences. On retrouve, à un degré moindre, les mêmes sentiments chez les Tonkinois, qui offrent cependant un recrutement bien supérieur ; il ne faut pas trop les éloigner de leur pays d'origine.

Naturellement, cette haine du changement de ciel, qui n'est guère faite pour se concilier avec la vie mouvementée du marin, ne se borne pas à une résignation passive, et se traduit par des faits précis. Les désertions sont nombreuses, même avant l'échéance des soldes, qui ne suffit pas à retenir les délinquants, pourtant si avides d'argent. Impossibles à retrouver, ils disparaissent sans laisser de traces. D'autre part, leur engagement de deux ans débute par une période de trois mois d'essai, à la fin de laquelle ils peuvent demander à se faire congédier, par une mesure de faveur bizarre, dont la majorité profite avec un entrain inquiétant. Quand l'Annamite exilé ne peut ni se faire congédier, ni désertier, il supporte sans rien dire sa nostalgie, sans prendre son métier en grande affection. Cette nostalgie n'atteint pas seulement les matelots, mais aussi les domestiques, les boys des différents carrés du bord. A Takou, après quinze jours d'une existence assez monotone, ils demandaient tous à retourner en Indo-Chine par la prochaine occasion. En Indo-Chine même, l'Annamite de Saïgon n'a de trêve qu'il n'ait rallié la Cochinchine, pendant que le Tonkinois soupire après Haïphong.

En résumé, je crois que l'on peut attendre de bons résultats de nos marins annamites, malgré leur manque d'initiation première. On peut en faire des matelots de pont passables, mais surtout d'excellents mécaniciens et chauffeurs, situations qu'ils ne peuvent atteindre qu'en passant un examen et en justifiant de leurs capacités. On pourra, par l'organisation de dépôts et de réserves, constituer l'apport numérique indispensable en cas de mobilisation. Une seule condition essentielle : ne faire naviguer les indigènes que dans un faible rayon autour de l'Indo-Chine.

Il est véritablement étrange de constater chez le peuple

annamite aussi peu de dispositions pour les voyages et la navigation au long cours, alors qu'il existe à côté de lui d'autres races présentant au plus haut degré l'état d'esprit contraire. Sans parler des Malais, pour lesquels on objectera une origine différente, nous pouvons dire un mot des Chinois, qui, s'ils n'ont pas le même sang, ont au moins la même civilisation, les mêmes usages, les mêmes traditions. Encouragés par les moussons périodiques, les Chinois ont de bonne heure pris contact avec la mer, allant trafiquer avec les pays voisins, avec le Japon, la Malaisie, le Siam et l'Indo-Chine. Dès que les Européens ont pu connaître le Chinois et l'étudier à fond, il s'est révélé absolument différent de l'Annamite. Au physique, grand, solide, présentant des qualités d'endurance rares, il était celui des Jaunes qui pouvait le mieux s'accommoder du métier de la mer. S'il est vrai, et on serait tenté de le croire, que le physique possède une certaine influence sur le moral, on peut dire que cette vigueur naturelle l'a conduit à une confiance en lui, à un sentiment de sa force, propres à lui faire entreprendre les projets les plus aventureux, les expéditions lointaines et les voyages d'outre-mer. Ses dispositions commerciales, son entente des affaires, ont achevé d'orienter ses vues dans cette direction, en lui faisant comprendre la difficulté de la lutte pour la vie dans son propre pays surpeuplé, et la possibilité d'un sort meilleur dans des contrées où la concurrence locale est moins à craindre. Il devient donc marin, émigrant, bravant audacieusement les tempêtes, abandonnant la terre des ancêtres pour aller s'installer ailleurs, sans autre espoir de retour que pour ses cendres, qui reviendront sur les côtes de la patrie dans une lugubre cargaison de cadavres. Peu à peu il déborde sur le Japon, la Corée, s'installe en Indo-Chine, à Bangkok, se fait une place prépondérante à Manille, à Batavia, à Singapour, à Penang-Puis ; le cercle des relations commerciales

s'agrandissant, l'ancien cadre lui paraît trop étroit, et il passe jusqu'en Amérique, en Australie, en Océanie et à Madagascar. Les anciennes agglomérations subsistent cependant et se développent. En 1891, il y avait 227 000 Chinois dans les établissements des Détroits et 500 000 environ dans les Indes néerlandaises ; en 1886, 2 millions au Siam. Enfin, le recensement de 1899 a donné pour les cinq pays de l'Indo-Chine française 217 000 Chinois. Ces groupements si denses conservent des relations avec la Chine, qui se font chaque année par de nombreuses jonques, et maintenant, par des compagnies de navigation chinoises qui détiennent une notable partie du fret de l'Extrême-Orient. Malgré les divers gouvernements sous lesquels il vit, le Chinois, par son influence et sa forte organisation, a su prendre un empire indiscutable sur le pouvoir et sur les populations locales. En Indo-Chine, l'Annamite le déteste, mais il reste, petit être chétif de corps et d'esprit, subjugué par cette vitalité, cette solidité, cette énergie et cette force morale. Le Chinois est toujours pour l'Annamite, chez lequel il a pris pied aux époques passées militairement et à présent commercialement, le *Ca-tiou*, le « père du Nord », celui devant lequel l'empire d'Annam s'est incliné pendant de longs siècles dans un hommage de sujétion et de vassalité.

Ces dispositions aventureuses, si supérieures à celles des Annamites, se manifestent curieusement dans la construction navale chinoise comparée à celle de l'Annamite. Tandis que celui-ci n'envisage que de faibles parcours pour sa pêche ou son cabotage, le Chinois doit prévoir les longues traversées, les tempêtes et les fureurs de la mer. Une barque annamite est très rarement pontée, la coque est grossièrement constituée, un peu au-dessus du plat-bord, d'une rangée de bordages en préceintes ; les fond, bordé et vaigrage sont faits en osier, comme un vulgaire panier, et on

vient couler entre les deux une couche de brai gras qui se solidifie en séchant, et qui assure l'étanchéité d'une manière assez imparfaite. A l'intérieur, quelques baux ou couples consolident l'ensemble, et la mâture prend appui sur eux pour supporter ces voiles de mauvaises nattes qui se déchiquettent au bout de quelques mois d'usage. Le tout présente une solidité précaire ; il se délie aisément, et peut à peine supporter quelques heures de mauvais temps avant de gagner un abri. Il est arrivé fréquemment que des coups de vents moyens aient amené de véritables désastres dans les flottilles de la côte d'Annam.

La jonque chinoise, au contraire, est faite en vue de résister à la grosse mer. L'avant est bas, d'une solidité à toute épreuve, dégagé afin de permettre l'évacuation rapide de l'eau. Comme le pont pourrait être intenable à la mer et rapidement envahi, le navire se termine à l'arrière par un grand château, surélevé comme celui des trois-ponts du xvi^e siècle. La coque est construite d'après les principes classiques, et plusieurs rangées de préceintes assurent une rigidité longitudinale suffisante. La mâture, solidement tenue par les emplantures, les étambrais et le grément, porte ces voiles curieuses, au contour polygonal bizarre, faites de bandes séparées par des bambous possédant chacun une écoute aboutissant à une patte d'oie qui la réunit à ses voisines. En cas de mauvais temps, on hisse plus ou moins la voile, et les ris se trouvent pris, de la sorte, au degré voulu. Ces jonques possèdent des qualités remarquables de tenue à la mer ; elles affrontent la forte mousson du nord-est du détroit de Fokien, et on en cite plusieurs qui ont étalé de terribles typhons (1).

(1) Parmi les jonques chinoises qui ont fréquenté en 1901 le port de Saigon, nous relevons les provenances de Camau, Phan-Tiet, Nha-Trang, Bangkok, Sarrawak, Singapour, etc....

Je me suis permis cette digression pour mettre en lumière un fait qui a certainement sa valeur au point de vue de la comparaison des deux races, en ce qui concerne leurs aptitudes marines. D'ailleurs, comme les diverses remarques qui précèdent peuvent le faire prévoir, on trouve un nombre dérisoire d'Annamites naviguant dans les mers d'Extrême-Orient, à bord des vapeurs ou des voiliers, tandis que les compagnies de navigation européennes ou locales emploient sur leurs navires une quantité considérable de Chinois, qui fréquentent ainsi jusqu'aux ports d'Europe. Fallait-il cette question maritime pour montrer une qualité de plus chez cette race étrange, vieilli comme le monde, comme la poussière que les siècles ont accumulée sur l'antique terre d'Asie ?

*
**

Le grave problème des phares a attiré enfin l'attention du gouvernement de l'Indo-Chine, depuis que les côtes de la colonie sont devenues le lieu de passage de nombreux navires marchands. Nous étions, il faut l'avouer, pauvrement partagés sous ce rapport jusqu'en 1900. Les rivages de notre possession, la côte d'Annam en particulier, donnaient l'illusion d'un littoral désolé, sauvage, habité par des populations arriérées vivant du produit des naufrages. La comparaison de notre possession et des pays fréquentés d'Extrême-Orient, comme le détroit de Formose ou la mer intérieure du Japon, n'était guère à notre avantage. En Chine, le service des douanes, dirigé par des Européens, a éclairé le littoral méridional, qui ne laisse rien à désirer pour la navigation. De Hong-Kong à Shang-Haï, on trouve d'abord, devant Swatow, les feux de Good-Hope et des îles Lamock, dont le dernier porte à 22 milles. Plus loin, près d'Amoy, ce sont ceux des îles Chapel (22 milles) et de l'île Dodd

(18 milles). Celui des îles Oksen (24 milles) et celui de Tur-nabout (23 milles) sont les points avancés qui gardent les navires des récifs de la côte. Enfin le phare des White-Dogs (23 milles) et celui des îles Hiesham (26 milles) aux approches de la rivière Min et des îles Chousan, terminent le chemin lumineux qui conduit le navigateur à travers le dangereux détroit de Formose. Devant Shang-Haï et les bancs étendus du Yang-Tsé-Kiang, les îles Parker (22 milles), l'île Gutzlaff (24 milles), les îles Saddle (24 milles) et l'île Sha-weishan (22 milles) percent les brumes et dirigent l'arrivant dans les chenaux du grand fleuve.

Il n'est pas non plus besoin de parler de l'éclairage merveilleux des côtes japonaises. L'empire du Soleil-Levant a fait pour lui tous les sacrifices nécessaires. Dans ses récentes possessions, il a installé aux Pescadores et au cap sud de Formose deux feux d'atterrissage importants. Chez lui, ce côté particulier du perfectionnement moderne ne le cède pas aux autres.

En Indo-Chine, la progression suivie a été plus lente. Elle révèle très fidèlement la marche de notre occupation et les besoins en résultant. Dès 1883, on allume les feux du cap Saint-Jacques et de Cangio pour faciliter l'entrée de la rivière de Saïgon, puis, en 1887, celui de Poulo-Condor pour l'atterrissage du Mékong. Hon-Dau, au Tonkin, entre en service l'année suivante. En 1887, c'est le tour du phare du cap Padaran, dont l'importance pour la navigation internationale s'accusait de plus en plus. On éclaire les Norways, le Poulo-Condor du Tonkin, en 1896, et Tien-Cha, à l'entrée de Tourane, en 1899. Puis, en 1900, on inaugure les phares de Culao-Ray, de la pointe Kega et d'Hatien. Ces résultats ne doivent pourtant pas faire illusion, si l'on tient compte de l'immense étendue des côtes indo-chinoises (2 500 kilomètres) ; il reste beaucoup à faire pour les rendre

aussi praticables de nuit que de jour. D'immenses régions, comme le vaste golfe de Siam et le long littoral d'Annam, demeurent obscures et sombres, dangereuses pour les navires.

Dans le golfe de Siam, on vient de procéder à la construction du phare de Poulo-Obi, sur l'île qui garde la pointe Camau, vaseuse et basse, terminus sud du littoral indo-chinois. On y allume un feu de troisième ordre, à éclats blancs. Les travaux, comprenant tout un ensemble de bâtiments, ont été faits sur un crédit de 82 000 piastres, et menés à bonne fin malgré l'altitude du sommet et l'insalubrité de l'île. Co-Samit, à deux groupes de deux éclats blancs, et Rong-Sam-Lem, feu-éclair de quatrième ordre, termineront à l'ouvert de la baie de Kompong-Som, près de la frontière de Siam, la série des phares de l'Indo-Chine.

Le problème de la côte d'Annam reste à résoudre. Il a son importance, non seulement pour les caboteurs qui se rendent de la Cochinchine au Tonkin, mais aussi pour les navires qui font route de Hong-Kong sur Padaran. Ceux-ci prennent la côte très obliquement, et de fréquents courants traversiers les font dévier de leur direction ; ils atterrissent alors au nord, près du cap Varella, sans phares pour les guider, par les nuits noires et embrumées de la mousson du nord-est. Le récent exemple du *Binh-Thuan*, échoué au Phu-Yen, en est la preuve. La construction du feu de Varella s'imposait donc. Les habitations des gardiens et des guetteurs vont être terminées. L'appareil optique sera du troisième ordre, à deux éclats blancs, d'une portée lumineuse de 34 milles par temps moyen et de 54 par temps clair ; il marche au pétrole pulvérisé, avec rotation sur bain de mercure. Les ateliers Henry Lepaute l'ont fourni pour 67 000 fr. Le secteur du feu (185°) garde suffisamment de la côte.

Hon-Tré, sur l'île du même nom, comble le vide qui s'étend de Padaran au cap Varella, avec sa portée de 24 milles. Son seul inconvénient est d'avoir un secteur obscur dirigé vers Nha-Trang ; on y remédiera par un feu de port.

Poulo-Gambir éclaire les atterrages de Quin-Nhon, par quatre éclats blancs visibles de vingt-trois milles. Sa construction sur le sommet Est de l'île laisse vers la terre un secteur obscur de 30 degrés, dirigé sur le banc de Pâques. Mais, outre que ce banc est facile à parer avec les seuls relèvements du grand feu, on en sera encore plus aisément gardé par le feu du port de Quin-Nhon (l'ancien de Thuan-an). A l'entrée de Tourane, Tien-Cha sera visible à 20 milles.

Ainsi, la partie méridionale de la côte d'Annam sera garnie de quatre grands feux, dont les secteurs, par temps clair, se coupent suffisamment pour qu'un navire passe de l'un dans l'autre sans traverser de zone obscure. Certains de ces phares seront même munis de trompettes de brume, probablement placées à Varella, à Culao-Ray et à Tien-Cha. Il est en effet à craindre que, vu leur altitude trop élevée, plusieurs d'entre eux soient couverts et masqués par les nuages de la mousson du nord-est.

Il faudrait enfin s'occuper de munir toutes ces stations lumineuses de postes sémaphoriques, leur permettant de communiquer avec les navires en vue, d'en recevoir des télégrammes et surtout de leur adresser des *renseignements météorologiques*, précieux sur ce littoral tant éprouvé par les typhons. On se propose cet objectif, mais pour les phares terrestres seulement, reculant devant la dépense d'un câble sous-marin pour les îles, pour Hon-Tré, Poulo-Gambir et Culao-Ray. La solution est incomplète à notre avis.

Ces renseignements météorologiques appellent notre attention sur l'organisation chargée de les recueillir et de les centraliser, pour les transmettre ensuite. En dehors des résultats qu'elle peut fournir, à la demande, sur l'état atmosphérique d'un lieu à l'instant considéré, elle doit être en mesure de prévoir et de déterminer à l'avance la marche des cyclones d'Asie, de ces météores qui naissent dans les parages du grand archipel, pour envelopper dans leur courbe parabolique l'Annam, le Tonkin et la Chine du Sud. Des observatoires anciens et admirablement outillés comme ceux de Manille et de Zi-Ka-Wei près Shang-Hai, comme celui plus récent de Hong-Kong, jouant le rôle de positions avancées, signalent au passage les dépressions en marche, se dirigeant vers le centre de la mer de Chine. Il n'est pas moins intéressant d'avoir les constatations faites sur la côte d'Indo-Chine, plus en arrière. De leurs relations avec les autres, même dans le cas où les typhons n'arrivent pas en Annam, découle un ensemble de lois que la pratique des choses met au jour. Le littoral, de Padaran à Moncay, se comporte en somme comme une plaque sensible, impressionnée à distance par les accidents qui troublent l'équilibre aérien des régions orientales.

On s'est vite rendu compte de cette vérité. Dès 1897, d'accord avec M. Mascart, le gouvernement général de l'Indo-Chine procédait à la création d'un certain nombre de stations météorologiques en Indo-Chine, divisées en stations principales et stations secondaires. Les observations commencèrent en juin 1898 et furent enregistrées dans le Bulletin économique de l'Indo-Chine. Dans le courant de l'année 1899, on complétait même le réseau de la colonie par des stations établies à Pak-Hoi, Hoi-How, Singapour et Bangkok sous la direction des consuls, ainsi qu'à Quang-Tchéou et à Chantaboun. Le service météorologique com-

mence à fonctionner, adressant des avis quotidiens aux administrations autorisées, aux navigateurs et au public. Mais, pour tirer de ces essais le parti que l'on était en droit d'en attendre, il devenait nécessaire de fonder un observatoire capable de centraliser et d'étudier ces résultats bruts, doté d'instruments de précision, dirigé par des spécialistes ayant cette unique étude pour but. La création d'un observatoire fut décidée en principe par la commission nommée par l'arrêté du 8 octobre 1897. Celui du 8 avril 1898 chargeait le directeur de l'observatoire de Zi-Ka-Wei d'une mission en Indo-Chine pour rechercher le point le plus favorable à l'installation d'un établissement de ce genre. Après une enquête approfondie, le choix de la mission se porta sur le mamelon de Phu-Lien, situé à 9 kilomètres de Haïphong, qui lui parut réunir les meilleures conditions. Ses conclusions furent adoptées par le conseil supérieur en 1899, au moment où d'autres nations s'efforçaient également de combler cette lacune (1).

C'est sur cette croupe dénudée, dominant les rizières et les arroyos du delta, apercevant la mer et les Norways, que l'observatoire est édifié. Malgré les difficultés très grandes rencontrées dans le transport des matériaux, le travail était achevé presque complètement à la fin de 1902, à l'exception des pavillons de la lunette méridienne et du magnétisme. L'ensemble du bâtiment est flanqué, à l'un de ses angles, d'une tour carrée portant à son sommet les appareils destinés à mesurer la vitesse du vent, pour éviter les constatations

(1) L'Allemagne va installer un observatoire à Tsing-Tau, près de Kiao-Tchéou. Il coûtera un million de francs environ et sera placé sous la direction de M. Braun, de l'Université d'Heidelberg, précédemment chargé de missions scientifiques en Extrême-Orient.

Le personnel comprendra quinze agents, exclusivement européens. L'emploi des agents indigènes, qui a donné lieu à de multiples erreurs dans la rédaction des documents, ne sera pas renouvelé.

erronées résultant de l'obliquité des pentes déboisées. Cette tour de quatre étages est d'ailleurs la partie la plus intéressante de l'établissement. Elle devait contenir la lunette méridienne, mais une erreur de $3^{\circ}56'$ dans la direction des fenêtres de visée la rend impropre à cet usage, et le premier étage sera réservé aux observations sismographiques. Les archives seront au-dessus, et le laboratoire optique, avec les instruments de mesure de la vitesse des nuages et de la luminosité du ciel, occupera le troisième étage. L'électromètre Mascart est placé au quatrième, et la comparaison de ses résultats avec ceux obtenus à la surface du sol permettra d'apprécier les différences de potentiel des couches d'air. Les dépendances de l'observatoire comprennent les habitations du directeur et de ses aides, un bureau télégraphique, une salle de rédaction des documents, etc....

L'entrée en service de l'observatoire a subi quelques retards. Son fonctionnement complet n'aura lieu que dans deux ans. Les nécessités financières de l'Indo-Chine ont amené la réduction de son budget, primitivement fixé à 90 000 piastres, ramené d'abord à 66 000, puis à 40 000. Ces mesures ont eu pour effet d'entraver la réalisation immédiate d'une organisation attendue et étudiée depuis longtemps, pour laquelle des engagements avaient été pris avec les observatoires étrangers, avec les fabricants d'instruments, avec les navigateurs et le public.

Cette réduction est fâcheuse, car elle affecte aussi le réseau des stations météorologiques, pour la centralisation desquelles l'observatoire a été créé. Ces stations, les principales tout au moins, nécessitent un outillage important et coûteux, source de dépenses nouvelles ; il faut aussi songer à augmenter le nombre de celles de l'intérieur de la colonie, qui, permettent d'achever avec exactitude les courbes isobares amorcées dans l'Extrême-Orient. Les crédits réservés aux

questions météorologiques devraient donc être largement prévus.

L'observatoire résume les avis qui lui parviennent des stations d'Indo-Chine et des établissements similaires de Chine et des Philippines, pour les adresser quotidiennement à qui de droit. L'impression du bulletin journalier est donc subordonnée à l'état plus ou moins bon de la ligne télégraphique, qui laisse souvent à désirer en Annam, où les éléphants et les coups de vent se chargent d'amener des interruptions. Ces éventualités se produisent au moment des typhons, précisément lorsqu'il serait nécessaire d'avoir des indications précises et continues. Dans ce cas, comme Haïphong ne possède pas de câble direct sur Hong-Kong et Tourane, et que sa ligne sous-marine aboutit à Saïgon, les dépêches météorologiques font, en cas d'avarie de la ligne terrestre, les détours les plus invraisemblables. Lors du typhon de juillet 1902, les avis de Tourane, coupé du nord et du sud, parvinrent à Haïphong par la voie Amoy-Hong-Kong-Saïgon-Haïphong, et on put heureusement les compléter par d'autres venus d'Amoy et de Hong-Kong par la voie terrestre chinoise ! Dans cet ordre d'idées, il est curieux de mentionner l'intérêt qui s'attache aux communications du Tonkin avec Irkoustk. D'après les récentes constatations, dès qu'une période de hautes pressions prend fin en cette région de la Sibérie, il en résulte des vents froids du nord dans l'Extrême-Orient, amenant des condensations, des pluies et la formation fréquente de dépressions. Aussi, dès cette année, on s'occupera des observations d'Irkoustk, à Zi-Ka-Wei et à Haïphong, comme de celles des stations de Chine et du Japon.

L'établissement de Phu-Lien doit aussi donner l'heure exacte aux navigateurs faisant escale à Haïphong ; un signal d'heure est prévu pour la somme de 8 000 piastres. On a

annoncé la transmission du temps au dixième de seconde, mais cette précision est illusoire et même inutile en pratique. Il faudrait d'ailleurs, pour qu'une pareille indication pût servir pour les chronomètres, que la longitude de l'observatoire fût connue exactement, ce qui n'est pas. On parle d'y remédier en faisant faire par le service géographique, entre Hanoï et Haïphong, une triangulation de raccordement.

On parle de l'installation prochaine d'un observatoire *astronomique* au cap Saint-Jacques, créé spécialement en vue de compléter la carte du ciel, aucun établissement analogue n'existant sous les basses latitudes. La dépense, en partie couverte par des dons privés, serait de 700 000 piastres.

*
* *

Il nous reste, au sujet des travaux publics entrepris actuellement en Indo-Chine, à dire un mot des canaux de Cochinchine et de l'état présent de cette question. Nous remarquerons d'abord qu'elle intéresse au plus haut point Saïgon, qui rassemble, par ces voies sûres et peu onéreuses, toute l'exportation agricole de la Cochinchine. Comme nous le faisons remarquer en examinant le port de la capitale, Saïgon est au centre d'un admirable réseau fluvial, qui pénètre le pays jusqu'aux coins les plus reculés, et qui réalise les desiderata demandés pour des communications vraiment pratiques. Mais la plupart des canaux qui le composent sont dus à la main de l'homme, et d'autres artères seraient restées de modestes arroyos si l'on n'avait pensé à les approfondir. Il faut donc, pour tirer parti de cet outillage, un entretien continu, paralysant l'effet destructeur des alluvions. Remarquons aussi que Saïgon est le seul port de Cochinchine où les grands navires, les seuls qui puissent consentir à de bas

frets, font escale. Les expéditions à grande distance et à bon marché doivent donc prendre le chemin de cet entrepôt, par un dispositif approprié de canaux.

Aussi peut-on se demander si, dans cette Cochinchine très favorisée à ce point de vue, les chemins de fer futurs concurrenceront sérieusement la voie fluviale. Jusqu'ici, pour les marchandises au moins, l'avantage est resté à cette dernière. Nous en avons un exemple avec la voie ferrée de Saïgon-Mytho. En 1895, son budget se chiffrait par une recette de 80 000 fr. et une dépense de 315 775 fr. En 1899, la recette kilométrique brute était de 6 100 fr., donnant un bénéfice de 900 fr., et un déficit de 5 800 fr. en faisant intervenir les frais d'exploitation et d'entretien, ainsi que l'amortissement de l'intérêt du capital. En cette année 1899, le bénéfice brut dû aux marchandises n'atteignait que le sixième dû aux voyageurs. On semble mieux attendre du prolongement de 95 kilomètres Mytho-Cantho, d'un coût de 10 millions, à cause des frets fluviaux élevés (5 à 6 centimes la tonne kilométrique) de la saison des riz. On paraît oublier que cet avantage n'atteindra que les localités desservies par le chemin de fer ; les autres continueront leurs expéditions par la voie des canaux. L'exposé des motifs du projet Mytho-Cantho reconnaît d'ailleurs cette vérité et n'espère pas un rendement supérieur à celui du tronçon Saïgon-Mytho.

Il faut donc s'occuper des canaux. La domination annamite ne nous avait laissé dans un bon état relatif que les canaux d'Hatien et de Rach-Gia ; aussi dès les premiers temps de l'occupation, en 1866 d'abord, en 1871 ensuite, on commença quelques dragages. Mais le seul effort sérieux que nous fîmes en ce sens, n'eut lieu qu'en 1875, tant pour l'amélioration de la voie Saïgon-Cholon-Mytho que pour la réunion de Saïgon aux provinces de l'Ouest par des voies normales à la direction générale du Mékong. Ces voies, au

nombre de deux, passant, l'une par le Caï-Vom, l'autre par le Rach-Traon, furent soumises à l'examen d'une commission qui choisit la seconde, préférable au point de vue stratégique, dans un pays non encore pacifié. Le canal de Traon fut rapidement achevé ; il a été conçu dans les meilleures conditions, approfondi sans cesse par les courants. Au mois de novembre 1875, on mit à l'étude une autre partie de la grande artère dans la province de Go-Cong, où l'on voulait avoir accès en tous temps à cause des insurrections dont elle avait été le théâtre quelques années auparavant. Ce fut le canal de Cho-Gao, large de 30 mètres et profond de 4, s'ensasant malheureusement aux points de rencontre des courants de marée ; en 1896, on dut encore le draguer. La commission de 1875 avait élaboré une série de projets destinés à créer une voie fluviale Saïgon-Soc-Trang, dans la région maritime du Mékong, mais la guerre du Tonkin, en dirigeant l'attention et les efforts dans une autre direction, vint entraver leur réalisation. On se borna à des travaux d'entretien courant dans l'arroyo de la Poste et le canal de Cho-Gao.

Il faut attendre l'année 1895 pour trouver un nouvel essai de dragage. Mais à partir de cette année, les travaux ont été faits à l'entreprise, par l'intermédiaire de la société Montvenoux, actuellement encore seule concessionnaire. Pendant cinq ans, cette société a réalisé d'importantes améliorations dans le réseau fluvial cochinchinois à Choquan et à Cholon et au canal de Cho-Gao, ainsi que le perçement du grand canal de Long-Xuyen à Rach-Gia, et la reprise de celui de Phu-tuc. Le marché passé avec la société obligeait cette dernière à enlever chaque année un cubage correspondant à une dépense de 900 000 piastres : le budget de Cochinchine s'engageait à payer par an cette somme. Cette dernière clause ne put être remplie jusqu'en 1898, les sommes

payées n'atteignant que 400 000 piastres en moyenne. Aussi en 1898, le gouvernement décida que les dépenses des dragages seraient dorénavant supportées par le budget général de l'Indo-Chine. En décembre 1899, par un autre contrat, la société Montvenoux renonçait aux intérêts des sommes dues. C'est dans ces nouvelles conditions que fonctionne l'organisation présente.

En septembre 1900, un programme d'ensemble a été étudié par les Travaux publics, comprenant de grands travaux répartis par ordre d'urgence. Citons d'abord le canal d'Hatien à Chaudoc, dont nous avons parlé et que l'on songe enfin à améliorer. La création d'une ligne de Saïgon à Pnom-Penh par Tan-An et le petit Vaïco viendra ensuite. On procédera enfin au creusement des canaux destinés à drainer le riz de la presqu'île de Camau, canaux partant de Cantho pour aboutir au Cai-Lon (près Rach-Gia), continuant par Camden et Camau, revenant au Mékong par Bac-Lieu et Soctrang. Le premier tronçon (Cantho-Cailon) est long de 36 kilomètres et profond de 2 mètres aux plus basses eaux ; on l'a commencé aux deux extrémités et on compte l'achever en 1905. D'autres travaux suivront, intéressant tous la zone maritime.

CHAPITRE VIII

LA MARINE MARCHANDE FRANÇAISE EN EXTRÊME-ORIENT

Nous abordons sous ce titre un sujet des plus pénibles pour notre amour-propre national. Les auteurs éminents qui ont exposé récemment la décadence de notre marine marchande, MM. Maurice Sarraut, Charles Roux, nous ont présenté le problème à grands traits, mais l'esquisse magistrale qu'ils en ont faite était par sa nature même trop vaste pour entrer dans les moindres détails de la question : le spectacle principal des mers d'Europe retenait à juste titre la plus grande partie de leurs efforts.

Nous voudrions montrer aujourd'hui quelle est notre situation dans l'Extrême-Orient tout entier. En France, tandis que l'agitation de l'opinion publique et des spécialistes amenait les pouvoirs à abroger la loi de 1893 sur la marine marchande, pour la remplacer par celle d'avril 1902, plus rationnelle et plus équitable, la part plus grande prise par les navires français au mouvement général pouvait donner un reste d'illusion et faire croire encore au maintien de notre rang. Dans l'Asie orientale, rien de pareil ne nous était réservé, et nous avons dû assister à l'effacement indéniable de notre prestige. En rechercher les causes, en indiquer les remèdes, sont peut-être choses utiles pour l'avenir.

Nous savons des personnes autorisées qui considèrent cette façon de tout ramener au pavillon, dans ce qui touche

à l'expansion extérieure, comme la marque d'une conception fautive du sens à donner à nos efforts ; il s'en est même trouvé qui ont soutenu cette thèse brillamment, le jour où l'on commençait à dénoncer la loi de 1893. Pour elles, peu importe le fret payé aux navires étrangers, peu importe l'interdit qu'ils peuvent imposer à notre exportation par une entente, l'essentiel est que nos marchandises aillent à l'étranger, de quelque manière que ce soit. Que l'on nous pardonne d'avoir l'opinion contraire. Nous estimons que le pavillon qui flotte à l'arrière de nos vapeurs sert autant l'influence de la France que nos navires de guerre. Où qu'il se présente, il reste une émanation de la personne morale du pays, une réclame vivante et ambulante que le navire porte dans tous les ports, jusqu'aux contrées les plus reculées. Même s'il ne couvre que des marchandises étrangères, même si les hommes qui montent le navire sont de pays variés, le passant, le commerçant, ne voit que cette marque imposante, qui symbolise à leurs yeux tout une race, tout un esprit particulier, toute une action sociale. Dans une contrée comme la Chine, où les diverses puissances se partagent jalousement la suprématie, cherchant chaque jour à étendre leur influence, existe-t-il un moyen plus puissant de propagande politique ? Ce que nous avançons est à ce point vrai, que les derniers rapports de notre consul à Rangoon déploraient l'absence du pavillon français qui permettait aux navires anglais de présenter nos marchandises comme venant du Royaume-Uni. Les Allemands ont également bénéficié de cette équivoque pour leurs importations de l'Amérique du Sud. Ce serait donc folie que de négliger un semblable levier mondial.

Par ailleurs, le spectacle que présente en ce moment l'Extrême-Orient économique est bien fait pour exciter notre intérêt et pour stimuler nos énergies. Depuis vingt ans, les

transformations les plus complètes s'y sont réalisées, et, dans ce pays étrange, celles de l'avenir peuvent encore réserver bien des surprises. Nous sommes, sur ce théâtre de luttes et de convoitises, sur le chemin d'une évolution assez régulière, mais âpre et sans pitié, dans laquelle les collectivités malingres et sans volonté disparaissent par sélection naturelle, devant des ambitieux plus tenaces et moins scrupuleux. L'ouverture graduelle de la Chine au commerce a été l'événement le plus marquant du début de ce siècle. Partout où le Céleste n'est pas heurté trop violemment dans ses mœurs et ses idées par un prosélytisme intempestif, il accueille assez volontiers l'Européen et, l'instinct du commerce aidant, entre en relations d'affaires avec lui. La liste des ports ouverts s'allonge de plus en plus; le chemin de fer du Petchili est achevé, le Grand Central est entamé sur la moitié de sa longueur, celui de Canton à Hankéou est en voie d'exécution. A côté de la Chine, le Japon donne un spectacle d'un développement industriel fébrile, d'une expansion née d'hier que sert à merveille un égoïsme national féroce ment développé; sa flotte gagne tous les jours du terrain. L'Allemagne suit la même voie, cherchant partout des débouchés à ses produits, s'implantant sur tous les marchés, rêvant de l'exploitation merveilleuse du Chan-Toung, pour laquelle elle créa Kiao-Tchéou. Les Américains ont chassé des Philippines l'indolence espagnole, pour la remplacer par l'activité yankee, destinée à modifier profondément l'équilibre économique du passé: l'oncle Sam veut aussi lutter. La Russie intervient avec la mise en valeur de la Mandchourie, l'achèvement du Transsibérien, le développement des ports du nord de la Chine; l'idée de ses tzars, la politique traditionnelle des Romanoff, arrive enfin à son but si cher. Plus au sud, ce sont les colonies hollandaises, parvenues à une prospérité merveilleuse, qui restent le pays des

riches exportations. L'expédition de Chine elle-même, de guerrières et d'humanitaires causes, a eu aussi pour conséquences, chez beaucoup de nos rivaux, de nouveaux essais commerciaux. Quelle sera la résultante future de ces forces puissantes et diverses ? Comment s'établira l'allure de régime du monde de là-bas ? Graves problèmes, dans lesquels la marine marchande jouera un rôle immense.

Les progrès sensibles réalisés par notre Indo-Chine pendant la dernière période décennale ne sont pas non plus un facteur négligeable, car elles ont pour corollaire obligé l'accroissement de l'activité des échanges entre notre colonie et les pays voisins. Cet accroissement, comme nous le verrons dans un instant, est facilité par la situation géographique exceptionnelle de l'empire d'Annam, placé au point de croisement des grandes routes commerciales, à égale distance de la Malaisie et des côtes de Chine, des centres anciens et nouveaux. Dans les entreprises diverses que nous pourrions tenter en Extrême-Orient, nous avons la chance de posséder près de nous un pays français, base d'opération économique toute trouvée, disposée à soutenir de ses moyens puissants les audaces de nos nationaux, en même temps qu'elle fournit un aliment à des facultés commerciales qui ne sont pas définitivement mortes dans l'esprit français. Cet avantage nous est acquis sur la plupart des autres nations, qui s'arrachent les concessions toujours plus rares, et qui se trouvent très éloignées de l'Europe, n'ayant à portée aucune agglomération nationale comparable comme centre et point d'appui. Nous sommes donc les mieux placés pour agir avec puissance et effet, et cette situation doit forcément rejaillir sur le mouvement de notre pavillon tant avec l'Europe qu'avec les pays d'Asie. La réalité des faits correspond-elle à ces aperçus d'un optimisme logique ?

Aux portes d'Europe, le premier moyen de contrôle que

nous possédons est le relevé des statistiques du canal de Suez, véritable compteur des pavillons et des tonnages. Je sais bien qu'en ce qui nous concerne, ces chiffres ne correspondent pas exactement au sujet qui nous occupe, puisque les navires à destination de Madagascar, des Indes ou de l'Australie viennent augmenter les divers totaux et fausser par conséquent les déductions que l'on peut tirer de la comparaison des divers tonnages. En dépit de cette objection, ces documents sont fort utiles à consulter. Pour le premier semestre de l'année 1900, la répartition s'exécute ainsi :

	NOMBRE.	TONNAGE.	
Navires anglais	1 000	2 843 127	tonneaux.
— allemands. . . .	202	630 111	—
— français. . . .	118	314 588	—
— japonais. . . .	32	119 098	—

Nous n'arrivons donc qu'en troisième ligne, largement distancés par les Anglais et les Allemands. Les Japonais nous suivent d'assez près, avec un tonnage dépassant celui des Russes, des Italiens et des Espagnols. Cette découverte n'est pas brillante, et, malheureusement pour nous, elle ne constitue pas un fait isolé, mais au contraire le premier de toute une série d'autres. Il faut avoir le courage de les énumérer un à un, quelque blessants qu'ils soient pour notre chauvinisme. Bien connaître ses faiblesses, n'est-ce pas le moyen d'y remédier efficacement ?

Le soin de montrer notre pavillon dans les mers de l'Extrême-Orient incombait jusqu'à l'année dernière aux lignes subventionnées des Messageries Maritimes, et aux vapeurs affrétés de la Compagnie nationale. Ces derniers, entièrement accaparés par leurs transports de troupes et de matériel de l'État, n'avaient à jouer sur cette importante scène commerciale qu'un rôle fort effacé, dont ils ne se sont pas dé-

partis d'ailleurs. Les Messageries Maritimes restaient donc seules à assurer les divers services, et figuraient en Asie par leur grande ligne bimensuelle du Japon, leurs annexes de la côte d'Annam, de Singapour-Batavia et de Singapour-Saïgon. Si les 13 500 000 fr. de subvention de l'État suffisaient à la soutenir et à pourvoir aux voyages réguliers, il s'en fallait que l'exploitation commerciale correspondît à des avantages sérieux pour le pavillon français. La dernière assemblée générale des actionnaires a révélé un état de choses peu encourageant pour les bailleurs de fonds; M. le comte de Sémallé, commissaire des comptes, a fait un rapport très pessimiste à l'assemblée, rapport dans lequel il énumérait les causes nombreuses du déficit et les moyens de les pallier. Les actions, émises à 500 fr., oscillaient dans les environs de 300 fr. à 400 fr. Les esprits impartiaux apercevaient nettement les réformes à faire.

La dernière classe de paquebots rapides du type *Laos* était d'un rendement commercial fort inférieur à celui des navires des types précédents, avec leur consommation de 180 tonnes de charbon par jour. La dépense élevée d'une première installation luxueuse se doublait pour eux de frais d'entretien considérables, pendant que leur tirant d'eau leur interdisait l'entrée à Shang-Haï, et les obligeait à une manutention de marchandises coûteuse. A partir de Saïgon, les grands courriers dépensaient plus qu'ils ne rapportaient; passagers et marchandises, ravés par la concurrence étrangère, se raréfiaient de plus en plus pour un très fort chiffre de milles parcourus. En quittant Yokohama, ils emportaient jadis 6 000 à 8 000 balles de soie, et seulement 1 500 balles aujourd'hui! Les escales de Hong-Kong, Shang-Haï et Nagasaki n'étaient plus assez rémunératrices. Les cargos de la compagnie devaient bien doubler les grands paquebots, mais leur tonnage (4 000 tonneaux) était insuffisant pour

consentir à un abaissement sensible du prix du fret : il y avait cependant longtemps que le petit cargo était banni du progrès moderne, surtout sur des distances aussi considérables. A côté des fautes commerciales venaient les fautes administratives. L'organisation défectueuse et le gaspillage maladroit des chantiers de la Ciotat élevaient les frais généraux, pendant que certaines agences, grassement alimentées par l'argent de la Compagnie, révélaient une tendance fâcheuse à l'engourdissement ; l'œuvre d'Armand Béhic s'étiolait dans la négation de l'esprit de négoce.

Le peu de souci que la Compagnie semblait prendre des intérêts commerciaux de la nation était encore plus grave. Les négociants français du Yang-Tsé réclamèrent longtemps, mais en vain, pour obtenir la création d'une petite annexe des Messageries Maritimes, lui garantissant un trafic très rémunérateur entre Shang-Haï et Hankéou. Leurs doléances ne furent point écoutées. Après de nombreuses plaintes sur le même sujet, un véritable *tolle* éclata à l'occasion de l'Exposition de 1900, où se posa la question de l'exportation française à destination des colonies. M. Gachet, rapporteur du jury de la classe 115, exposa les griefs des commerçants contre la compagnie des Messageries Maritimes, notamment à l'occasion du taux élevé des frets, des paiements à l'avance et des clauses des connaissements. Sa conclusion se trouve insérée au budget des colonies de 1901, en ces termes : « Généralement, lorsqu'un État subventionne largement une compagnie, c'est pour qu'elle lui rende des services... La plus élémentaire logique voulait que les transports, les frets. fussent également discutés, et que ces compagnies, qui recevaient de très gros subsides, donnassent des avantages à notre commerce en faveur de nos colonies. » Le différend était donc parvenu à l'état aigu, et même pour la seule compagnie qui pouvait maintenir en Extrême-Orient l'honneur

de notre marine marchande, l'avenir se présentait sous les couleurs les moins favorables.

La mesure de l'effacement du pavillon français nous sera donnée par l'examen de notre situation dans les divers ports des mers de Chine. Les statistiques officielles élaborées par le gouvernement de l'Indo-Chine pour les ports de Saïgon et de Haïphong, quelque exultantes qu'elles soient, ne sont pas de nature à changer nos conclusions, et il serait erroné de partir de cette base pour raisonner sur les autres ports. Ces statistiques enregistrent avec satisfaction une augmentation de 76 p. 100 à Saïgon, dans la période 1893-1900, en faveur du pavillon français. Mais, outre que les ports indo-chinois sont forcément ceux où nos navires prédominent du fait des relations avec la métropole, nous avons vu, à propos de ce même port de Saïgon, ce qu'il faut penser de cette part du pavillon français. En 1900, sur 763 452 tonneaux à l'entrée, nous trouvons pour le tonnage national 347 735 tonneaux, dont le huitième seulement (40 556 tonneaux) est dû à des navires libres. Le reste, soit 307 178 tonneaux, est la part des lignes subventionnées. A Haïphong, la proportion serait peut-être plus forte en notre faveur, le Tonkin étant moins fréquenté par les vaisseaux étrangers, mais ces chiffres tirés de cas particuliers ne prouveraient rien pour une étude d'ensemble.

Et cependant, ne nous plaignons pas trop à présent, puisque de nouvelles compagnies françaises viennent de créer des lignes pour l'exploitation de l'Indo-Chine. Il y a une dizaine d'années, notre position était moins brillante encore. « Saïgon, écrit M. Schayé⁽¹⁾, a fourni en 1891 un fret de sortie de 300 000 tonnes. Les navires qui l'ont chargé se répartissent ainsi : 142 anglais, 101 allemands, 21 espagnols, 20 hol-

(1) M. SCHAYÉ, *L'État et la marine marchande française*.

landais, 2 américains, 1 italien, 1 danois ; français : néant ! Tout l'avenir de l'Indo-Chine s'en trouve compromis. Les affrètements déjà, au lieu de se faire à Saïgon, passent à Hong-Kong et à Singapour. Comme les armateurs sont en même temps négociants importateurs, il leur suffit d'élever le taux du fret de quelques cents sur une marchandise de très bas prix pour amener une baisse égale et supprimer ainsi le bénéfice du cultivateur. » Cette conséquence grave ne s'est pas encore produite, mais rien ne garantit l'avenir. M. Le Myre de Vilers, comme rapporteur du budget des colonies de 1901, ajoute : « Les exportations de la Cochinchine à destination de la Chine, du Japon, des Philippines et de Java se font presque exclusivement par des navires étrangers : les Messageries ne dépassent pas Shang-Haï, de sorte que tout l'espace au nord du port chinois, le golfe du Petchili jusqu'à Vladivoskok, reste en dehors de la navigation française et est desservi uniquement par des navires battant pavillon étranger. » Le Bulletin économique de l'Indo-Chine en date du 1^{er} octobre 1899 estime à 560 000 tonneaux le tonnage nécessaire aux communications entre Saïgon et l'Extrême-Orient, et fait remarquer que le tonnage total français, représenté par les Messageries Maritimes, atteint tout juste 293 000 tonnes. Est-ce là l'importance à laquelle notre suprématie en Indo-Chine nous donne droit ?

Si nous quittons un instant notre colonie pour continuer notre enquête dans les ports étrangers, nos découvertes seront pires encore. Aux Indes anglaises, où nous n'avons que des intérêts de faible importance, notre abstention relative s'expliquerait en partie. Ainsi, à Calcutta, dans l'exercice 1900-1901, nous ne figurons à l'entrée, sur une valeur de 1 188 159 tonneaux, que pour 8439 tonneaux (le *Dupleix* [M. M.] non compris). Mais il en est tout autrement à Rangoon, où notre consul, M. Vossion, n'a cessé de nous

indiquer la part que nous pourrions prendre à la navigation de la Birmanie pour les importations françaises et l'exportation du riz. En dépit de ces patriotiques avertissements (1), l'année commerciale 1900-1901 se clôture par 4 navires et 4 770 tonneaux à l'entrée, sur un total de 711 038 tonneaux, malgré des échanges possibles et faciles entre la France et la Basse-Birmanie ! Bangkok, dès 1897, ne présente guère un spectacle plus réconfortant et pourtant nous y avons une ligne régulière des Messageries Fluviales de Cochinchine, doublée d'un commerce notable qui atteignait 690 857 piastres aux importations saïgonnaises. Le mouvement de la navigation, en 1897, était à l'entrée de 535 navires, avec 456 546 tonneaux, parmi lesquels nous prenions 29 navires et 12 113 tonneaux, le service des Messageries Fluviales donnant à lui seul 24 navires. Malgré la proximité de l'Indo-Chine, la valeur des cargaisons n'atteignait que 1 880 000 fr. sur un commerce extérieur de 88 412 000 (2).

C'est au cœur de la Chine qu'il faut aller pour chercher d'autres points de comparaison. On sait que le fait politique et économique le plus digne de remarque depuis l'expédition de Chine a été la victoire de la pénétration européenne dans le riche bassin du Yang-Tsé-Kiang. Dans cette vallée qui apparaissait comme un Eldorado fabuleux et difficilement accessible, que l'Angleterre voulait se réserver, les diverses nations rivalisent d'activité et d'énergie. Hankéou, au centre du bassin, au point où le Grand Central franchira cette ligne de démarcation entre les Chines du Nord et du Sud, s'est

(1) « Faut-il donc encore le répéter ? Nous ne comptons, dans ce trafic maritime, que pour un mouvement de quatre navires, ce qui nous met au neuvième rang. Quand donc cette situation déplorable prendra-t-elle fin ? C'est à nos chambres de commerce et à nos armateurs de répondre. De leur initiative dépend l'avenir de notre commerce. » (Rapport commercial du consul de Rangoon.)

(2) Chiffres cités par M. LEMIRE, *Les cinq pays de l'Indo-Chine française*, p. 146.)

créé peu à peu par l'établissement des concessions occidentales et l'exploitation industrielle des pays environnants. Une bonne part de ce développement est due à la France, qui n'a pas hésité à mettre en avant ses capitaux et ses nationaux ; elle possède à Hankéou six maisons de commerce, dont cinq succursales des maisons de Shang-Haï : Ollivier, Racine Ackermann, Mondon, Sennet frères et Laglaize. L'enquête faite récemment sur la fortune française en Chine évalue à 2 500 000 fr. la valeur des capitaux français à Hankéou, et, en fixant à 2 millions l'estimation de nos propriétés foncières, on arrive à un total de 5 millions et demi engagé par la France. Ce centre conserve des relations fréquentes avec Shang-Haï, qui sont l'occasion d'un trafic actif sur le Yang-Tsé, auquel nos commerçants contribuent pour une part notable. Croirait-on que sur un tonnage global de 27 260 tonneaux pour les vapeurs faisant la navigation du grand fleuve, nous ne figurons que pour un « état néant », ce qui provoque les légitimes réclamations de nos nationaux ? Je me trompe cependant, car j'oublie cette spirituelle boutade de M. l'enseigne de vaisseau Sauerwein : « Un seul vapeur, appartenant à une maison industrielle suisse, navigue sous pavillon français, portant sur sa cheminée la croix helvétique (1) ! » L'appoint de cette hypothétique marine n'est donc pas à dédaigner dans d'aussi tristes circonstances.

Nous n'en sommes pas encore là pour nos relations avec les ports de la Chine, mais, en raison même de la hausse des chiffres étrangers, nous disparaissions, là encore, de plus en plus. A Hong-Kong, par exemple, où se coudoient les bateaux de toutes les nations, où il entre ou sort une centaine de navires par jour, nous trouvons le moyen, en un an, de

(1) *La Vallée du Yang-Tsé-Kiang*, par M. SAUERWEIN, parue dans la *Revue Maritime*.

1897 à 1898, d'augmenter de 24 unités le chiffre de notre mouvement. Le cinquième rang nous y revenait à peine, après les Anglais, après les Allemands.

Mouvement du port de Hong-Kong (1898).

PAVILLONS.	NAVIRES.	TONNAGE.
Anglais	3 392	4 133 151 tonneaux.
Allemands.	681	818 655 —
Français.	123	170 782 —

Nous ne pouvions même pas nous rattraper sur la totalisation afférente à tous les ports de Chine en cette même année 1898. Ici, les Japonais eux-mêmes nous dépassent :

Entrées et sorties en 1898 (ports de Chine).

PAVILLONS.	NAVIRES.	TONNAGE.	POURCENTAGE.
Anglais	6 918	21 265 966 ¹²	62,1 p. 100
Allemands	950	1 685 098	4,9 —
Japonais	863	1 569 134	4,6 —
Français.	338	420 078	1,23 —

Il est bien évident que, dans cette récapitulation, nous n'intervenons que par les ports de la Chine méridionale, Hong-Kong et Shang-Haï ; on ne saurait parler de la partie nord de l'empire, complètement délaissée par notre pavillon. Il y a figuré au moment de l'expédition de Chine, porté par quelques transports ou vapeurs affrétés, par la *Manche*, le *Tanaïs*, l'*Éridan*, annexes des Messageries Maritimes, chargés du service postal entre Nagasaki et Takou. Tout a disparu avec l'évacuation et le retrait de nos troupes, tout est revenu dans l'état lamentable que signalait déjà en 1900 M. du Chaylard, notre consul à Tien-Tsin, quelques mois avant les premiers troubles boxers.

Mouvement de la navigation à Tien-Tsin en 1900.

PAVILLONS.	NAVIRES.	TONNAGE.
Anglais	52	57 680 ^{tt}
Allemands	62	51 582
Japonais	34	»
Français	0	»

Tels sont les faits qui s'imposent à tout examen attentif, avec la brutalité ordinaire des chiffres, qui n'apporte même pas avec elle quelques phrases réconfortantes ou consolatrices; notre bilan se solde par un recul considérable, tandis qu'à côté de nous d'autres ont sans cesse progressé. Sans parler des grandes puissances maritimes, nous pouvons en mentionner de moindres. Rien n'est plus stupéfiant comme de constater l'essor grandissant des pavillons suédois, norvégien, danois, emblèmes de nations qui n'ont pas d'intérêts territoriaux ou commerciaux notables, et qui ont su néanmoins se faire les « rouliers » des mers de l'Extrême-Orient, en accaparant une grande part du trafic. Beaucoup de ces navires, loués ou pris à charge par des syndicats chinois ou européens, n'ont de leur pays d'origine que le nom, mais ils portent les couleurs des Scandinaves, seule chose qu'enregistrent les statistiques et que constatent le voyageur ou le commerçant. La théorie du pavillon, que nous exposions en débutant, reçoit ici sa plus éclatante confirmation.

Dans l'évaluation totalisée des ports de la Chine en 1898, les Scandinaves nous dépassent :

Scandinaves	585 045 tonneaux.	1,71 p. 100
Français	420 078 —	1,23 —

Naturellement ces pavillons profitent de l'exploitation des points d'où part une exportation continue et sûre : la Birmanie et la Cochinchine, Rangoon et Saïgon, sont dans ce

cas. L'exercice 1900-1901 de Rangoon, auquel nous avons fait plusieurs fois de larges emprunts, affecte aux Norwégiens et aux Suédois un total de 21 navires et 25 835 tonneaux, qui chargent surtout du riz. A Saïgon, nous avons eu la possibilité de nous procurer le rapprochement des années 1893 et 1900, qui est assez probant.

Nous trouvons pour les tonnages :

	1893.	1900.
Norwégiens	17 291 tonneaux.	23 884 tonneaux.
Suédois.	» —	5 137 —
Danois	» —	4 768 —
	—————	—————
	17 291 tonneaux.	33 789 tonneaux.

Le tonnage scandinave, dans notre colonie même, a doublé en sept ans. Tout près de nous encore, à Bangkok, les compagnies anglaises et allemandes doivent le céder comme importance à la puissante *Ost-Asiatisk Kompagni* de Copenhague, reliant la Baltique à la Sibérie, qui les concurrence aussi activement pour le fret que pour les passagers, avec l'avantage d'éviter les transbordements. Ces grands navires à fond plat, de 6 000 et 7 500 tonneaux (*registered tonnages*) peuvent franchir la barre de la Ménam. Au canal de Suez, on décompte ainsi le passage de ses cargos :

1897.	1 navire.
1898.	8 navires.
1899.	15 —

C'est une constatation qui s'ajoute aux autres ; c'est un nouveau glas qui sonne pour notre marine marchande. Si nous pouvions borner là nos signes de décadence ! Mais la première partie seule est passée en revue : il nous reste maintenant à dévoiler la marche en avant des grandes nations maritimes.

*
* *

Incontestablement, nous avons beaucoup perdu, mais pour d'autres, l'ère des succès semble finir et celle des revers commencer. Ainsi l'Angleterre, qui a précédé toutes les nations sur le sol chinois, qui a fondé les grandes villes commerciales de l'Extrême-Orient, qui a forcé le bloc Célèste à s'ouvrir devant la poussée britannique précédant l'opium mortel, voit ses progrès atteindre hier leur maximum, pour commencer à décroître aujourd'hui. A Shang-Haï, dans cette ville où la concession anglaise étale avec tant d'orgueil ses palais et ses banques, sur ce *Settlement* créé de toutes pièces par la ténacité des fils d'Albion, au milieu d'un sol vaseux et marécageux, les bruits les plus fâcheux couraient en octobre 1900, au moment de l'expédition de Chine. Le commerce anglais perdait tous les jours du terrain, disait-on, devant l'arrivée récente des entreprises allemandes : des négociants avaient dû se résigner à la faillite, submergés par la camelote d'outre-Rhin et le *Made in Germany*.... Les échos de Yang-Tsé apportaient de pareilles rumeurs. Bien qu'il soit téméraire de fonder une opinion sur des affirmations aussi vagues et aussi flottantes, nous pouvons aujourd'hui en attester la véracité, maintenant que nous sommes en possession de documents certains. Les gros articles du commerce anglais en Chine subissent, de 1898 à 1900, une baisse sensible, tant à l'importation qu'à l'exportation.

		1898.	1900.	
Importation (EN LIVRES STERLING).	{	Filés	1 184 605	849 142
		Cotonnades	6 590 020	7 835 688
Exportation. (EN LIVRES STERLING).	{	Thé chinois	27 077 000	21 852 000
		Soie	832 000	630 000
TOTAUX GÉNÉRAUX		35 683 625	31 166 830	

soit, en deux ans, une moins-value de 4 517 000 livres ou de 112 925 000 fr. Le tonnage anglais, s'il reste au premier rang en valeur absolue, avec un pourcentage énorme de 60 p. 100 et une avance colossale, n'en est pas moins atteint par cette baisse du commerce extérieur avec la Chine. L'année 1901 marque l'apogée et le début de la pente décroissante. D'ailleurs, quelques exemples pris en des points particuliers nous le feront comprendre encore mieux. A Bangkok, la comparaison entre les années 1899 et 1900 sera d'autant plus frappante que le tonnage total du port avait à peine changé en un an, et qu'on ne saurait arguer d'une diminution du trafic du Siam.

ANNÉES.	NOMBRE total.	NAVIRES anglais.	POURCENTAGE du tonnage.	POURCENTAGE des marchandises importées.
1899.	442	298	70 p. 100.	69 p. 100.
1900.	440	168	38,5 —	34,5 —

Et s'il est un point que l'Angleterre entoure de toute sa sollicitude, tant au point de vue commercial que politique, c'est bien Bangkok ! Néanmoins, elle doit consentir à une moins-value de 34,5 p. 100 en un an. Nous parlions plus haut de Hankéou, où le tonnage français fait si piteuse figure, sans mentionner le pavillon anglais. Il a reçu, lui aussi, une atteinte sérieuse, à en juger par cette appréciation, extraite du beau travail de M. Sauerwein (1). « J'ai dit tout à l'heure que les 2/3 des marchandises exportées ou importées naviguaient sur le Yang-Tsé sous pavillon britannique. C'était vrai autrefois, ce n'est plus vrai aujourd'hui..... Le tonnage global des vapeurs faisant le service de Shang-Haï à Hankéou est de 27 260 tonnes, dans lesquelles l'Angleterre entre pour 12 003 tonnes..... La pro-

(1) M. SAUERWEIN, enseigne de vaisseau, *La Vallée du Yang-Tsé-Kiang*, loco cit.

portion, qui était jadis de deux tiers pour l'Angleterre est de beaucoup inférieure à la moitié aujourd'hui. Sur la ligne de Hankéou à I-Tchang, la proportion est plus faible encore, puisqu'elle se réduit à un tiers (1 100 tonnes contre un tonnage global de 3 300). »

Là comme ailleurs, la diminution du pavillon des Anglais est la conséquence de celle de leurs affaires, qui luttent avec désavantage contre le commerce russe, lequel accapare presque tout le trafic du thé, et contre l'importation manufacturée allemande. A l'heure actuelle, ce tonnage de 13 000 tonnes est fourni par le total des navires des compagnies Jardine, Matheson et C^{ie}, Butterfield et Swire et Greaves, de Shang-Haï.

Ainsi, la domination incontestée que l'Angleterre rêvait d'acquérir sur le marché commercial de l'empire du Milieu, la suprématie qu'elle voulait donner à sa marine marchande, sont loin d'être réalisées et sont même plus que jamais remises en question. C'est que des rivaux ont surgi d'un peu partout, appétits nouveaux qui comptent se satisfaire en profitant de la reculade des intérêts britanniques, en prenant pour eux le sceptre britannique que Birmingham et Manchester ne sont plus à même de conserver. « Place aux jeunes ! » semblent s'écrier les récents arrivés, mus par la même âpreté au gain. Quelques-unes de leurs entreprises méritent d'être prises en considération, malgré leur peu d'envergure relative. La compagnie des chemins de fer russes de l'Est chinois, par exemple, vient de créer une ligne maritime desservant les divers ports de la Chine, pour apporter du fret à Port-Arthur et au Transsibérien. Elle a mis en service, entre Port-Arthur et Shang-Haï, cinq vapeurs rapides, dotés de tout le confortable nécessaire aux passagers, en même temps qu'elle acquérait à Shang-Haï, sur la rive droite du Whang-poo, un terrain propice à la

construction de docks et d'appontements. D'un autre côté, ne nous annonce-t-on pas que les agents du trust Morgan intrigueraient à Yokohama-Shang-Haï, et Hong-Kong pour former une vaste organisation collective des transports en Extrême-Orient et dans l'Océan Pacifique? Avant la réalisation effective de ce plan, il se passera peut-être de longues années, quoiqu'il soit permis à juste titre de se défier de l'ingérence américaine⁽¹⁾. Mais, quelle que soit leur signification, ces essais sont encore du domaine de l'avenir, tandis qu'il existe des ambitions ayant déjà reçu une sanction pratique : je veux parler des progrès étonnants des pavillons allemand et japonais, que nous allons rapidement énumérer.

*
**

Les Allemands ont de bonne heure vu le parti qu'ils pouvaient tirer de l'exploitation de l'Asie orientale. Le *Nauticus* de 1901 disait catégoriquement : « C'est en Extrême-Orient, et particulièrement en Chine, que se trouvera à l'avenir le centre de gravité des intérêts économiques d'outre-mer de l'Allemagne. » Et le Kaiser ajoute : « Notre avenir est sur mer. » Confiants en cette double prédiction, ils mettent toute leur énergie à la réaliser, et c'est pleins d'orgueil qu'ils constatent à présent l'ampleur des résultats acquis. Le commerce marche avec le pavillon allemand ; il est avec la Chine et le Japon de 184 millions en 1900, de 208 millions en 1901. Cette augmentation de 24 millions en 1901 avait été précédée, en 1900, dans cet *annus mirabilis* d'outre-Rhin, par une autre plus forte, de 77 millions environ.

(1) Une grande compagnie hollandaise vient de se fonder pour assurer les services reliant Java à la Chine et au Japon. Le gouvernement la subventionne.

Le trafic avec les colonies hollandaises des îles de la Sonde s'élève à 154 millions en 1901, plus fort aux achats qu'aux ventes. Les capitaux privés, pas plus que le budget de l'empire, ne boudent devant les entreprises coloniales : à Kiao-Tchéou, les premiers y ont engagé 110 millions, et les finances d'Allemagne y participent pour un entretien annuel de 15 millions. Naturellement, il fallait à ces nationaux expatriés et à ces entreprises d'outre-mer l'appui des services de navigation réguliers les reliant à la métropole et aux ports de l'Extrême-Orient : le développement de la marine marchande devait être la conséquence de cet essor commercial. La grande compagnie du *Nord-Deutscher Lloyd* assura définitivement la malle allemande d'Extrême-Orient, avec escales d'Europe à Anvers, Southampton, Gênes et Naples. Ses paquebots, d'abord délaissés par suite de leurs installations insuffisantes, se perfectionnent peu à peu, et à présent, dotés d'un confort extraordinaire (fumeurs, bibliothèques, concerts...), ils ravissent la clientèle de la *Peninsular and Oriental* et des Messageries Maritimes, qui détenaient auparavant le transport des nobles lords et des riches commerçants. La compagnie, à l'inverse de ses concurrentes, ne perd pas le souci du fret, car elle est doublée par une ligne de cargos qui partent de Hambourg tous les dix jours. Mais les trois grands centres maritimes de Singapour, Hong-Kong et Shang-Haï ont encore vu les créations les plus intéressantes et les plus fructueuses.

A Singapour, la grande compagnie achète les deux entreprises anglaises de la *Holt Line* et de la *Scottish Oriental Line*. Avec cette flotte nouvelle, soit 40 vapeurs environ, elle lance les services partant de Singapour comme terminus et rayonnant à Bornéo, à Penang, à Delhi, à Asakan, à Bangkok, à Manille, à Pontianak, et de ce fait la répartition des pavillons au sud de l'Extrême-Orient est

profondément modifiée. A Hong-Kong, le *Nord-Deutscher Lloyd* créait deux annexes allant à Sandakan et à Bangkok, pendant que la compagnie *Jaluit-Gesellschaft* établissait un service postal sur Sydney avec escales dans les colonies insulaires allemandes, et que les petits armateurs intéressés au cabotage du sud de la Chine présentaient un total de 52 vapeurs et de 55 250 tonnes (1). A Shang-Haï, le service postal est prolongé depuis 1901 par une ligne de grand cabotage sur Kiao-Tchéou, Tchefou et Takou et par une autre sur Yokohama et Vladivostok, et le Lloyd a pris l'initiative d'une ligne transpacifique sur San-Francisco (tous les mois). La navigation du haut Yamgké, qui n'allait d'abord que jusqu'à Hankéou, vient d'être poussée jusqu'à I-Tchang et Chong-King, au milieu des rapides, par deux lignes allemandes créées primitivement par les maisons Rickmers, de Brême, et Melhers, de Hambourg, et rachetées ensuite par le Lloyd et la *Hambourg Amerika*. Le pavillon allemand étend avec une ténacité toute teutonneson influence sur le monde jaune.

Ce rapide coup d'œil d'ensemble peut nous faire présager des confirmations encore plus éclatantes dans le domaine du détail. A Rangoon, les Allemands ont atteint dans l'année douanière 1900-1901 un total de 28 navires et 49 757 tonneaux, et un pourcentage de 3,52 p. 100, alors qu'ils n'avaient eu l'année précédente que 16 navires. La compagnie *Hansa* de Brême, la troisième de l'empire allemand, y conquiert presque entièrement l'importation du sel, supplantant le sel anglais jadis si demandé, pendant qu'elle relie les États-Unis aux Indes anglaises par une gigantesque ligne allant de New-York à Calcutta avec

(1) La part de l'Angleterre dans le cabotage, à la même époque (1900) n'atteignait plus que 64 vapeurs et 74 000 tonneaux.

escales au Cap et dans toute l'Afrique du Sud ! Mais à Bangkok les chiffres sont encore plus éloquents ; nous les avons cités en ce qui concerne la marine marchande anglaise, que nous allons rapprocher ici de sa jeune concurrente.

Vapeurs anglais.

ANNÉES.	NOMBRE.	POURCENTAGE.	IMPORTATION.
1899	298	70 p. 100	69 p. 100.
1900	163	38 1/2 —	34 1/2 —

Vapeurs allemands.

ANNÉES.	NOMBRE.	POURCENTAGE.	IMPORTATION.
1899	74	18 p. 100.	» p. 100.
1900	114	55 —	56 —

Le premier semestre de 1901 accusait un progrès plus grand encore. Et en 1897, le pourcentage allemand n'était que de 6 p. 100 ! Il a subi la même ascension que dans les ports de la Chine, où il était de 1 p. 100 en 1892 et de 8 p. 100 en 1900, augmentant de 1 p. 100 par an. Le pavillon germanique s'est implanté à Haïphong à la suite des difficultés survenues avec la Chine, dans lesquelles notre compagnie Marty obtint 200 000 taëls d'indemnité ; ils y font les efforts les plus soutenus pour maintenir leur rang et ne pas trop pâtir de la concurrence adverse. Les compagnies Diedrichsen et Jebsen, de Hambourg, exploitent les lignes de cabotage Haïphong-Haïnan, Hong-Kong, dans un domaine dont nous devrions être les souverains maîtres.

Des personnalités compétentes, fort au courant des questions commerciales de l'Extrême-Orient, nous prédisent un krach prochain du négoce et du pavillon allemands en Asie. Nous ne demandons qu'à croire à ces pronostics, auxquels les récents désastres financiers de la métropole semblent

donner quelque corps, mais il faut avouer que la situation actuelle nous fait un peu douter de leur infailibilité.

Comme si ce n'était assez pour nous de ce danger venu d'Europe, voici qu'un autre paraît à l'horizon économique, émanant de l'extrémité du vieux continent, de ce Japon modernisé à force de lois et de volonté, sous l'action d'un esprit national qui ne s'inspire que de la haine des Occidentaux. Sur des mers où ils n'étaient auparavant que des inconnus, les « marus » portant à leur poupe le globe sanglant qui symbolise l'empire du Soleil-Levant, se lancent avec audace, fiers de montrer leur pavillon inventé depuis trente ans à peine. Cette flotte d'hier voit son tonnage progresser par bonds fantastiques, dont les chiffres ci-dessous peuvent donner une idée :

Flotte marchande japonaise.

ANNÉES.	NAVIRES.	TONNAGE.
1877.	258	62 750 tonneaux.
1896.	735	390 000 —
1898.	1 981	613 000 —
1901.	4 358	872 000 —

et, en valeur relative, elle est la neuvième du monde entier. La *Nippon-Yusen-Kaisha*, la grande compagnie dont les Japonais parlent avec orgueil, est arrivée à être la septième et, loin de s'arrêter à desservir les escales ordinaires d'Extrême-Orient, elle a créé une ligne régulière sur l'Europe, pour concurrencer les entreprises d'Occident. Ceci nous est révélé par les chiffres du canal de Suez, que cite M. Léotard pour ce point où le pavillon japonais n'avait pas figuré avant 1896. Son tonnage y atteint :

En 1896.	42 694 tonneaux.
1898.	261 600 —
1901.	351 854 —

et nous avons vu qu'en 1900, le tonnage japonais dépassait

déjà les tonnages russe, norvégien, danois, italien, espagnol. A mesure que l'éducation maritime du peuple commence à se faire au Japon, que le recrutement des officiers du pont et de la machine devient plus facile, les Nippons mettent tout en œuvre pour éliminer de leurs navires l'élément étranger, suivant en cela la marche employée à l'égard des pilotes européens de la mer intérieure. C'est le dernier fait à sensation ; car il est bon de rappeler qu'en 1900, les compagnies d'assurances japonaises refusaient d'assurer ceux des navires nationaux qui ne possédaient pas de commandant européen. Des événements retentissants, comme le naufrage du transport *Caravane*, par exemple, semblent donner raison au peu de confiance que l'on peut avoir dans les facultés manœuvrières d'un Japonais (1). Je crains que l'on n'ait à déplorer d'ici à quelques années des désastres analogues, mais on voit que rien n'a pu arrêter la volonté et la haine de ce peuple pour qui toute présence européenne est une gêne et un supplice. Ils ont supprimé les officiers étrangers comme ils interdisent aux Européens la gestion des entreprises industrielles, tout en faisant par ailleurs appel aux capitaux de ces mêmes Européens, nécessaires pour mener à bonne fin l'œuvre nationale dans un pays où l'argent est si rare.

En dépit de cette situation financière peu enviable, au cours de laquelle M. Yamamoto, directeur de la Banque du Japon, avouait en août 1901 qu'il lui fallait 175 millions de francs à tout prix, la loi des primes à la navigation de 1899 était exécutée sans murmures. Le pays se saignait aux quatre veines pour assurer, malgré l'augmentation de la

(1) Extrait des *Questions diplomatiques et coloniales*, à propos de récentes manœuvres navales japonaises :

« Je crois pouvoir avancer que les évolutions sont loin d'égaliser les nôtres en hardiesse et en précision, et que les commandants de navires ne sont pas bien sûrs de leur personnel mécanicien. »

dette publique, l'essor de son pavillon et permettre à ses nouvelles compagnies de naviguer sans trop de pertes en attendant un fret hypothétique. C'est à cette disposition législative qu'il faut attribuer les splendides résultats que nous constatons plus haut.

L'augmentation soudaine et explicable du commerce japonais a valu à la nation de tels succès pour son pavillon. Le commerce extérieur suit la progression suivante :

1877.	300 millions.
1897.	980 —
1900.	1 250 —

La première guerre victorieuse avec la Chine, la conquête des archipels du Sud et de Formose, la récente expédition de Pékin, ont été les accélérateurs de ce mouvement sans précédent en Asie. Le commerce japonais, à Formose par exemple, arrive à évincer progressivement le commerce étranger et à conquérir le tiers du marché de la grande île. Voici ce commerce en yens :

ANNÉES.	ÉTRANGER,	JAPON.
1896.	20 033 228	1 985 976
1898.	29 706 379	8 744 034
1900.	24 141 946	12 687 588
1901.	18 697 685	Inconnu.

Le total général restant presque stationnaire, on en conclut que le Japon prend peu à peu la place de l'étranger, grâce à des tarifs draconiens d'ailleurs consentis par les intéressés. Il faut en effet trouver des débouchés aux produits manufacturés japonais, à ce colossal développement industriel qui diffuse l'influence de l'empire du Soleil-Levant sur les contrées avoisinantes, masquant en bien des villes des misères et des ruines, en même temps que le paupérisme grandissant des classes ouvrières. Le président de la

chambre de commerce de Tokio, le baron Shibusawa, a fait dernièrement un voyage en Europe pour voir s'il n'était pas possible d'avoir avec les nations occidentales des relations plus suivies. Peu chanceux à Berlin, où les financiers allemands refusèrent d'engager de nouveaux fonds, le noble baron parcourt les capitales pour assurer l'expansion japonaise. Pour la développer, d'autres facteurs interviennent, dont l'émigration des sujets du Mikado n'est pas le moindre. On compte actuellement 3 257 Japonais en Russie d'Asie, 6 368 en Angleterre et dans les colonies anglaises, 43 787 aux États-Unis. Le nombre des émigrants est :

En 1896	54 342
1897	58 785
1898	70 801

Ces groupements d'outre-mer conservent des relations avec la métropole, attirent les entreprises de navigation et donnent du fret aux navires. Ils viennent de créer une banque sino-japonaise, en même temps que des bazars d'importation nipponne dans la plupart des grandes villes de la Chine. Les vaisseaux marchands en subissent un regain d'activité. Les entrées dans les ports de Formose, en 1901, atteignent pour le Japon 825 navires et 53 217 tonneaux, à peu près à égalité avec l'Angleterre, qui n'a que 57 vapeurs et 52 692 tonneaux : c'est la conséquence directe du développement du commerce avec Formose, dont nous venons de parler. Mais en même temps, le trésor japonais subventionne de 140 000 yens par an deux nouvelles lignes que l'on vient d'établir sur Vladivostok et la Corée, cette Corée tant désirée et convoitée par les espérances nipponnes. La première part de Moji, la seconde d'Otaru, avec escales diverses au Japon et sur les littoraux sibérien et coréen ; un bateau de 1 600 tonnes est affecté à chaque ligne. On an-

nonce d'autre part que M. Kondo, président de la *Nippon Yusen Kaisha*, intrigue avec persévérance pour obtenir de la *China Steam Navigation Company* la vente de sa flotte, sans grand succès pour le moment, mais avec des possibilités pour l'avenir. Ces tentatives sont intéressantes à noter, mais elles le cèdent comme importance à celle imaginée par les Japonais sur le Yang-Tsé. Jusqu'ici, le pavillon du Mikado n'était représenté de Shang-Haï à Hankéou que par une annexe de la Compagnie des bateaux à vapeur d'Osaka. Les capitalistes de Tokio, Osaka et Yokohama se proposent de la prolonger au cœur de la Chine, dans la province de Honan. Cette nouvelle compagnie, la *Honan-Steamer Co*, desservirait les bords du grand lac Tong-Ting, les nouveaux ports de Chang-Té et Chang-Sha, que les Chinois vont ouvrir d'ici peu, et aurait Hankéou comme port d'attache. Le capital comporterait une première mise de fonds de 1 500 000 yens, et on assure que le gouvernement japonais accorderait une garantie d'intérêt de 6 p. 100; ce qui n'aurait rien d'étonnant.

Nous ne pouvons mieux mettre en relief les progrès accomplis récemment par la marine marchande japonaise qu'en comparant son effectif à celui de la flotte française. Voici les chiffres, extraits du *Lloyd Register* de 1899 :

	VAPEURS.	VOILIERS.	TOTAUX.
Français.	639	543	1 182
Japonais.	477	364	841

Que penser de ce rapprochement, qui n'acquiert toute sa valeur qu'en ajoutant que la flotte japonaise est vieille de vingt ans à peine, et que la nôtre date des temps immémoriaux ? Ainsi, nous pouvons constater que cette jeune marine, devenue maintenant presque victorieuse, est aussi puissamment outillée pour la lutte que ses sœurs plus

âgées, et qu'elle reste pour nous une rivale redoutable et envahissante. Qu'il s'agisse de l'Angleterre, de l'Allemagne, du Japon, nous trouvons partout des adversaires qui ont réussi à profiter de nos hésitations et de notre apathie pour nous reléguer au dernier rang en Extrême-Orient. Où sera donc le chemin du relèvement ?

*
**

Il semble nous être indiqué par les faits maritimes qui viennent de se passer dans l'histoire de l'Indo-Chine. Le développement économique de notre colonie, faisant naître dans l'esprit de quelques armateurs français l'espoir d'entreprises fructueuses, a singulièrement aidé aux modifications que nous voyons surgir sur ces rivages. L'impulsion donnée aux travaux publics destinés à transformer l'outillage du pays, indépendamment d'un mouvement commercial réel, a nécessité un transport de matériel qui est un précieux appoint pour une marine qui veut faire résolument quelques pas en avant et qui a besoin de se sentir encouragée par des éléments de fret initial. La mise à exécution du programme des chemins de fer tonkinois rentre dans ce dernier cas, et a eu pour effet immédiat de créer un trafic notable entre Haïphong et la métropole, que rien ne pouvait faire espérer auparavant. Puis, les idées nationales se sont sensiblement amendées à l'égard de nos possessions d'outre-mer, et de l'Indo-Chine en particulier. L'ancienne réputation de celle-ci, celle d'une terre mortelle où nous avons englouti inconsiderément des vies humaines et des millions, a disparu pour faire place à l'idée plus juste d'une mise en valeur possible, qui n'attend que des bras et des capitaux intelligents pour être réalisée. Cette évolution insensible, aidée par une propagande coloniale digne de grands éloges, n'a pas ex-

cepté nos compagnies de navigation, qui ont voulu chercher en Extrême-Orient l'occasion de profits nouveaux. L'année 1902 marque dans les annales du pavillon français dans ces parages un tournant intéressant, une période de transformation que nous nous empressons de noter.

L'Indo-Chine, jusqu'en 1901, n'était reliée à la France que par le service des Messageries Maritimes et de la Compagnie nationale ; en 1901, nous voyons apparaître pour la première fois les couleurs des Chargeurs-Réunis, à quatre voyages différents. La puissante compagnie, précédée par l'universelle réputation commerciale acquise sous la direction de son éminent et regretté directeur, M. Duprat, se décide à lancer sur la ligne d'Indo-Chine les fameuses cheminées aux étoiles rouges, sous l'action d'une décision, d'une marche vers le progrès que rien ne peut arrêter. Ses premiers débuts dans notre colonie sont incertains, empreints des tâtonnements inévitables à l'édification de toute œuvre nouvelle. Un projet d'entente avec les Messageries Maritimes, pour l'exploitation du trafic existant, échoue après quelques débats, peut-être en raison du mauvais souvenir qu'avaient laissé des négociations pareilles dans l'Amérique du Sud. La compagnie hésite quelque temps à traiter ses affaires elle-même, et c'est la maison Denis frères qui la représente pendant la période d'installation et d'étude. Puis, le succès semblant répondre à l'initiative nouvelle, elle crée des agences personnelles à Saïgon et à Haïphong, dirigées par des intelligences commerciales éprouvées, prenant pied sur le marché qu'elles modifient peu à peu. L'affaire est engagée.

La réalisation de ce projet rentre dans l'ordre économique, et nous aurons dans un instant l'occasion d'en parler ; mais elle a pour corollaire dans le domaine de la technique nautique des effets qu'on ne peut s'empêcher d'apprécier hau-

tement. L'évolution vers les gros tonnages est du nombre. On peut s'apercevoir que les Chargeurs, après s'être longtemps tenus à la classe *Caravellas, Rio-Negro, Paraguay*, de 3 000 à 3 500 tonneaux, ont inauguré la classe *Amiral* par des déplacements de 4 500 tonneaux environ, qui sont ceux de l'*Amiral-Courbet* et de l'*Amiral-Aube*. Lorsqu'il s'est agi de la ligne de l'Extrême-Orient, les distances parcourues devenant grandes, les taux des frets d'Europe en Inde baissant d'une manière sensible, l'exploitation rêvée ne pouvait devenir fructueuse qu'à la condition de prendre une quantité de marchandises considérable. Ce principe de l'augmentation des déplacements, qui veut que le rendement d'un grand navire soit supérieur à celui de son fractionnement en deux autres plus petits, a imposé la façon de faire des Chargeurs, qui réalisent l'idée nouvelle à temps pour qu'elle porte ses fruits. Évidemment, les frais de premier établissement augmentant, la compagnie a été amenée à augmenter son capital, ce qu'elle a fait en émettant 10 millions d'obligations pour la création de la ligne de l'Indo-Chine : en 1900, 6 250 000 fr. étaient déjà émis. Les offres de capitaux allaient facilement à une entreprise que ses procédés commerciaux (l'amortissement rapide des navires en particulier) recommandaient de longue date à l'attention du monde maritime.

La construction des nouveaux navires, d'un tonnage brut de 5 427 tonneaux, d'une portée en lourd de 5 600 tonnes, put dès lors être rapidement terminée. L'*Amiral-Duperré* et l'*Amiral-Exelmans* entraient en service en 1901, et les quatre derniers, l'*Amiral-Fourichon*, l'*Amiral-Gueydon*, l'*Amiral-Hamelin* et l'*Amiral-Jauréguiberry*, étaient achevés en 1902. Ce sont ces six navires qui sont destinés à la ligne d'Indo-Chine. Leur aspect, leurs lignes d'eau, la disposition de leurs superstructures, les rangent en dehors de la

catégorie des cargos ordinaires ; l'impression qui se dégage de leur visite est celle d'une capacité utilisable énorme, à laquelle les autres desiderata n'ont pas été sacrifiés. Les cales sont au nombre de cinq, aux panneaux larges et commodes, desservies chacune par deux mâts de charge, avec la possibilité de débarquer de grosses pièces, jusqu'à 12 tonnes environ, au moyen d'une bigue facile à gréer. Le développement considérable des ballasts est aussi à noter : la capacité en résultant peut être employée de diverses manières, soit pour assurer ou modifier les conditions nautiques du bâtiment, soit pour constituer une réserve d'eau précieuse sur ces navires, où l'usage des bouilleurs est réservé pour des cas très rares. La machine, dans laquelle se trouve le servomoteur à vapeur, est vaste et très dégagée ; le panneau d'aération porte à sa partie supérieure, à une hauteur suffisante, une traverse permettant le démontage et la mise en place facile des organes lourds. Les soutes à charbon sont situées de part et d'autre de la chaufferie, qui communique aussi avec la cale placée immédiatement à l'avant. On embarque généralement du charbon dans cette dernière, car, détail curieux, les navires des Chargeurs-Réunis emportent à leur départ de France la quantité de combustible nécessaire à l'aller et au retour, ce qui est aussi avantageux pour la qualité du charbon que pour la rapidité des opérations commerciales. La conception de ces navires a, par ailleurs, laissé une assez large part à la possibilité d'embarquer quelques passagers ; pour des troupes, en particulier, il serait commode de loger convenablement des officiers supérieurs dans les chambres du spardeck, et des officiers subalternes dans celle de la dunette.

Telles sont les caractéristiques du matériel qui fait de brillants débuts sur la ligne de l'Indo-Chine. La compagnie a décidé en outre l'excellente mesure de placer le point ter-

minus à Dunkerque, avec escales au Havre, à Bordeaux et à Marseille; c'était une innovation heureuse en raison du développement de notre grand port du Nord, et de l'importance qu'il y avait à relier les autres centres industriels de cette région à l'Indo-Chine d'une façon plus rapide. Le transport des provenances métallurgiques à destination du Tonkin est venu donner raison à cette manière de voir, que la compagnie a très justement complété en donnant des connaissances directs sur Hanoï et Pnom-Penh. Cependant, si, au voyage d'aller, le gros appoint du fret est fourni dès le départ, il n'en est pas de même au retour, en raison de la faible exportation du Tonkin à destination de la métropole. Les nouveaux cargos descendent la côte d'Annam vides, ou à peu près, pour aller charger à Saïgon, qui reste le grand port des affrètements, avec les riz sans cesse demandés par l'industrie européenne. Il arrive même quelquefois, pendant les deux ou trois mois de la morte-saison cochinchinoise, que la rareté du fret à Saïgon force les Chargeurs-Réunis à faire à leur retour un crochet sur la Birmanie ou les Indes anglaises, vers Rangoun ou Calcutta. Ce calcul n'est mauvais pour personne, ni pour le pavillon français qui gagne à être montré, ni pour la compagnie qui accroît ses bénéfices par l'augmentation des primes, conséquence de celle du nombre de milles parcourus.

On conçoit que cette entreprise, aussi intelligemment dirigée, peut avoir un brillant avenir. Dès lors, n'est-il pas permis de regretter qu'elle se limite ainsi à l'Indo-Chine, alors qu'un prolongement de la ligne sur la Chine serait désirable à tous les points de vue? Nous avons voulu obtenir quelques éclaircissements sur cette intéressante question. Il résulte des renseignements puisés à diverses sources que la situation actuelle des Chargeurs-Réunis en Extrême-Orient, tout arrêtée définitivement qu'elle paraisse, sera probable-

ment remaniée plus d'une fois. Tout d'abord, au cours de ce premier essai, on paraît avoir reconnu que le tonnage actuel des steamers de la classe *Amiral* ne se prêtait pas à l'exploitation d'une ligne dépassant la colonie. Déjà, dans celle-ci même, les affrètements ont été nombreux au point d'ac-caparer le tonnage total des nouveaux cargos et de laisser très-peu de disponibilités pour des destinations différentes. Il faudrait donc, pour atteindre ce but, présenter une capacité globale plus considérable et introduire dans le service courant des navires de dimensions plus grandes. Cette future classe, née de nécessités nouvelles comme la classe *Amiral* est née des écoles faites dans l'Amérique du Sud, entrera en fonction en juillet 1904 et modifiera sensiblement les vues actuelles de la compagnie. Dans quel sens ? Très probablement dans celui d'une extension vers Hong-Kong, Shang-Haï et le Japon ; on parle d'un port du Pacifique, qui serait sans doute San-Francisco. Ces quelques aperçus suffisent à montrer le parti que les Chargeurs comptent tirer de l'adoption de ce type de navire d'une portée en lourd de 7 500 tonnes. Un jalon vient déjà d'être posé avec l'*Amiral-Exelmans*, qui, en dehors d'un voyage régulier, a fait une tournée de Haïphong aux mines du Boléo, pour revenir par le cap Horn prendre à Buenos-Ayres 4 000 tonnes de laine à destination de Dunkerque. Il y a aussi lieu de prévoir des transports de troupes éventuels, puisque le bureau militaire de Saïgon a demandé à la compagnie le prix de ses passages, et que l'*Amiral-Exelmans*, dont nous parlons, a été chargé du rapatriement au Tonkin du bataillon détaché à Shang-Haï. La possibilité qu'ont les navires de cette classe de transporter 1 200 hommes d'infanterie (ou 4 batteries d'artillerie) avec 3 000 tonnes de munitions, peut avoir un grand poids en vue d'une utilisation ultérieure. Tout, dans ce que nous venons de dire, laisse donc une marge assez

large aux décisions de la compagnie des Chargeurs-Réunis en ce qui touche à ses lignes d'Extrême-Orient et nous pouvons considérer le fonctionnement régulier comme loin d'être définitivement réglé. L'avenir fixera de nombreux points de détail encore très vagues.

L'année 1902 a vu aussi l'apparition d'une nouvelle entreprise, également très intéressante : l'Est-Asiatique français. Réalisée par divers armateurs de Marseille, elle présente sans sa conception l'idée d'une combinaison entre des éléments assez disparates, que la volonté des fondateurs a réunis en une seule compagnie. Elle a été créée pour l'exploitation, au moins provisoire, de la ligne d'Indo-Chine, avec modifications très prochaines dans le domaine de l'Extrême-Orient, par la fusion de la compagnie des Vapeurs de charge français, qui a son siège à Marseille, et de l'ancienne compagnie franco-danoise qui assurait primitivement les parcours réguliers de Copenhague à Vladivostok. La compagnie des Messageries Maritimes est même intéressée directement dans cet amalgame par l'intermédiaire d'un apport financier, et de l'appui qu'elle prête à l'Est-Asiatique français au moyen de ses agents à l'étranger, en attendant la création probable des succursales autonomes. Ceci suffit à faire comprendre la diversité des attaches de cette sorte de syndicat maritime, diversité qui lui assure dans une certaine mesure le concours effectif de personnalités réparties un peu partout, en Danemark, en Russie, en Siam, en France. La princesse Marie de Waldemar et certains membres de la famille royale de Danemark la couvrent de leur bienveillante protection ; dans le conseil d'administration, nous relevons des noms comme ceux de MM. Estier et Vimont, bien connus du monde maritime marseillais, qui lui donnent la certitude d'une direction commerciale expérimentée. La flotte que cette nouvelle initiative a groupée sous

une même direction est faite de la réunion des navires appartenant, en premier lieu, aux raisons sociales citées plus haut. La compagnie des Vapeurs de charge y concourt avec les vapeurs *Véga* (4 800 tonneaux), *Sirius*, *Vesper* et *Cambodge*. (5 600 tonneaux); l'ancienne compagnie franco-danoise avec le superbe cargo-boat l'*Annam*, de 6 500 tonneaux. Trois autres navires du type de l'*Annam* sont en construction, et l'un deux, la *Princesse-Marie*, va bientôt entrer en service. Il est malheureusement à noter que ces derniers navires, construits à l'étranger, ne bénéficieront, d'après la nouvelle loi d'avril 1902, que de la compensation d'armement, ce qui peut avoir des inconvénients dans une entreprise nouvelle. Si cette compensation n'est pas trop désavantageuse pour une ligne déjà créée, ayant une clientèle commerciale assurée, il n'en est pas de même pour celle qui débute. Le manque de fret peut en effet l'obliger à des parcours à vide, à des crochets onéreux que ne vient pas alléger une prime dépendant du chemin effectué, au lieu d'une subvention immuable qui ne varie pas avec la distance parcourue. Les armateurs ont sans doute préféré le gain résultant d'une construction plus rapide et moins chère.

Les navires de l'Est-Asiatique ont également leur tête de ligne à Dunkerque, avec escales au Havre, à Marseille, services sur Rouen et Paris et connaissements directs pour les villes de l'intérieur. Au voyage d'aller, ils ne font escale qu'à Suez, Singapour, Saïgon et Haïphong, la ligne étant ainsi commandée par les transports de France en Indo-Chine. Les retours se font au hasard des frets. Si les vapeurs ne trouvent rien à Saïgon, ils poussent jusqu'à Bangkok et à Rangoon prendre des denrées à destination de ports quelconques de l'Europe, Liverpool ou Brême par exemple. La direction n'entend pas imposer à ses services l'obligation de parcours réguliers, et se borne à une exploitation appropriée

à ses intérêts commerciaux. Il serait fortement question pour elle de prolonger la ligne d'Indo-Chine jusqu'à Vladivostok, en prenant les vues de l'ancienne compagnie danoise ; un transport de matériel de chemin de fer destiné à la Sibérie orientale aiderait à cette modification (1). Nous n'avons d'ailleurs indiqué Suez et Singapour comme escales certaines à l'aller qu'en raison des intéressants essais faits en ce moment par la compagnie pour la chauffe au pétrole de ses navires : les deux ports mentionnés présentent en effet des commodités particulières pour le ravitaillement en combustible liquide. L'Est-Asiatique, appliquant en cela des principes déjà consacrés à l'étranger par des expériences de la *Hansa* de Brême, de la compagnie Rickmers et de la *Shell Line*, se décide à munir ses nouveaux vapeurs de dispositifs appropriés. Au surplus, une visite au *Cambodge* nous renseignera encore mieux.

Le *Cambodge*, d'une portée en lourd de 5 600 tonneaux, est l'ancien *Mira*, construit sous ce nom à Port-de-Bouc, aux chantiers de Provence, et débaptisé ensuite. Son appareil évaporatoire est composé de deux chaudières cylindriques à flamme en retour et à trois foyers ; une canalisation amène l'huile de trois citernes, d'une contenance totale de 712 mètres cubes, aux brûleurs, qui sont au nombre de deux par foyer. La mise en pression ne demande que deux heures, et on maintient ensuite la tension à 11 kilogr. ; ces conditions assurent une vitesse de 10 nœuds en route libre, légèrement dépassée aux essais (12 nœuds). Les soutes à pétrole sont munies de panneaux hermétiquement bouchés et de tuyaux de dégagement des gaz. Malgré ces précautions, on leur reproche, surtout pour la soute axiale, de ne

(1) Probablement suivie de la destination à la Méditerranée exclusivement des vapeurs *Sirius*, *Vesper* et *Véga*, au fur et à mesure que les grands cargos du type *Annam* commenceront à naviguer.

pas avoir de double cloison les isolant de la chaufferie en prévision d'une rupture de la paroi. Le *Cambodge* possède aussi une réserve de 60 tonnes de charbon qui permettrait en cas d'avarie de revenir à la chauffe ordinaire; au mouillage, une chaudière auxiliaire, placée sur le pont, fournit la pression nécessaire aux treuils et à l'éclairage électrique. Ce vapeur présente par ailleurs des dispositions originales, notamment celle de sa drosse en partie acatène, celle de ses treuils inclinés à 45° sur l'axe longitudinal. Il paraît, d'autre part, évident que l'armateur a exigé un développement extraordinaire des capacités commerciales disponibles pour accroître d'autant la prime à la navigation; les logements divers n'occupent plus qu'une place infime.

Les résultats de cette tentative de chauffe au pétrole ne seront probablement connus que lorsqu'une longue expérience les aura affirmés; mais, dès maintenant, on peut dire que ce procédé permet de limiter à deux hommes la composition d'un quart dans la chaufferie du *Cambodge*, et qu'il est la cause d'une réduction notable de personnel. C'est ce qui nous a amené à parler de ce navire, qui a fait quelque bruit à son apparition, et de la nouvelle entreprise à laquelle il appartient.

L'ancien régime des transports, jusqu'ici monopolisé par la compagnie des Messageries Maritimes, va donc être complètement remanié pour faire place à une situation tout autre, à une concurrence assez vive. La puissante compagnie postale voit se dresser contre elle ses terribles rivaux du Havre, les Chargeurs-Réunis. Elle les avait quittés dans l'Amérique du Sud, elle les retrouve en Indo-Chine, toujours plus actifs et plus entreprenants. Elle comprend enfin que les beaux temps du dédain commercial vont disparaître, et que l'heure est venue de s'organiser pour la lutte. Elle le fait d'abord en engageant des capitaux assez considérables

dans l'Est-Asiatique français, destiné à arrêter dans une certaine mesure la marche envahissante des intrus, puis en intervenant directement par un remaniement de ses services. On nous annonce un changement radical dans les vues de la haute administration, et l'on prête au nouveau président de son conseil, M. Lebon, des idées très arrêtées et très rénovatrices⁽¹⁾, en même temps que le vif désir d'envisager la question commerciale tout autrement que les vieux errements ne le comportaient. On parle de supprimer les transbordements de Colombo, de créer deux paquebots par quinzaine pour l'Extrême-Orient, dont l'un se limiterait à l'Indo-Chine et au transport des fonctionnaires; on parle de supprimer l'escale de Bombay. Pour ce qui nous occupe, le service des marchandises entre la France et l'Indo-Chine était fait jusqu'ici par les cargos *Sinaï*, *Charente*, *Dordogne*, *Adour* et *Douro*; leur tonnage oscille de 2 742 tonneaux (*Douro*) à 4 856 (*Sinaï*). En prévision de l'activité des échanges et d'une exploitation plus fructueuse, on vient de décider d'augmenter ce faible tonnage, en mettant sur cette ligne les vapeurs *Médoc*, *Matapan*, *Cordouan*, qui naviguaient jusqu'ici entre la France et l'Amérique du Sud, et qui jaugent 3 700 tonnes environ. Le roulement résultant de cet arrangement sera établi entre les navires suivants :

<i>Sinaï</i>	4 856 tonneaux.
<i>Médoc</i>	3 681 —
<i>Matapan</i>	3 683 —
<i>Cordouan</i>	3 680 —
<i>Charente</i>	3 835 —

(1) Voir, pour plus ample information, le compte rendu de la dernière assemblée générale des actionnaires, présidée par l'ancien ministre des colonies, M. Lebon. Ce dernier y développe tout au long la supériorité de la navigation libre, avec la prime de 1902, sur la navigation postale subventionnée, ainsi que l'obligation impérieuse de développer les services de cargo-boats uniquement réservés aux marchandises. Le conseil d'administration a émis pour eux 15 millions d'obligations. On ne peut qu'applaudir à ce changement d'orientation des vues directrices de notre grande compagnie.

On remarquera que, malgré l'expédient ainsi adopté pour remédier à la trop petite taille de ces steamers, nous n'arrivons qu'à un tonnage moyen de 3 947 tonneaux, ce qui est bien peu et ce qui est loin des idées qui ont cours maintenant sur les déplacements. Tôt ou tard, les Messageries Maritimes devaient payer l'entêtement qu'elles ont montré à construire des cargos trop petits, restant attachées à leurs vieux procédés, alors que les autres armateurs prévoyaient l'avenir. D'ailleurs, à part le *Sinai* qui a quatre ans, les autres cargos sont âgés de douze à treize ans, et le renfort qui vient de l'Atlantique a près de dix-huit ans ! Or ce n'est pas avec du vieux matériel que l'on peut arriver à un rendement commercial suffisant sur la ligne de l'Indo-Chine, alors que la forte consommation de charbon de ces navires, les transbordements à Marseille, sont déjà des causes évidentes d'infériorité. La compagnie va se mettre enfin à la construction de gros cargos ; l'*Himalaya* est le premier de ceux-ci. Elle les attend encore, prise entre des cargos insuffisants et ses paquebots postaux. Pour toutes ces raisons, on comprendra la cause de sa participation financière à l'Est-Asiatique français, doté dès à présent d'outils de concurrence mieux compris.

Nous n'avons presque rien à dire de la Compagnie Nationale de navigation. Cette entreprise s'est bornée depuis très longtemps au transport des troupes, des fonctionnaires et du matériel de l'État. Le fret purement commercial n'est pour elle qu'un très faible appoint, étant donnés ses affrètements d'une part, et, de l'autre, ses chargements de retour en riz assurés à Saïgon. La plupart de ses actionnaires possèdent en effet les principales blanchisseries de Marseille, dont la *Rizerie Nationale*. La compagnie eut des débuts pénibles, et aurait probablement disparu du mouvement maritime, si l'État, avec une bienveillance que l'on ne saurait blâmer, ne l'avait secourue au moyen des affrètements.

Malheureusement, le contrat a expiré en 1898. On se rappelle qu'à l'occasion de sa cessation, on songea un instant à assurer l'aller et le retour du personnel militaire au moyen des transports de la marine en réserve à Toulon : le projet n'eut pas de suites, et l'organisation ancienne fut de nouveau adoptée, mais tacitement et sans renouvellement de contrat. Cette situation peut devenir dangereuse à cause de la présence des Chargeurs-Réunis, outillés, eux aussi, pour transporter des troupes. La Compagnie Nationale envisage pourtant les événements avec tranquillité, rendue confiante par l'extrême bon marché de ses passages (196 fr. par homme) et par le bon souvenir que l'État doit avoir conservé de ses loyaux services. Au reste, il est juste d'ajouter que l'appui de hauts personnages influents préserverait sans doute la Compagnie Nationale d'un changement dans les intentions du Gouvernement, que rien ne fait d'ailleurs présager. Nous sommes ici en présence d'une entreprise modeste, faisant honorablement ses affaires, mais qui ne jouera pas sur la scène commerciale un rôle à sensation. Il n'est pas question d'un prolongement vers la Chine ; la ligne actuelle continuera à être exploitée comme auparavant par le *Colombo*, le *Cachar*, le *Cholon*, le *Chodoc* et prochainement par le *Cao-Bang*, de dimensions plus considérables. Du côté de la Compagnie Nationale, il n'y a à attendre aucune surprise devant modifier beaucoup les conditions du passé.

Nous voilà loin de l'Indo-Chine de 1900, dont les relations avec la métropole n'étaient établies que par les Messageries Maritimes et la Compagnie Nationale ! Aux transports ordinaires, effectués depuis un temps immémorial par ces intermédiaires obligés, vont succéder des arrivages soudains et imprévus de matériel destiné aux travaux publics indo-chinois, qui amènent dans les ports de la colonie ces marques diverses. Chacune de ces dernières voudra con-

server la situation acquise au moyen de ce concours accidentel de faits, en évinçant les couleurs adverses. La physionomie de l'Indo-Chine maritime change; le monopole a disparu et la concurrence est née. Il peut être permis de regretter que cette lutte ait pour partenaires des compagnies françaises, ce qui lui donne une certaine tournure fratricide. Il ne faut voir en cela que l'effet de la louable décision du Gouvernement, qui a voulu que tout le matériel de chemin de fer fût transporté sous pavillon français. Après tout, l'étude de ce tournoi peut nous apporter des enseignements intéressants, et mieux vaut voir le pavillon français divisé par quelques dissentiments que de déplorer son absence.

Nous avons à Singapour, aux portes de Saïgon, un exemple d'une telle concurrence, mitigée par une entente, un *ring*, sorte de syndicat des armateurs anglais. Par ce mode d'arrangement tout moderne, les compagnies britanniques assurent à leurs chargeurs des ristournes de 10 p. 100 sur un fret qu'elles maintiennent fort élevé (52 shellings pour l'Europe, au lieu de 40 auparavant). Tout se ramène donc à imposer au destinataire un prix de revient considérable, et à partager le bénéfice entre le chargeur et l'armateur. La méthode a été couronnée de succès, parce que les chargeurs craignent de perdre leurs ristournes en allant à un concurrent, mais elle a eu pour brillant résultat de paralyser presque l'exportation du coprah, du sagou, du tapioca, qui ne peuvent supporter des frets aussi déraisonnables. « La prospérité de Singapour en souffre », écrit notre consul. C'est bien évident, et nous sommes loin de prêcher cet exemple aux compagnies qui ont en vue l'exploitation de notre colonie, à cause de l'intérêt général qui veut l'augmentation de nos débouchés (1).

(1) Espérons que le syndicat des armateurs français, de récente formation, n'aura pas de ces inconvénients pour la colonie.

Nous nous sommes tenus aux vieux procédés des avantages faits aux chargeurs par des tarifs modérés, par la complaisance et la diligence des services, par un redoublement de conditions avantageuses. Le tranquille Saïgon est devenu un marché de frets qui influence celui de Londres, jusqu'ici souverain régulateur des contrats. Londres a demandé dernièrement à la direction des Chargeurs-Réunis d'entrer en relations avec l'agence de Saïgon pour connaître le taux de ses frets et s'en servir comme d'une base d'appréciation. La capitale indo-chinoise concourt donc depuis l'année dernière à la loi de l'offre et de la demande, qui tend à réunir sous une même dépendance des faits économiques quotidiens. A cette occasion, on s'est ému de certains frets très bas, qui n'ont constitué à vrai dire que des exceptions. Ainsi, il est arrivé aux Chargeurs-Réunis de prendre un chargement de 4 000 tonnes de riz à 12 fr. la tonne pour Dunkerque, et on ne peut cependant pas voir là des conditions courantes, puisque aussitôt après les frets des Chargeurs montent à 18 fr., que leur moyenne annuelle pour 1902 est de 20 à 22 fr., et que leurs affrètements, déjà consentis pour 1903, oscillent autour de 25 fr. On a vu aussi les Messageries Maritimes prendre des chargements à 16 fr. pour Bordeaux *via* Marseille, malgré un transbordement qui leur a fait perdre 5 fr. par tonne. On conçoit que ces événements isolés aient jeté au début quelque trouble dans les habitudes acquises. Mais il faut se forcer à raisonner sur des moyennes et non sur des chiffres qui ne se reproduisent pas.

Les différences de taux, assez peu sensibles sur l'unité adoptée, s'établiront cependant à la longue. Entre ces diverses compagnies, qui disposent d'un tonnage global considérable, on verra se reproduire la suite ordinaire de paires de compétitions : la baisse des frets, les pertes d'argent

du début, le désastre du premier qui sera conduit à abandonner la lutte. Puis, celui qui restera maître du trafic voudra récupérer les vides résultant de cette bataille de tarifs, et il élèvera peu à peu ses prix jusqu'au jour où apparaîtra une allure de régime normale. Les Chargeurs-Réunis, avec leur ténacité bien connue, paraissent acharnés à ce petit jeu dont l'avenir nous dira les effets. En attendant, en voyant tant d'armateurs qui cherchent à s'implanter coûte que coûte en Indo-Chine, avec le dessein bien arrêté de tirer parti des relations que notre colonie entretient avec la métropole, il vient naturellement à l'esprit du spectateur de ce combat une question brûlante. On peut objecter qu'elle eût mieux trouvé sa place avant ce déploiement de navires qu'après, mais les compagnies jugent toujours avec optimisme. Il n'est, d'ailleurs, jamais trop tard pour la résoudre. La voici : *Le commerce actuel de l'Indo-Chine avec la France permet-il à ces quatre grandes compagnies une exploitation possible et rémunératrice ?*

L'étude du commerce extérieur de la colonie va nous fournir une réponse suffisamment documentée.

*
* *

Cette question a naturellement préoccupé plusieurs auteurs. Voici ce que dit, dans les *Entretiens économiques et financiers*, M. P. Bachmann au sujet de la compagnie des Messageries Maritimes et de l'Indo-Chine : « Pendant longtemps la compagnie a été seule à desservir ces contrées ; puis une deuxième, et tout récemment une troisième compagnie française se sont mises sur les rangs pour faire le même service, tout comme à Madagascar. Ce mouvement en faveur du trafic de nos colonies correspond-il au développement économique de ces pays ? Ou bien nos compa-

gnies se sont-elles senties encouragées par les primes à la navigation, en même temps que nos tarifs douaniers les garantissaient contre la concurrence étrangère? Nous n'en savons rien. L'avenir nous l'apprendra. » Il y a là au moins un doute, mais il est juste d'ajouter que le même M. Bachmann semble avoir l'opinion contraire à propos des Chargeurs-Réunis. « Le développement économique de notre empire indo-chinois, dit-il, vient justifier entièrement la création de cette ligne ; depuis longtemps Dunkerque recevait par bateaux étrangers des marchandises de Saïgon et du Tonkin ; le pavillon national devra l'emporter désormais. » Rien donc n'est à retenir de ces quelques mots, la contradiction engendrant l'indécision. Bienheureux lorsqu'un éloge systématique et dithyrambique de l'Indo-Chine moderne ne vient pas fausser un raisonnement impartial. C'est ainsi qu'un article de M. Depincé, paru dans la *Revue Indo-Chinoise*, déborde de satisfaction en voyant tant de compagnies de navigation françaises en Indo-Chine et semble déduire de ce fait que le commerce avec la métropole est florissant. Cette conséquence est assez inattendue, car, habituellement, c'est l'inverse qui se produit, c'est le commerce qui appelle le pavillon. On doit donc examiner cette question au point de vue directement opposé.

Les commerçants de la colonie raisonnent d'une façon plus simple et plus exacte. Ils sont les premiers à se déclarer fort heureux de l'existence d'entreprises de navigation nouvelles, qui leur donnent toutes facilités pour leurs relations avec la métropole, en faisant aussi présager une baisse probable dans le prix des transports, du fait de la concurrence qui s'établit. Ils n'éprouvent que des bénéfices pour leurs frets, et pourtant, lorsqu'on leur pose la question qui nous occupe, ils paraissent plutôt incrédules. Eux, qui ont vu de longue date le développement patient de la colo-

nie, qui ont une idée exacte de son *fonctionnement normal*, semblent un peu étonnés du mouvement d'échanges qu'ont soudainement déchaîné les travaux publics, les chemins de fer et l'Exposition de Hanoï. Ils se rendent parfaitement compte que ce fret factice a encouragé les compagnies à la création de lignes sur Saïgon et Haïphong, mais qu'il peut au maximum durer de trois à quatre ans, d'ici l'achèvement des travaux, jusqu'au moment où le dernier rail aura atteint le sol indo-chinois. Une brusque dépression succédera à la période des vaches grasses, car, en aucun pays du monde, la construction de quelques voies ferrées n'a été l'indice d'un redoublement prochain de l'activité du voisinage économique. Les commerçants indo-chinois paraissent avoir un optimisme moindre que celui des armateurs, en ce qui concerne la réussite collective de ces derniers. Un agent d'une de ces compagnies, qui apprécie mieux les choses, nous dit pittoresquement : « Pensez-vous que lorsque nous serons de nouveau réduits au transport des caisses d'absinthe ou du calicot ordinaire, il y aura encore pour toutes ces entreprises d'armement les éléments d'un trafic notable ? » Mais personne ne veut voir le problème, espérant évincer le voisin. Quant à l'opinion des commerçants, quelque valeur qu'elle emprunte à sa généralité, elle a besoin d'être étayée par des chiffres, ce qu'on aurait dû faire dès le début.

Nous nous servons pour cela des statistiques officielles du gouvernement général de l'Indo-Chine. Nous reconnaissons que ces documents ont été souvent élaborés avec une tournure d'esprit toute spéciale, un souci de certains côtés, qui frappent. On paraît avoir désiré mettre avant tout en évidence le développement de la colonie et quêter des éloges. Les totaux figurent toujours *en francs*, ce qui fait image aux yeux du public, mais jamais *en quantité* (tonnes),

ce qui fait moins d'effet et a pourtant une grande importance pour la marine marchande. Le « pour-cent d'augmentation » est devenu l'objet d'un culte ardent, qui paraît un peu enfantin lorsque la valeur absolue de la denrée est dérisoire ; un article passant de 1 tonne à 2 tonnes soulèverait, par son progrès de 100 p. 100, un vif enthousiasme. Enfin, il est fait, dans les préoccupations officielles, une très grande part au mouvement avec la métropole, ce qui est assurément patriotique, mais ne reproduit pas assez fidèlement la situation de l'Indo-Chine dans le monde. Ces réserves faites, nous allons pouvoir examiner quelques chiffres.

Le commerce de l'Indo-Chine se développe. On a bien essayé de mettre ce développement sur le compte de l'augmentation des postes de douane. « Le personnel des douanes a triplé depuis cinq ans », nous dit l'auteur d'un livre fameux (1), qui en déduit que les augmentations constatées n'ont rien de réel. Il serait dangereux d'admettre une pareille explication, quand les statistiques donnent, pour le commerce extérieur, en francs :

	EXPORTATION		IMPORTATION	
	totale.	sur France.	totale.	de France.
1899.	137 937 288	23 566 583	115 424 494	55 200 693
1900.	155 557 800	34 767 810	185 850 566	74 032 446
1901.	159 789 000	39 640 000	202 295 000	100 067 000

Ainsi le développement est évident, mais, pour en inférer une opinion dans le cas présent (compagnies métropolitaines), il faut présenter la question sous son véritable jour, en ramenant le commerce de la colonie avec la France à ses proportions exactes. Déjà le tableau précédent permet

(1) M. le capitaine BERNARD, dans *l'Indo-Chine*.

de constater que ses divers totaux, bien qu'en progression, sont notablement inférieurs au commerce étranger, sauf peut-être à l'importation, où des tarifs de faveur endiguent l'afflux des marchandises autres que les denrées françaises. Dans ce dernier cas, nous avons une balance à peu près égale (100 à 102 millions), mais, à l'exportation, celle destinée à la France n'est que le quart du total général ! Le Tonkin, dont la richesse croissante est devenue un article de foi, nous apporte de pareils résultats. Veut-on voir le résumé des trois premiers trimestres de 1902, décomposés en commerce français et commerce étranger ? Nous obtenons pour les trois premiers trimestres de 1902 :

	IMPORTATION.	EXPORTATION.
France et colonies.	48 829 467	1 639 893
Étranger	19 730 481	20 041 840

Ici, le matériel de chemin de fer crée à l'importation une supériorité à l'avantage de la France, chèrement compensée à l'exportation. De plus, nous remarquerons, plus encore que dans les chiffres relatifs à l'Indo-Chine, une énorme disproportion entre les deux totaux français, ce qui hérisse de difficultés le problème des frets de retour. L'équilibre normal des totaux de l'étranger (19 et 20 millions) est l'indice d'échanges sûrs et réguliers, à peu près égaux des deux côtés, rendant possible un mouvement suivi⁽¹⁾.

Ce résultat est-il fait pour surprendre ? La simple logique ne devait-elle pas le faire prévoir depuis longtemps ? On conçoit pourtant que la situation géographique de l'Indo-Chine, à proximité des autres contrées de l'Asie, devait l'inciter à entrer en relations très étroites avec elles. Les pro-

(1) Voir au chapitre du port de Haïphong l'importance, en tonnes, de l'importation du matériel de chemin de fer (Statistiques des docks).

ductions de son sol (riz, noix d'arec, etc.) dérivait naturellement vers des peuples que l'habitat et les coutumes faisaient des clients et des vendeurs de l'empire d'Annam. Les affinités ethniques, enfin, les ressemblances de mœurs et de religion devaient énergiquement contribuer à amener cet état de choses inéluctable.

Une personne officielle et autorisée, M. Brenier, l'a pourtant fait exactement ressortir en ces termes : « Cependant, il ne faut pas perdre de vue que l'immense marché chinois, voisin de notre colonie, et, à un moindre degré, les autres pays de l'Extrême-Orient, du Japon à l'Inde, en passant par les Philippines, les Indes néerlandaises et la Péninsule malaise, demeurent le marché principal des produits de l'Indo-Chine..... Il y a là un phénomène naturel contre lequel rien ne peut prévaloir, et que traduit si bien ce nom symbolique : l'Indo-Chine (1). »

Rien n'est plus exact, et j'aurais voulu voir les compagnies de navigation tenir ce raisonnement dès le début, au lieu de se précipiter sur la plus faible part du mouvement indo-chinois, et d'essayer de la partager en quatre morceaux, insuffisants pour satisfaire les appétits respectifs des novateurs. Ceux-ci comptent-ils au moins sur une augmentation future du transit avec la France ?

Il serait ici assez difficile de se bercer d'illusions. L'ex-

(1) Nous trouvons dans le budget des colonies pour 1901 : « En ce qui concerne les exportations, on est frappé de ce fait que les exportations à destination de l'étranger sont plus de trois fois supérieures à celles à destination de la France. En particulier au Tonkin, l'étranger prend 25 fois plus de marchandises que la métropole..... Cela s'explique d'ailleurs en grande partie par ce fait que, notamment pour le riz, qui représente 67 p. 100 de la valeur totale des exportations, Hong-Kong et Singapour sont les deux centres d'attraction des produits indo-chinois.

« Si l'on examine les produits pour l'importation desquels la métropole pourrait se substituer à ses concurrents étrangers, on ne trouve qu'un total de 5 millions à peine, et encore la charge laissée à nos commerçants et industriels ne saurait être remplie que progressivement. »

portation à destination de la métropole ne subit pas de progression notable : les gros articles sont le riz, le sucre, le poivre et les peaux dont le mouvement ne varie guère. A l'importation, nous trouvons les tissus, les denrées à l'usage des Européens, et enfin les métaux, ces fameux métaux dont l'introduction soudaine par doses inattendues a amené dans le marché des transports la perturbation présente. Cette rubrique réunit tous les matériaux nécessités par les travaux publics et les chemins de fer et, pour les matières ouvrables, il y a de quoi rester stupéfait devant la comparaison de 1898 et de 1901.

Matières ouvrables importées (tonnes).

	1898.	1901.
Fers d'angle et à T.	2 947	6 794
Tôles de fer et d'acier	886	1 184
Rails.	1 310	15 439(1)
Acier en barre	1 594	623
Fil de fer.	391	431
	<hr/>	<hr/>
TOTAUX.	7 128	24 471

Totalisons maintenant les ouvrages en métaux et les métaux proprement dits, nous obtenons, toujours en tonnes :

	1898.	1901.
Ouvrages en métaux.	7 147	26 943
Métaux.	4 790	24 471
	<hr/>	<hr/>
TOTAUX.	11 937	51 414

On conçoit maintenant le contre-coup qu'a eu sur la marine marchande cette importation quintuplant brusquement. Des localités comme Haïphong, jusqu'ici sièges d'un trafic faible, ont vu soudain affluer les navires et les tonnes de matériel. Nous avons eu la curiosité de comparer, pour le Tonkin, les trois premiers trimestres de 1902 à la période

analogue de 1901, et de voir comment se répartissaient les plus-values et les moins-values des articles importants. Nous avons trouvé, à l'importation, une augmentation totale de 18 442 516 fr., dans laquelle les métaux entrent pour 12 414 428 fr. et les boissons pour 2 602 581 fr., donnant réunis 15 017 009 fr., soit les 5/6 de la plus-value totale. Pendant ce temps, les tissus, base d'un commerce stable et fixe à cause de la clientèle indigène, diminuent au Tonkin de 2 954 955 fr. Les statistiques officielles enregistrent ces faits avec joie, ne se rendant sans doute pas compte, pas plus que les armateurs, que ce mouvement va disparaître avec sa cause et que nous allons revenir pour le tonnage en métaux aux chiffres de 1898. M. le capitaine Bernard, envisageant la question au point de vue financier, dit : « Ces dépenses, faites sur des fonds d'emprunt, ne peuvent passer pour des preuves de prospérité financière. » Nous ajouterons que le fret qui en résulte est forcément passager et factice, et que le *bluff du fret* est une des formes de ce bluff économique. Qu'il nous soit permis de rappeler qu'avant cette période de dehors brillants, la comparaison des années 1898 et 1899 accusait, pour le commerce avec la France, une augmentation plus normale de 3 081 343 fr., et pour le commerce avec l'étranger, une autre de 15 155 841 fr. (1). Nous étions loin alors du bouleversement de 1901-1903.

Quel que soit le rôle de ces matériaux, de cette « ferraille », il existe un moyen bien simple de voir si nos quatre compagnies de navigation peuvent subsister en se partageant le fret de ou pour l'Indo-Chine. Il suffit pour cela de totaliser les ports en lourd de tous les navires aux différents voyages, et d'ajouter les chiffres des diverses compagnies. Nous obtiendrons ainsi un total qu'il suffira de comparer à la somme

(1) Rapport du budget des colonies, année 1901.

(en tonnes) de l'exportation de France et de l'importation en France. Il est même étrange que ce calcul n'ait pas déjà été fait et publié. Par ailleurs, nous pouvons raisonner avec assez d'exactitude sur le port en lourd, car les marchandises transportées entre la colonie et la métropole sont en général lourdes sous un volume normal, ce qui ne permet pas aux navires d'alléguer de plusieurs voyages pour en transporter un poids égal à leur port en lourd. Au reste, notre calcul ne sera qu'approché, parce qu'il est difficile d'obtenir avec précision ces ports en lourd, qui comprennent presque toujours tacitement le poids de charbon, qui n'a rien à faire dans la question. Il sera approché, parce que les totaux des douanes sont toujours en francs et non en tonnes, et qu'il faut reprendre le calcul soi-même. Quoi qu'il en soit, nous trouvons que les Chargeurs-Réunis présentent un port en lourd moyen de 5 500 tonnes, l'Est-Asiatique de 5 000 tonnes, la Compagnie Nationale de 3 500 tonnes et les cargos des Messageries de 3 800 tonnes. Chacune de ces compagnies faisant un voyage par mois, elles transportent, au total, dans l'année :

$$(5\,500 + 5\,000 + 3\,500 + 3\,800) \times 12$$

ou :

$$17\,800 \times 12 = 213\,600 \text{ tonnes.}$$

Doublons ce chiffre, à cause de l'aller et du retour, et nous obtenons pour ces diverses compagnies une possibilité de trafic de 427 200 tonnes par an. D'autre part, en 1901, les chiffres des douanes nous donnent environ, pour le commerce avec la France :

Exportations de la colonie en France. .	180 000 tonnes.
Importations de France en Indo-Chine .	130 000 —
TOTAL.	310 000 tonnes.

en calculant largement pour satisfaire l'optimisme des contradicteurs. Il n'en reste pas moins un déchet de 117 200

tonnes. Pour tenir compte des erreurs dont nous parlions au début, réduisons-le à 100 000 tonnes. *Les ports en lourd réunis de nos compagnies dépassent donc de 100 000 tonnes le trafic actuellement existant entre la France et l'Indo-Chine.* Voilà la réponse à la question que nous nous posions au début.

Ainsi, faible part de la France, augmentation problématique, impossibilité actuelle : tout concourt à compliquer le problème que nous avons envisagé. Remarquons avec cela que l'évolution vers les gros tonnages, la nouvelle classe des Chargeurs-Réunis, la mise en service des cargos du type *Princesse-Marie*, le lancement du *Cao-Bang*, viennent encore embrouiller les choses en augmentant la disproportion énorme évaluée plus haut. Mettant hors de cause les Messageries Maritimes et la Compagnie Nationale, que leurs affrètements à l'État et leurs subventions maintiendront toujours, il est évident que la lutte se circonscrit aux Chargeurs-Réunis et à l'Est-Asiatique, dont le bon sens commercial est assez connu pour que l'on puisse prévoir une modification aux errements primitifs. Il est probable que ces deux compagnies chercheront des appoints à l'extérieur, par des escales entre l'Indo-Chine et la France, ou par une extension de leurs lignes vers la Chine, toutes choses souhaitables pour le pavillon français. Tel est le remède à ce faux départ sur l'Indo-Chine exclusive, à cette situation sans issue, que l'entêtement des adversaires ne ferait qu'aggraver.

On comprendrait à la rigueur la détermination première des armateurs si les relations de l'Indo-Chine avec le reste de l'Asie étaient peu importantes. Mais nous avons vu, par les totaux généraux, quelle était leur valeur globale. Nous pouvons, pour fixer plus exactement les idées, entrer dans le détail des statistiques. Elles nous montrent que Hong-Kong, par exemple, a fait en 1900 avec l'Indo-Chine un commerce

de 67 034 000 fr. Quant à celui de Singapour, voici sa progression en piastres :

Commerce total de Singapour avec l'Indo-Chine.

1896.	8 941 757 piastres.
1897.	13 801 022 —
1898.	9 498 688 —
1899.	8 434 387 —
1900.	10 151 709 —

Le total a quelques oscillations, mais sa valeur absolue est toujours importante. Pour nous rendre compte du fret auquel correspond ce total en piastres, décomposons l'importation indo-chinoise dans les Détroits en 1900. Nous trouvons, en tonnes :

Poissons secs.	14 400 tonnes.
Riz	41 320 —
Soie brute	108 —
Sel	20 520 —
Peaux	324 —
Légumes secs	900 —
Houille du Tonkin	7 312 —
TOTAL.	83 884 tonnes.

Et notons qu'il faut encore ajouter à ce total 18 039 têtes de bétail. On peut immédiatement en déduire approximativement le nombre de navires nécessaire pour faire face à un pareil trafic. Que ne sont-ils français !

Saïgon, pour ses exportations de riz, nous montre encore mieux la disproportion existant entre la part de la métropole et celle de la Chine, malgré des à-coups irréguliers des deux côtés. On a toujours, en tonnes :

	POUR CHINE.	POUR FRANCE.
1896.	345 874 tonnes.	38 349 tonnes.
1897.	133 194 —	63 204 —
1898.	377 449 —	117 290 —
1899.	340 328 —	80 362 —
1900.	124 691 —	115 043 —

Et ce sont des Anglais, des Allemands, des Japonais, des Scandinaves qui viennent à Saïgon charger ce fret à destination des divers ports de l'Asie ! On ne saurait raisonnablement incriminer de ce fait les compagnies métropolitaines, qui ne sont pas responsables de ce qui se passe en dehors de leur champ d'action, de ce qu'elles n'ont pas prévu dans leurs projets d'exploitation. La tâche de relier l'Extrême-Orient à l'Europe par une navigation au long cours suffit à motiver et à occuper leur activité. Au contraire, les services reliant l'Indo-Chine à ses voisines immédiates d'Asie devraient être assurés par des navires ayant leur port d'attache dans la colonie, rayonnant autour d'elle par cabotage, et profitant, en un mot, d'une base d'opérations, d'un point d'appui, par notre occupation de l'Indo-Chine. Notre colonie est maintenant assez développée, assez puissante, pour remplacer la France dans ces parages.

Que faut-il donc faire pour créer et pour encourager la *marine locale indo-chinoise* ?

*
**

On pense bien que ces considérations ont été comprises depuis longtemps par ceux de nos nationaux établis en Indo-Chine, et que le spectacle de l'activité économique de notre établissement, autant que celui de l'initiative montrée par le pavillon étranger, aurait pu inciter à engager des capitaux dans des entreprises d'armement. Mais ces bonnes volontés, du fait d'une série de dispositions législatives bizarrement combinées, se trouvaient en quelque sorte placées hors la loi. Nous allons le faire ressortir en quelques mots, en rappelant les desiderata si brillamment exposés, devant la commission du budget des colonies de 1901, par

M. Le Myre de Vilers, député et rapporteur, qui n'a cessé d'être un des plus ardents promoteurs de notre marine marchande coloniale. On pourrait objecter que les aperçus historiques qui vont suivre n'ont qu'un intérêt lointain, mais il n'en faudra pas plus pour mettre en évidence que les progrès faits par nos rivaux ne sont pas exclusivement dus à la torpeur nationale.

Reportons-nous de deux ans en arrière, sous le régime de 1893. Celui-ci établit, pour la marine marchande en général, une prime à la navigation de 1 fr. 10 c. par tonneau de jauge et par 1 000 milles parcourus, pour les vapeurs de *construction française*. Ce dernier point entraînait déjà une difficulté pour nos armateurs coloniaux faisant généralement usage de vapeurs de 1 000 tonneaux à 1 500 tonneaux, pour lesquels Hong-Kong et Shang-Haï leur offraient des facilités d'achat sur place, en deux grands marchés de navires. Cet ennui aurait pu facilement être surmonté, si le décret du 23 juillet 1893, rendu pour application de la loi, ne spécifiait qu'un navire naviguant hors de France ne pouvait toucher que les 4/5 de sa prime avant sa rentrée en France, et que cette prime était annulée au bout d'une absence excédant cinq ans. Si nous prenons le cas d'un petit vapeur français faisant, par exemple, un service régulier entre Saïgon et Hong-Kong, on pourra comprendre qu'un voyage en France est pour lui hors de mise, tant à cause de sa présence nécessaire en Extrême-Orient que de son faible tonnage, qui lui interdit presque une aussi longue traversée. Force lui est donc de renoncer à sa prime. D'ailleurs, à défaut de la précédente, une autre clause prohibitive tout aussi bien imaginée intervenait : pour toucher la prime, la francisation était nécessaire, et, aux termes de la loi de 1893, cette francisation n'était possible que dans la métropole. Le même voyage était encore exigé.

Mais le grief le plus grave visait surtout les dispositions touchant le recrutement du personnel. La loi de 1893 laissait subsister l'antique article 2 de la loi de 1793 obligeant les armateurs, quels qu'ils fussent, à former leurs équipages en attribuant à l'élément français une part des trois quarts. Voit-on un armateur colonial recrutant ses matelots de cette manière en Extrême-Orient, alors qu'autour de lui les Allemands et les Anglais font exclusivement appel aux Chinois, aux Malais et aux Japonais, et que leurs navires ne sont souvent même pas commandés par leurs nationaux ? Conçoit-on une concurrence possible contre des adversaires naviguant dans des conditions aussi exceptionnelles de bon marché ? Eût-on malgré tout voulu, à prix d'argent, enrôler nos inscrits maritimes, on n'eût trouvé personne. Avec cela, les conditions techniques imposées à ce personnel ne simplifiaient pas cette impossibilité. Les capitaines devaient être munis de leur brevet de long cours en règle, et il fallait un mécanicien de 1^{re} classe pour toute machine dont la puissance dépassait 300 chevaux (1). Naturellement, les rares brevetés qui consentaient à venir dans la colonie imposaient à leurs compagnies des conditions draconiennes et capricieuses que rien ne pouvait endiguer, alors qu'il eût été si simple de recourir aux services des libérés de la marine de guerre désireux de s'établir en Indo-Chine. Mais, pour cela, il était nécessaire de consentir au fonctionnement de commissions d'examens siégeant à Saïgon et à Haïphong, que la chambre de commerce de Haïphong réclamait déjà dans sa séance du 22 mars 1900.

Ainsi, tout devait se faire *en France* : primes, francisation, examens, de même que les règles du personnel restaient valables aussi bien aux colonies que dans la métropole. On

(1) Décret du 1^{er} février 1893.

trouve dans cette centralisation à outrance le travers bien connu de l'esprit français, qui rêve d'appliquer aux antipodes, dans un milieu tout différent, les us et coutumes ayant cours à Paris. On se demande pourtant comment cette loi a pu durer aussi longtemps, malgré les réclamations très vives dont elle a été l'objet. Émus de cette situation paralysant les efforts de nos nationaux, MM. Charles Roux, Maurice Sarraut, Le Myre de Vilers demandent instamment des modifications. Déjà, lors de la discussion de la loi de 1893, M. Le Myre de Vilers avait déposé l'amendement suivant : « Les dispositions de l'article 2 de l'acte de navigation du 21 septembre 1793 en ce qui concerne la composition des équipages ne sont pas applicables aux bâtiments français naviguant exclusivement dans les mers tropicales. Ils auront droit à la prime, si le capitaine et un quart de l'équipage sont français, et le reste de l'équipage composé de sujets français. » Mais les « sujets français » dont nous disposons en Extrême-Orient ne sont autres que les Annamites, qui ont horreur de la navigation au long cours et qui ne veulent pas perdre de vue les côtes de leur patrie. Cet amendement illusoire ne fut pas voté et il faut attendre le rapport du budget des colonies de 1901, rédigé également par M. Le Myre de Vilers, pour voir apparaître un projet de loi qui a réussi à entrer dans la nouvelle législation pour devenir l'article 15 ayant trait à la composition du personnel. Dorénavant, avec la loi de 1902, on n'exigera à bord des bâtiments coloniaux comme Français que :

1° Tous les officiers (capitaine, second, chef mécanicien, lieutenant) ;

2° Le maître d'équipage ;

3° Un minimum de deux marins inscrits maritimes, dont l'un pour la manœuvre et l'autre pour la machine. Des tolérances encore plus libérales sont admises pour les équi-

pages des navires dont le tonnage est inférieur à 1 000 tonneaux. La francisation des navires et le paiement des primes dans les colonies sont admis en principe et établis par le règlement d'administration publique qui suit la loi du 7 avril 1902. Enfin on reconnaît l'existence de primes prélevées sur les budgets locaux des colonies et non cumulables avec les primes métropolitaines ; à cette occasion, on a adopté un amendement de M. Bérard à l'article 15, amendement spécifiant que les navires armés d'après les nouvelles facultés n'auraient droit qu'à la prime coloniale. L'organisation de commissions d'examens dans nos possessions d'outre-mer suivit de près cette réglementation mieux inspirée des idées du temps.

Telle est la nouvelle loi de 1902. Elle constitue dans son ensemble un progrès, bien que la composition des équipages ait été consentie d'une manière insuffisante. Certains armateurs prétendent même qu'à cet égard, la loi de 1893 avait l'avantage de laisser dans l'ombre un point de droit facile à esquiver, tandis que celle de 1902 insiste d'une manière formelle sur des conditions encore trop dures. Nous allons en juger.

Avant l'apparition de cette loi métropolitaine, nous avions eu un exemple, en Indo-Chine même, du bon vouloir qui animait les pouvoirs à l'égard de notre marine locale. Le 14 novembre 1901, le gouvernement général, désireux de venir en aide à nos armateurs futurs, institua par un arrêté des primes à la navigation française en Extrême-Orient. Cet arrêté est intéressant en ce qu'il consacre les quelques desiderata déjà exprimés, et cela malgré une législation métropolitaine entièrement opposée à ces modifications (c'était encore celle de 1893). Il institue une prime de 1 fr. 10 c. pour les vapeurs de plus de 100 tonneaux et âgés de moins de vingt ans, naviguant à l'intérieur de la

zone d'Extrême-Orient comprise entre les méridiens et les parallèles :

L = 7°,15' Sud. G = 98° Est.
 L' = 58° Nord. G' = 140° Est.

L'arrêté comprend pour l'obtention de la prime le parcours effectué dans les eaux maritimes des fleuves, pourvu que le parcours en mer ne soit pas inférieur à 10 milles ; la durée de son application est fixée à quinze ans. Les Français exigés à bord des navires pour l'obtention de la prime sont :

Pour un navire	{	au-dessus de 1 000 tonneaux.	{	le capitaine,
				un officier,
				un maître d'équipage;
		de 500 à 1 000 tonneaux . .	{	le capitaine,
				un officier;
		de 100 à 500 tonneaux . . .		le capitaine.

Enfin, l'article 13 de l'arrêté limite à 1 million la dépense annuelle qui doit être consacrée aux primes, avec possibilité de l'augmenter au fur et à mesure des disponibilités budgétaires. Nous remarquons aussi que cet arrêté admettait en ligne la construction étrangère proscrite alors en France (loi de 1893), qu'il instituait le paiement des primes et la francisation dans la colonie, non encore acceptés dans la métropole (loi de 1893), et enfin qu'il ne mentionnait pas les voiliers, alors dotés en France de primes exorbitantes. Cet arrêté, pour la composition des équipages, ajoutait au tableau ci-dessus l'élastique mention: *sauf cas de force majeure*, qui autorisait tacitement d'obligatoires exceptions ; il répondait ainsi à des nécessités pressantes. On ne lui a vivement reproché que sa limitation de crédits, qui semble créer une incertitude pour l'avenir ; il est juste d'ajouter que les navires francisés avant le 31 décembre 1916 auront encore droit à la prime pendant quinze ans. Dans son ensemble,

l'arrêté du 14 novembre 1901 est une innovation législative très heureuse.

Il n'est pas de bonne loi qui ne gagne à être exécutée. Or, l'arrêté du 14 novembre 1901 n'est pas encore entré en vigueur. On a d'abord objecté à sa mise en service des difficultés budgétaires à régler, en même temps que l'on attendait d'un moment à l'autre le vote de la loi métropolitaine de 1902, que l'on supposait moins systématiquement opposée à l'arrêté colonial que l'archaïque loi de 1893. Voilà que le contraire se produit et que les conditions faites pour la composition des équipages sont plus dures dans la nouvelle loi de 1902 que dans l'arrêté de 1901 ! Vif émoi dans le monde maritime indo-chinois. On fait valoir que la loi métropolitaine n'est pas encore promulguée en Indo-Chine. Cet argument n'en est pas un, car la promulgation ne saurait tarder. Sur ces entrefaites, le gouvernement général a entrepris de rassembler à Hanoï en décembre 1902 une commission consultative de quelques notables commerçants, présidée par M. d'Abbadie, le directeur des Messageries Fluviales du Tonkin, pour étudier cette grave question et lui soumettre un rapport. Il faut aviser à sortir au plus vite de cette impasse législative, qui pourrait nous faire perdre le fruit de nos efforts et de notre patriotique agitation de l'opinion publique.

Il pourrait sembler que les facilités édictées dans la loi métropolitaine de 1902, à elles seules, soient suffisantes pour donner satisfaction à nos armateurs. La réalité est tout autre et l'engagement d'un seul officier de commerce français, même d'un capitaine, représente un tour de force assez rare. Les capitaines français ne veulent naviguer que dans les mers d'Europe, et ils ne consentent à s'expatrier que munis de contrats inadmissibles pour les armateurs, qui, en cas de résiliation ou de maladie, ont toujours les

frais de rapatriement à leur charge. On pourrait peut-être venir à bout de cette difficulté en prenant de très jeunes capitaines, parmi ces récents diplômés, si nombreux en France, qui languissent dans des postes en sous-ordre et désirent tant commander ! L'essai serait intéressant à faire. Un autre procédé curieux, qui sera sans doute appliqué sur les navires de la nouvelle *Compagnie française de cabotage des mers de Chine*, consisterait à permettre aux capitaines d'avoir leur famille à bord, ce qui a lieu sur un très grand nombre de bâtiments anglais qui ne naviguent pas plus mal pour cela. Serait-ce possible avec nos habitudes françaises ? On ne sait qu'imaginer pour attirer vers l'Indo-Chine du personnel national. Il faudrait aussi exiger, pour le bien du service, la connaissance courante de la langue anglaise, si usitée en Extrême-Orient et sans laquelle il est impossible de traiter la moindre question commerciale.

Dans l'état actuel des choses, il nous a paru intéressant de connaître à cet égard l'opinion de quelques personnes expérimentées. Voici en substance l'avis de l'obligeant directeur de la maison Monty à Haïphong, M. Rousé : « Ce qu'il nous faudrait, nous dit-il, c'est la plus absolue liberté, la plus grande initiative. L'arrêté de novembre 1901, malgré son excellente clause restrictive du « cas de force majeure », ne donne pas une faveur suffisante à l'armement colonial. Les officiers ou les matelots français ne restent presque jamais. Ils ont le spleen, se déclarent malades, demandent à être rapatriés avec indemnités, ce que la loi régissant l'inscription maritime leur accorde, par une de ces nombreuses obligations qui pèsent si lourdement sur nous. On peut se déclarer bien heureux, d'ailleurs, lorsque le peu de valeur des gens que l'on réussit à engager ne vient pas encore rendre le recrutement plus difficile. Nous avons fait un essai loyal sur les vapeurs *Hanoï* et *Hong-Kong*. L'état-

major est reparti sur sa demande, et je pourrais vous citer comme exceptionnel le cas d'un Français resté six ans dans la colonie. A l'heure présente, nous ne comptons sur nos rôles que cinq Français, le reste est composé de sujets danois. Ceux-ci sont habitués au pays, et nous les recrutons très facilement dans les Sailors'Homes des colonies anglaises, à Hong-Kong en particulier. De plus, ils parlent tous couramment l'anglais, ce qui est un précieux avantage pour nos relations commerciales et pour les ordres à donner à bord aux inférieurs chinois. »

Cette opinion présente la question sous son véritable et triste jour.

L'existence de notre marine coloniale dépend en partie de la manière dont sont établis les droits de phare et d'ancrage. A ce sujet, il n'est pas inutile de faire remarquer que l'Indo-Chine, comme la métropole, se trouve sur les grandes routes maritimes du monde. Les lignes étrangères reliant l'Europe à l'Extrême-Orient partent de points précédant la France dans l'ordre des escales, pour aboutir en des ports plus éloignés que ceux de la colonie ; les possibilités d'escale de ces navires, sur nos côtes au départ, sur celles de l'Indo-Chine à l'arrivée, en sont considérablement accrues. En France, on s'est vite rendu compte de cette situation, qui permet aux vapeurs étrangers ayant un chargement presque terminé, de venir prendre du fret dans nos ports, à un bon marché sans inconvénient pour eux, puisqu'il ne s'agit que de compléter leur cargaison. On ne s'est pas assez préoccupé de ce grave problème en Indo-Chine, malgré les quelques idées assez justes qui servent de base aux règlements en usage.

« L'aventure qui consiste à attirer par toutes sortes de faveurs les navires étrangers à venir nous disputer le fret serait périlleuse et condamnable », disait M. Raynal lors de la discussion de la loi de 1897 au Sénat. Pour créer, en

vertu de ce principe, un régime de faveur à notre marine coloniale, on ne peut raisonnablement pas revenir aux surtaxes de pavillon, qui provoqueraient aussitôt les réclamations des puissances intéressées, suivies sans doute de représailles. Le titre même des droits de phare indique assez clairement qu'il s'agit d'un péage devant rétribuer une organisation rendant indifféremment service aux nationaux et aux étrangers ; la plus élémentaire justice, à défaut de l'intérêt bien entendu, interdit le procédé des surtaxes. Il faut donc revenir aux péages consacrés par la nouvelle loi métropolitaine de 1902, qui autorise les droits par tonneau de jauge ou par tonne de marchandise manipulée. Puisqu'il s'agit de préserver l'Indo-Chine d'escales étrangères trop nombreuses, le moment est venu de remarquer qu'il y a entre les deux modes de taxation une différence radicale. Un exemple le fera mieux comprendre. Prenons un navire de 3 000 tonneaux allant à Singapour, à Hong-Kong, avec une escale à Saïgon, où il embarque 50 tonnes de marchandises. Si le droit est fixé au tonneau de jauge, il paiera pour 3 000 tonneaux ; s'il l'est à la quantité de matière embarquée, il paiera pour 50 tonnes. Nous avons donc tout intérêt à établir nos droits de phare et d'ancrage *au tonneau*. Pour notre marine coloniale, faisant des voyages réguliers entre l'Indo-Chine et les ports voisins d'Asie, aucun des deux procédés ne présente d'avantage marqué sur l'autre, car ses navires arrivent dans les ports de notre possession ou les quittent avec des chargements complets, qui donnent un poids de marchandises presque égal à la jauge nette. Nous en avons une preuve assez claire dans la métropole. Le règlement des droits de quai du 3 février 1872, taxant au tonnage, contribua, avec la loi de 1881, au relèvement de notre marine marchande ; celui du 9 juillet 1897, taxant à la marchandise embarquée, se com-

binant avec la loi de 1893, eut des effets tout opposés. Les transatlantiques allemands qui font escale à Cherbourg en savent quelque chose, et depuis la promulgation de la loi de 1902, qui vise au développement de notre marine de commerce, nous sommes encore sous le régime du règlement de 1897, qui encourage les escales étrangères. Pour ne pas reproduire en Indo-Chine un antagonisme aussi bizarre, nous devons logiquement taxer au tonnage, pour appuyer énergiquement l'arrêté des primes de 1901 (1).

Jusqu'au 1^{er} janvier 1902, notre législation indo-chinoise manquait d'unité, et les droits de phare et d'ancrage étaient appliqués différemment en Cochinchine et en Annam-Tonkin, par des décrets datant respectivement de 1895 et de 1897. Puis, cette organisation ayant donné lieu à des difficultés pratiques, on l'a refondue et unifiée par l'arrêté du 12 novembre 1901, qui régit les péages dans l'Indo-Chine tout entière. L'administration dit avoir réalisé un « allègement sensible aux taxes des navires », dans un but d'expansion commerciale, mais le résultat obtenu ne paraît pas aussi évident. L'ancien système avait sans hésitation appliqué en Annam-Tonkin le procédé des surtaxes de pavillon en décuplant le droit pour les navires étrangers. Nous trouvons dans le tableau promulgué en 1895 une taxe de 0 fr. 05 par tonneau pour nos navires et de 0 fr. 50 pour les vapeurs des autres pays; ceux-ci, il est vrai, pouvaient par un abonnement, réduire leurs frais à 2 fr. par trimestre, ce qui n'en constituait pas moins un traitement rigoureux qui a motivé les réclamations des puissances (2). Le même

(1) On a soutenu quelquefois la nécessité de la venue des navires étrangers dans nos ports pour y attirer le fret national et créer un courant commercial dont nos navires auraient bénéficié ensuite. Cette théorie de M. Guillaïn ne peut s'appliquer à l'Indo-Chine, dont les produits affluent naturellement à Saïgon et à Haïphong, sans autre voie plus économique.

(2) Il eût fallu qu'ils fissent 40 voyages par trimestre pour ne payer que le tarif national.

ancien système, en Cochinchine, fixait à 30 cent. (0 fr. 30) par tonneau les droits de phare et d'ancrage, les faisant ainsi dépendre du taux de la piastre. Les fluctuations de ce dernier influaient sur le total des recettes de la colonie. En Cochinchine également, de nombreux cas exceptionnels étaient prévus, comme l'exemption complète des droits pour les navires faisant des voyages réguliers entre l'Indo-Chine et l'Europe, et la demi-exemption pour ceux venant d'Asie et allant en Europe, ou *vice versa*. L'arrêté entré en vigueur le 1^{er} janvier 1902 (le régime actuel par conséquent) remplace ces tarifs particuliers par un *droit général de 0 fr. 80 par tonneau*, à percevoir dans toute la colonie ; c'est donc celui qu'il convient d'analyser et de commenter.

On peut l'envisager successivement au point de vue des diverses entreprises qui ont des intérêts en Indo-Chine. Nos compagnies métropolitaines, avec leurs forts tonnages, fourniraient au total annuel des douanes et régies un appoint important, si de nombreuses clauses d'exemption n'étaient spécifiées. Les paquebots postaux des Messageries Maritimes, par exemple, ne paient pas de droits. Les autres compagnies rentrent dans le cas de l'article 5 (§ 8) qui dit *que les navires faisant un service régulier entre l'un des ports de l'Indo-Chine, considéré comme escale ou tête de ligne, et les ports de tous autres pays, sauf ceux envisagés à l'article 11 (1), sont libérés des péages*. Il faut s'empres-
 ser de dire que la condition est pour cela que les vapeurs fassent au moins trois voyages par an, et les voiliers deux. Comme les conditions d'exemption sont personnelles aux navires, diverses compagnies et notamment les Chargeurs-

(1) Ces ports de l'article 11 sont ceux situés dans la zone dont nous avons déjà parlé pour l'arrêté des primes, et dont les limites sont :

L = 7°, 15' Sud.
 L' = 58° » Nord.

G = 98° Est.
 G' = 140° Est.

Réunis, ont réclamé contre ces délais trop étroitement consentis. Les Chargeurs-Réunis font ressortir qu'il n'est possible d'y satisfaire qu'en se bornant à Marseille comme escale de France, ce qui sacrifierait les régions du Nord et de nombreux intérêts français. Le voyage d'un vapeur des Chargeurs comporte en effet un départ de Dunkerque les 25 et de Marseille les 11 de chaque mois, soit 16 jours employés à la navigation sur les côtes de France, ou 32 sur un voyage complet. Nous devons ajouter à ces 32 jours les deux mois des traversées, le séjour en Indo-Chine et le séjour en France pour arriver à un total supérieur à quatre mois, en y mentionnant les réparations et les passages au bassin. Il est donc clairement prouvé qu'il est presque impossible à nos navires de remplir les conditions exigées pour l'exemption. Pour les voiliers, l'obligation du voyage par semestre est encore plus dure. La réalité des faits nous montre que beaucoup de nos navires sont loin d'avoir un traitement de faveur, et qu'ils paient intégralement les droits de phare et d'ancre, en même temps que des taxes de pilotage par trop élevées.

Comment, avec cette nouvelle réglementation, devra payer notre marine coloniale naissante ? Les armateurs rentrent dans le cas de l'article 7 :

« Les navires effectuant des voyages entre l'un des ports de l'Indo-Chine, comme tête de ligne ou escale, et les ports de l'article 11, et ayant accompli six voyages dans le courant d'une année, ne sont assujettis, à partir du septième voyage, qu'au paiement du cinquième de la taxe (1). »

En réalité, la mention contenue dans cet alinéa ne constitue une mesure de faveur pour nos navires que lors-

(1) Les navires français ne bénéficient du paiement du cinquième des droits, pour tous leurs voyages, qu'à partir du seizième parcours.

qu'ils ont dépassé leur seizième voyage. A tonnage égal, entre le sixième et le seizième voyage, le navire étranger jouit déjà de sa réduction du cinquième, alors que le navire français est soumis au droit commun. L'égalité n'a lieu que du premier au sixième voyage. Doit-on prendre cette restriction comme une manière détournée d'engager nos navires coloniaux à faire plus de seize voyages par an, ou comme un moyen d'éviter les réclamations étrangères à l'occasion de leurs avantages ? Toujours est-il que ces droits ainsi conçus n'ont pas été favorablement accueillis au Tonkin, où la maison Marty s'est faite l'écho principal des plaintes. Dans une réclamation récemment adressée au Gouvernement, elle a mis en évidence les points faibles de l'arrêté. Il ne pouvait en être autrement au Tonkin qui vivait jusqu'ici sous l'ancien système des surtaxes de pavillon, maintenant abandonné. La quotité du droit, d'ailleurs, est encore un argument. Fixée primitivement au Tonkin à 0 fr. 05 pour les navires français et à 0 fr. 50 pour les étrangers, on l'unifie à 0 fr. 40 : allègement de 0 fr. 10 pour les étrangers, alourdissement de 0 fr. 35 pour les Français. « Nous supporterions cette taxe assez facilement, nous dit encore M. Rousé, si elle n'était illogique et si elle n'avait l'air de faire adroitement rentrer dans la caisse de la colonie l'argent qui en sortira avec l'arrêté des primes. » Cette boutade a pourtant un côté sérieux qui fait désirer un remaniement de la situation créée par le règlement du 12 novembre 1901.

*
**

Le moment est donc venu de reprendre courage et de travailler au relèvement de notre pavillon en Extrême-Orient. Déjà certains faits récents nous montrent une

tendance meilleure et une initiative qui ne demandent qu'à se manifester. Dans l'étude des entreprises actuellement existantes ou en formation, nous ne saurions passer sous silence l'énergie et la persévérance de ceux des nôtres qui ont lutté pendant les mauvais jours, sans défaillance, *sans primes*, malgré une législation qui leur imposait des obligations sans leur donner en retour le moindre avantage. Que l'on nous permette de rendre à ces hardis Français, à qui l'on doit de n'avoir pas vu notre pavillon entièrement disparaître, l'hommage de notre reconnaissance et de notre admiration !

C'est surtout à la compagnie Marty que nous devons le maintien de nos positions et l'arrêt dans une déroute que rien ne semblait limiter. Cette compagnie s'est formée en 1891 pour relier le Tonkin à Hong-Kong, en s'arrêtant aux escales intermédiaires et en desservant l'île d'Haïnan, sur les côtes de laquelle les Messageries Maritimes n'avaient fait l'année précédente qu'une éphémère apparition. Grâce à la compagnie Marty, notre participation au mouvement du port de Hong-Kong s'est maintenue sans recul. Celui d'Haïnan accusait en 1895 une circulation annuelle de 432 bâtiments de la compagnie, avec 232 474 tonneaux, contre 200 navires d'autres pavillons, jaugeant seulement 156 406 tonneaux. A Hoï-Hao, port du nord de l'île, la proportion du nombre des entrées françaises est de 150 à 632 en 1895. Ces chiffres sont honorables, brillants même, si l'on tient compte de ce que notre compagnie était réduite à ses seules forces, et de ce qu'elle devait lutter contre la concurrence allemande, toujours plus audacieuse, qui était venue s'installer à Haïphong par les compagnies Diedrichsen et Jebsen, de Hambourg. Et le fret entre le Tonkin et Hong-Kong, à quelques mois près, n'est guère en rapport avec le tonnage global des compagnies qui se le partagent !

Les Célestes eux-mêmes voulurent se mettre de la partie et disputer aux compagnies déjà existantes la suprématie sur la ligne exploitée; ils constituèrent une société de navigation à laquelle un tiers prêta sa raison sociale. Les Européens oublièrent leurs vieilles rancunes pour faire face à l'ennemi commun : Français et Allemands se syndiquèrent et, par une entente, firent baisser le prix du fret jusqu'à 0 fr. 30 et 0 fr. 10 par sac de riz. La guerre se poursuivit à outrance. Elle se termina par l'écrasement de l'entreprise chinoise, qui manquait de capitaux, mais, du côté des vainqueurs, les pertes étaient grandes. Elles se montaient à 300 000 piastres pour la maison Marty, qui avait soutenu l'honneur du pavillon français et qui n'allait plus avoir dorénavant qu'à combattre les navires allemands.

La compagnie a sa maison principale à Hong-Kong et sa succursale à Haïphong. Sa flotte, sans réunir un tonnage considérable, est cependant largement suffisante pour les lignes qu'elle dessert. Nous y trouvons le *Hanoï* et le *Hong-Kong*, deux vapeurs de 630 tonneaux, et le *Hué*, à deux hélices, de 705 tonneaux; ces trois navires ont un port en lourd de 1 200 à 1 300 tonnes. Deux autres plus petits, le *Hoï-Hao* (509 tonneaux) et le *Haïnan* (249 tonneaux), sont réservés à la navigation de l'île d'Haïnan et ne viennent à Haïphong que lorsque l'importance du trafic justifie leur présence. Dans ce cas, pendant la forte exportation du Tonkin, il arrive même à la compagnie Marty d'affréter des navires étrangers et de les faire naviguer sous pavillon français. Pour se fournir de ses propres bâtiments, elle a laissé libre cours à son choix; ainsi le *Hanoï* et le *Hong-Kong* ont été construits à Sunderland, le *Hué* et le *Hoï-Hao* achetés au gouvernement de Formose. On voit l'utilité qu'il y a à autoriser nos futurs armateurs à faire sur place des achats ou des commandes de navires.

Depuis notre établissement à Quang-Tchéou-Wan, les vapeurs Marty desservent cette enclave, et reçoivent de la colonie pour le parcours Haïphong-Quang-Tchéou-Wan une subvention calculée par mille effectué ; la ligne continue ensuite sans subvention sur Hong-Kong. La compagnie se déclare fort peu satisfaite de ce contrat, qui l'oblige à ordonner des départs fixes, sans considération des questions commerciales, pour un mouvement de passagers et de marchandises insignifiant et une redevance assez faible. Lorsqu'il s'agit d'un vapeur comme le *Hué*, par exemple, qui consomme beaucoup de charbon, le gain de ce voyage bimensuel devient problématique.

Telles sont les grandes lignes de l'exploitation actuelle. Le dernier mot des directeurs n'est pas dit, et nous pourrions voir d'ici peu une ligne créée sur le Yang-Tsé pour relier Shang-Haï à Hankéou, ligne dont nous avons déploré l'absence et qu'une maison de Shang-Haï, Racine Ackermann et C^{ie}, est venue demander instamment au gouvernement général, en l'incitant à accorder au début une légère subvention. Nous avons même été sur le point de réaliser une entreprise plus grandiose. L'idée du gouvernement ayant été d'assurer d'une manière permanente les relations de notre ministre à Pékin avec le gouverneur de l'Indo-Chine, des pourparlers furent engagés avec la maison Marty pour la pressentir au sujet d'une ligne de navigation allant du Tonkin au golfe du Petchili. D'un commun accord, on s'accorda à fixer le point terminus à Haïphong, en adoptant les escales de Pak-Hoï, Hoï-Hao, Quang-Tchéou, Hong-Kong, Takou, New-Chang, Dalny, Chemoulpo, Shang-Haï et retour. Comme on le voit, il ne s'agissait de rien moins que d'organiser un vaste service de cabotage de la Chine, subventionné par l'Indo-Chine, mettant en ligne des capitaux et des navires en rapport avec l'objectif à

atteindre. Hélas ! tout est retombé dans l'oubli, et ce louable plan ne figure plus qu'à titre documentaire dans les cartons de la compagnie Marty !

L'île d'Haïnan, dont la compagnie Marty ne dessert qu'une partie, verra d'ici peu le pavillon français d'une manière plus continue. En février 1901, on nous annonçait d'Hoï-Hao qu'un de nos compatriotes, M. Laune, venait de s'associer à un Chinois élevé à la française pour organiser un service de cabotage autour de l'île, avec un grand nombre de chaloupes à vapeur de 60 tonneaux environ. Ce tonnage a l'avantage de permettre à ces petits bâtiments l'accès des divers mouillages du littoral, mais il n'est pas suffisant pour supporter sans avaries les typhons ou seulement la houle ordinaire de la mousson du nord-est. A Hong-Kong, nos nationaux s'agitent. MM. P. Lemaire et C^{te}, successeurs de M. Sculfort, établissent une succursale à Quang-Tchéou et relient notre possession à Canton par un service régulier. Un Lyonnais, M. Prévoux, crée une ligne de chaloupes dans le delta du Sikiang et affecte le vapeur français *le Rhône* à la ligne Canton-Hong-Kong. Cette expansion maritime doit logiquement suivre les efforts que nous avons faits dans l'estuaire de la Chine méridionale, et dont la création d'une poste et d'un hôpital français à Canton ont été de suffisantes manifestations. Par ailleurs, on se rappelle l'influence que nous a donnée dans les parages de la rivière des Perles la présence continue, lors des événements de 1900, de nos canonnières *Styx*, *Comète*, *Argus* et *Vigilante*. Le pavillon français flottait partout. Nous devons conserver précieusement nos avantages dans cette région maritime, et tirer parti de notre position commerciale de Quang-Tchéou-Wan.

En Chine encore, nous allons inaugurer un service français de cabotage entre Shang-Haï et Ning-po, destiné à

compléter la ligne maritime russe créée pour relier Dalny, l'aboutissement du Transsibérien, à Shang-Haï. Les vapeurs qui vont y être consacrés sont en construction à l'arsenal de Fou-Tchéou ; on s'est arrêté pour eux au type ferry-boat, pour des raisons d'exploitation commerciale.

A côté de ces initiatives louables, l'Indo-Chine elle-même semble pauvrement partagée. Nous nous refusons à faire intervenir à l'actif du pavillon français les nombreuses chaloupes françaises ou chinoises qui parcourent les deltas des grands fleuves, du Mékong et du fleuve Rouge.

Pourtant, cette navigation fluviale acquiert à Saïgon une importance considérable, étant données l'étendue du réseau à desservir, la profondeur des rivières et la distance des points extrêmes des parcours. Toute concurrence étrangère est ici écartée, car les pavillons des autres pays n'ont le droit de paraître que dans la partie du Donnaï comprise entre la capitale et la mer. De nombreuses chaloupes à vapeur portant les trois couleurs appartiennent cependant à des sujets étrangers, Chinois pour la plupart. Ainsi, l'armateur Yeng-Seng possède 25 chaloupes doublant toutes les lignes des Messageries Fluviales, auxquelles il a enlevé une grande partie de la clientèle annamite, en raison de ses facilités de paiement et de ses moindres vexations. Avant cette flotte vient celle des Messageries Fluviales de Cochinchine, composée de 20 navires de petite taille et de 13 chaloupes, assurant tous les services postaux vers l'intérieur et les remorquages éventuels⁽¹⁾. A côté de ces importantes compagnies figurent des chaloupes à vapeur inscrites sous des rubriques diverses (Compagnie des dragages, maison Bourguignat, maison Berthet.....). D'une façon générale,

(1) Cette entreprise est dirigée par M. Simon, lieutenant de vaisseau hors cadres, depuis la mort de M. Blanchet.

ces différentes unités ne peuvent naviguer qu'à la condition d'avoir une autorisation du lieutenant-gouverneur, autorisation qui n'est accordée qu'après l'examen d'une commission de surveillance des Travaux publics, qui formule un avis sur les aptitudes nautiques du navire intéressé.

Le compte des navires français ayant leur port d'attache à Saïgon est très rapidement dressé. La plupart de ces bâtiments ont d'ailleurs un état civil assez douteux aux termes des règlements métropolitains, mais on ferme les yeux volontiers, pour éviter d'étouffer dès l'origine les tentatives intéressantes d'armement. La Compagnie Nantaise se lança jadis sur ce terrain, dirigée par la maison Denis, avec deux ou trois voiliers et quelques vapeurs de construction ancienne. Ce grand cabotage, précurseur immédiat des essais actuels, a disparu depuis longtemps. De nos jours l'*Hélène* (240 tonneaux), appartenant à M. Berthet, de Saïgon, s'est essayée au cabotage de la côte d'Annam, avec escales à Phan-Tiet, Phan-Rang, Nha-Trang, Song-Cau et Qui-nhon, en poussant rarement jusqu'à Tourane. Malheureusement, l'*Hélène* a été achetée à Singapour à un prix beaucoup trop élevé, et le cabotage, assez faible, ne la paie pas de ses frais. Le transit qui s'effectue entre les différents ports de la côte Est est pour une bonne moitié acquis aux jonques, en résultat de longues traditions contre lesquelles les méthodes modernes n'ont aucun effet. Dans ces conditions, les armateurs ne songent pas à étendre leur ligne sur Singapour ; ils le feraient d'autant moins facilement qu'ils sont négociants exportateurs, cherchant avant tout à attirer le fret à Saïgon pour le réexpédier ensuite. La seule modification à prévoir serait peut-être l'établissement d'une ligne directe de Vinh à Hong-Kong. En tous les cas, la future prime serait d'un grand secours pour cette entreprise qui végète un peu.

La *Melita*, appartenant à MM. de Barthélemy et de Pourtalès, résidant à Camraigne, fait aussi la côte d'Annam d'une façon intermittente : le fret guide ses voyages. Ici encore, bénéfices capricieux. Les armateurs ont heureusement pour eux l'appui d'une forte réserve de capitaux, qui rassure pour leurs tentatives ultérieures. Un nouvel appel de fonds vient d'être fait.

M. Jouffroy d'Abbans, consul de France à Singapour, a armé sous pavillon français un vapeur de 713 tonneaux, le *Baïkal*. Ce bâtiment n'a le bénéfice de sa nationalité que sur un permis de navigation délivré par son propriétaire ; à part cela, le capitaine est anglais, l'état-major étranger, et aucune des obligations requises pour la francisation n'est remplie. Cette situation bizarre, qui a provoqué de vives réclamations lors d'un récent passage du *Baïkal* à Saïgon, paraît avoir été voulue pour lui réserver sur la côte d'Annam le traitement de faveur accordé aux navires nationaux. Elle reste donc plus que jamais sujette à enquête.

Yeng-Seng, l'armateur chinois dont nous avons parlé, possède la *Numidie*, achetée par un courtier français et conduite à Saïgon, depuis francisée sous le nom de *Kampot*. Pour obtenir cette francisation qu'exige la nationalité du propriétaire, Yeng-Seng s'est mit de compte à demi avec un certain Totong, Chinois naturalisé Français, propriétaire de l'usine Nam-Luong. La francisation de la *Numidie*, pourtant parfaitement régulière, a causé une très vive effervescence, assez peu fondée, dont l'effet a été d'éveiller l'attention des pouvoirs sur la situation incertaine des navires français fréquentant Saïgon. Un registre d'immatriculation a été ouvert dans la capitale, et le *Kampot* y a été le premier inscrit.

Le *Donnai* (376 tonneaux), des Messageries Fluviales, fait un service postal régulier et subventionné entre Saïgon et

Bangkok, avec escales à Poulo-Condore, Hatien et Chantaboun.

La compagnie française d'Extrême-Orient, à laquelle appartiennent la *Maritta* et la *Lilia*, a connu quelque activité à la suite de l'importation du matériel de chemin de fer. Elle fait en Indo-Chine des voyages irréguliers, à peu près tous les trois mois.

L'insuffisance actuelle de nos navires est telle, qu'elle a donné à plusieurs capitalistes l'idée de constituer une société, la *Compagnie française de cabotage des mers de Chine*, pour remédier en plusieurs points à l'absence de nos vapeurs de commerce. Très bien accueillie par les négociants chinois de Bangkok et de Singapour, demandée avec instance par tous les Français d'Extrême-Orient, elle a débuté en faisant plusieurs voyages de riz entre Saïgon et Batavia, et poussera incessamment vers le nord, vers Hong-Kong et Shang-Haï. Ses vapeurs sont d'un type tout spécial ; le *Quang-Nam* (694 tonneaux), le *Binh-Thuan* (984 tonneaux) que nous avons eu la bonne fortune de visiter, furent les deux premiers. Depuis la récente décision du conseil d'administration, on porte leur nombre à six par une augmentation du capital. Le *Phu-Yen* vient d'être lancé à Thornaby-on-Tees, aux chantiers Craig-Taylor et C^{ie}, pourvu d'aménagements du dernier confortable pour passagers, et doté des machines perfectionnées de l'*Engineering Company Limited* de Sunderland. Il viendra sous peu se joindre à ceux qui entament dès aujourd'hui la lutte pour la renaissance de nos intérêts et de notre influence (1).

Cette entreprise, comme les autres, aura sans doute des débuts pénibles, car il s'agira pour elle de troubler des habitudes acquises, de s'immiscer dans un marché occupé

(1) La compagnie a pour agents à Saïgon MM. Weill Wormser et Ascoli.

jusqu'ici par d'autres. On connaît la façon de faire de nombre de négociants chinois ou même européens. Pour le transport de leurs marchandises, ils passent un contrat avec une société quelconque de navigation, contrat de location à la suite duquel un ou plusieurs navires sont attachés en permanence au service de ces maisons de commerce, avec un bénéfice de 3 000 à 4 000 piastres par mois. Il y a certains navires à bord desquels les chargeurs locataires entretiennent un *compradore*, sorte de gérant de la cargaison, uniquement occupé des questions commerciales, ne laissant au capitaine que le soin purement nautique de conduire le navire. Dans quelques ports, un vapeur libre risquerait de ne pas trouver de fret s'il n'était à l'avance affilié à ces maisons de commerce ou loué par elles. N'y aurait-il pas d'inconvénient pour notre pavillon à essayer de ce système ? Aucun, répondent les personnes compétentes, et ce serait même là un moyen excellent de débiter sans grand effort en évinçant nos concurrents. Les Chinois eux-mêmes n'auraient aucune répugnance à engager nos navires, car la question du taux du fret est la seule qui soit d'un poids quelconque en la circonstance. A Hongay en particulier, les vapeurs qui viennent charger du charbon au nom des maisons chinoises sont indifféremment des anglais, des allemands, des danois, des norvégiens, sans règle fixe et avec de nombreux changements. Nos armateurs n'ont jamais voulu se lancer dans une telle opération, un peu à cause d'une législation arriérée : la Compagnie Nantaise avait bien essayé avec la *Loire-Inférieure* et la *Sarthe* en 1893, mais l'essai n'a pas eu de suite. Il serait pourtant si intéressant de le renouveler !

Voilà donc l'exposé fidèle de notre situation en Extrême-Orient. Nous y relevons des entreprises nouvelles qui ne demandent qu'à prospérer, des audaces intelligentes, des fondations d'hier, toute une suite de symptômes qui paraissent

marquer la fin de la longue période de décadence que nous venons de traverser. Ces prodromes ne doivent pas être considérés comme l'ultime but du mouvement actuel, mais comme un encouragement, un appel aux énergies que nous devons prodiguer. Le gouvernement de l'Indo-Chine, pour sa part, doit voir en eux l'indication d'une série de mesures qui lui restent à prendre pour nous faciliter la tâche, cette tâche grandiose et sainte du relèvement national.

*
**

Les réformes nécessaires, les facteurs de prospérité que nous venons d'analyser sont évidemment importants, mais, avant eux et plus haut qu'eux se placent des remèdes généraux, un traitement d'ensemble, dont l'effet sera aussi rapide que celui de ces expédients qui ne guérissent que la plaie locale. Et d'abord, ne semble-t-il pas que le meilleur moyen d'encourager une marine en formation soit de lui donner de la matière de transport, *du fret*? Partout, en Extrême-Orient, les compagnies se plaignent de la concurrence des adversaires, pour la raison bien simple que le tonnage global mis en jeu dépasse la quantité de marchandises à charger⁽¹⁾. Nous n'avons aucun moyen de changer un tel état de choses en Chine et aux Philippines, par exemple, mais nous pouvons le faire dans cette Indo-Chine dont nous régissons les destinées suivant notre bon vouloir. Notre ex-

(1) Le cabotage d'Extrême-Orient traverse actuellement une crise pénible, tant à cause de la concurrence acharnée des diverses compagnies entre elles que de l'avisement des frets. Celui de Hong-Kong à Saïgon, de 1901 à 1902, baisse de moitié (de 27 cents à 13 cents); celui de Hong-Kong à New-Chang (Petchili) passe de 70 cents à 25 cents!

Les actions de la compagnie Douglas, émises à 50 dollars, sont tombées à 42; celles de la *China Manila Co*, émises à 50 dollars, en valent aujourd'hui 32; celles de la compagnie Jardine-Mattheson ont perdu le tiers de leur valeur première. La situation est donc assez grave.

pansion extérieure est limitée du fait que notre colonie n'est qu'un pays de monoculture, qui n'exporte que du riz, où tout se règle d'après la bonne ou la mauvaise récolte de cette denrée, la prospérité générale comme la balance budgétaire. En 1901, la Cochinchine exporte 758 539 tonnes de riz, et le Tonkin 150 818 seulement, soit au total 909 357 tonnes ; les autres exportations paraissent dérisoires à côté de ce chiffre, de sorte que presque tout le fret que nous fournissons dépend d'un seul facteur, qu'un concours de circonstances malheureuses peut compromettre. En 1899, sur une exportation totale de 135 millions de francs, le riz donnait à lui seul 98 millions, les saumures et les denrées coloniales ne venant après qu'avec 8 et 7 millions ! On conçoit toute l'urgence qu'il y a d'abord à assurer le progrès de notre sortie de riz, et ensuite à amener à côté de cette base primordiale l'apparition sur le marché des transports d'autres marchandises. Il faut, en un mot, encourager les cultures ou les industries nouvelles, tout ce qui peut avoir une heureuse répercussion sur nos compagnies d'armements. Nous arrivons ainsi, en suivant le développement de notre idée première, à prôner les dépenses faites en vue de l'amélioration agricole, au lieu et place de celles consacrées à certains chemins de fer dont l'utilité reste problématique. Un chemin de fer, partant d'un port et traversant une région où il n'y a rien, n'amènera rien à ce port, qu'auraient aussi bien alimenté les voies fluviales venant d'un arrière-pays riche. Par des irrigations nous pouvons, en dépensant 300 millions, mettre 2 millions d'hectares en valeur (1) au grand bénéfice de notre exportation. Des défrichements s'imposent, comme dans le Yen-Thé, dont M. Brenier parle en ces termes : « Plus de la moitié des terres abandonnées au moment de la

(1) Chiffres empruntés au livre de M. le capitaine Bernard.

« piraterie aura été remise en valeur, d'après l'estimation du résident de la province, dans l'espace de cinq à six ans, par une immigration d'anciens habitants revenant du « Delta. Toute cette activité a commencé à avoir sa *répercussion sur le commerce du riz.* » C'est un exemple à suivre partout, mais, en l'absence complète de compétence personnelle, nous laisserons aux spécialistes le choix des voies et moyens, nous contentant de juger d'après les résultats en tonnes, toujours au point de vue supérieur de notre marine marchande.

Quelles sont les denrées importantes que l'Indo-Chine exporte, le riz mis à part ? Le total en sera vite fait d'après un document semi-officiel (1).

Le thé. — Le Tonkin en a exporté 4 tonnes en 1899 et 4 tonnes et demie en 1900, tandis que la part de l'Annam est de 180 tonnes en 1900 et de 149 tonnes en 1901 ; l'Indo-Chine, notons-le, importe chaque année environ 1 000 tonnes de thé chinois ! Le sucre de l'Annam est d'une importance légèrement supérieure. La progression de l'exportation est la suivante :

1897	8 029 tonnes.
1898	5 796 —
1899	6 691 —
1900	8 798 —

Sans excédent sensible de 1900 sur 1897, le café ne donne presque rien. En 1899, on en exportait 10 tonnes de la Cochinchine et 2 du Tonkin ; en 1900, 600 kilogr. seulement pour toute l'Indo-Chine. Et la France achète annuellement 6 000 à 7 000 tonnes de cafés indiens. Le tabac n'est l'objet d'aucune constatation aux statistiques, alors qu'il

(1) *Le Développement économique de l'Indo-Chine*, par M. BRENIER, sous-directeur du commerce, auquel nous empruntons ces quelques chiffres en tonnes, divisant par 1 000 des totaux éblouissants en kilogrammes.

vient à merveille sur ce sol indo-chinois, et qu'un nouveau tarif douanier a motivé l'arrachement des plants, dans la région de Tay-Ninh, par les paysans furieux.

Il n'y aurait rien d'impossible à ce que notre colonie devînt un riche marché de soie, qui remplacerait pour nos navires celui du Japon, que nous avons laissé se fermer à notre marine. Cependant, l'exportation des soies grèges, pour toute l'Indo-Chine, accuse :

En 1897	193 tonnes
1898	190 —
1899	185 —
1900	158 —
1901	139 —

ou une diminution très régulière que l'administration explique en invoquant l'achat toujours plus grand de la soie par les indigènes dont la fortune s'accroît (?). Le commentaire est ingénieux, mais il ne change rien à une situation qui est d'autant plus regrettable qu'il s'agit là d'une marchandise chère qui pourrait supporter de gros frets.

Les peaux brutes sont également en décroissance. On trouve :

1897	2 013 tonnes.
1898	2 274 —
1899	2 603 —
1900	1 358 —
1901	1 020 —

Le coton, comme nous l'avons vu à propos de Pnom-Penh, a sensiblement baissé. Le coprah, dont la France achète annuellement 7 000 tonnes aux Philippines et à Java, n'est plus à présent que l'objet d'un simple trafic.

Exportation du coprah.

1897	4 112 tonnes.	1900	3 311 tonnes.
1898	3 084 —	1901	1 456 —
1899	4 224 —		

Nous ne parlerons que pour mémoire du caoutchouc, dont l'exportation était en 1901 de 106 tonnes seulement, et avait périclité à la suite de circonstances malheureuses.

En sus du riz, nous trouvons donc un fret agricole de 12 000 tonnes environ à l'exportation indo-chinoise. En regard, que voyons-nous aux Indes néerlandaises ? Le rapport commercial de M. de Coutouly, consul général de France à Batavia, nous donne, pour 1900, une exportation considérable :

Tabacs	48 995 tonnes
Café	51 034 —
Gutta-percha	6 430 —
Caoutchouc	219 —
Résine et baume	11 706 —
Poivre blanc et noir	11 397 —
Thé de Java	7 634 —
TOTAL	137 575 tonnes,

total auquel il faut ajouter une exportation de sucre variant de 600 000 à 800 000 tonnes. On peut donc admettre pour l'« Insulinde », pour les produits agricoles que nous venons de citer, une sortie annuelle de 83 000 tonnes en moyenne, qui doit servir de modèle aux créations que nous entreprendrons en Indo-Chine. Rappelons-nous également que le développement de nos exportations entraîne tout naturellement l'augmentation de la richesse des populations indigènes, et par conséquent celle des importations de l'industrie métropolitaine, des tissus notamment. C'est tellement vrai qu'en 1901, sur 5 800 tonnes de tissus importés, la Cochinchine et le Cambodge en achetaient 5 017, malgré un chiffre de population très inférieur à celui du Tonkin, à cause de la colossale exportation du riz qui entraîne une prospérité malheureusement toute locale⁽¹⁾. Un commerçant importa-

(1) Pendant le premier semestre 1902, sur 2 505 tonnes de tissus de coton importés en Indo-Chine, la Cochinchine en prend à elle seule 2 118!

teur, à qui l'on demandait la raison de la disproportion de ses connaissances de tissus entre Saïgon et Haïphong, répondait : « J'importe davantage à Saïgon parce qu'à « Saïgon il y a du riz. » Il y a du riz ! Expression suggestive qui doit être la règle symbolique de la bonne volonté future du dirigeant !

Le régime douanier actuel de l'Indo-Chine n'est pas non plus exempt de critiques. Nous n'entreprendrons pas l'étude détaillée de cette vaste organisation qui laisse passer sans minutieux contrôle bien peu d'articles d'échange, et dont le commerce de la colonie est unanime à déplorer l'ingérence continuelle dans des transactions que l'on a tout intérêt à simplifier. Il nous faudrait pour cela une digression qui n'aurait qu'un lointain rapport avec le sujet que nous traitons. Nous voudrions rappeler simplement ses tendances générales, son désir apparent de constituer avec la métropole le *Zollverein colonial* si cher aux impérialistes d'outre-Manche, désir fort patriotique, mais qui va à l'encontre de la situation relative de l'Indo-Chine dans le monde. Cette situation, comme nous l'avons vu, est caractérisée par des relations étroites et forcées avec l'Extrême-Orient, plus lointaines avec le monde européen, et, en vertu du principe adopté, les premières constituent l'appoint le plus remarquable au total des revenus des douanes, qui passe de 12 000 000 de piastres en 1892 à 23 358 000 piastres en 1902 (1).

L'effet de ces taxes diverses n'est pas des plus heureux sur le commerce de la colonie avec l'Asie. La régie de l'alcool a presque entièrement tué l'industrie de l'élevage des porcs, source d'échanges actifs avec la Chine ; celle du sel a porté un coup sensible à l'exportation de cette denrée, en

(1) Sur les 27 142 000 piastres du budget général !

même temps qu'à celle des saumures. Citerons-nous le trafic naissant de la badiane, qui a vu son existence à la merci d'un tarif dicté souvent par des considérations étrangères au bien général, par le vide de la caisse du protectorat ? Tout dernièrement encore, il parvint à la chambre de commerce de Saïgon une réclamation de la Société forestière d'importation (18 août 1902) au sujet du droit de sortie frappé sur les bois de luxe, qui développe l'exportation du Siam au détriment de la nôtre, sans grand avantage pour l'Indo-Chine. Il est bon de faire remarquer que ces droits, consciencieusement complétés par un tarif de flottage sur les bois du Tonkin, nous prive d'une exportation annuelle de 20 000 tonnes, fret qui demanderait encore de nouveaux navires. Dans ces conditions, on peut comprendre qu'un auteur se soit écrié : « Comment, dans une situation aussi insupportable, aussi menaçante, tenter quelque entreprise ? Dans un pays de monoculture où toutes les plantations nouvelles devraient être encouragées, comment se livrer à quelque essai dont le résultat le plus clair sera une taxe aussi vexatoire que les autres (1) ? »

Par ailleurs, la barrière opposée à l'immigration chinoise, par des taxes de capitation dont les chambres de commerce ont demandé la revision, nuit au développement agricole et industriel du pays, en même temps qu'elle prive notre marine marchande du fret résultant des relations que ces groupements étrangers conservent avec leur pays d'origine, avec Haïnan, Canton ou le Fokien. En 1899, l'Indo-Chine a importé pour 3 505 000 fr. de produits chinois sur 17 819 000 fr. d'articles de provenance asiatique, sur lesquels était frappée la majeure partie des droits.

Il ne saurait être évidemment question d'alléger ces droits

(1) Capitaine F. BERNARD, *L'Indo-Chine*, p. 124.

en les reportant sur les articles français. Telle n'est pas notre pensée. Nous croyons plutôt que l'on serait amené, par la baisse des ressources douanières résultant d'un allègement des taxes réservées au mouvement asiatique, à compenser cette moins-value par des *économies sérieuses sur le budget de l'Indo-Chine*, en supprimant impitoyablement tout ce que ce dernier comporte d'inutilités et de gaspillages. Ce serait un encouragement indirect à des entreprises d'armement nécessitées par un trafic plus considérable avec l'Extrême-Orient.

Cette conclusion assez inattendue nous montre quelle est la complexité du problème du pavillon français, et combien sont profondes les racines du mal. Les mesures immédiates, comme les primes ou la réforme des droits de phare et d'ancrage, se doublent de l'étude des questions agricoles et douanières, des remèdes aux finances indo-chinoises, à tout ce qui, en un mot, est destiné à assurer la prospérité de notre œuvre. L'espace ouvert devant nos efforts s'élargit soudain, et nous en venons à nous apercevoir qu'en cherchant le développement de notre marine marchande, nous avons abouti logiquement à vouloir celui de l'Indo-Chine, du pays tout entier. N'est-ce pas la consécration d'un principe généralement admis, et qui donne raison à ceux qui n'ont rien de plus cher que la vue du pavillon national flotant à l'arrière d'un navire, fût-il le plus inférieur cargo ?

En venant prendre possession du poste de l'Indo-Chine, le gouverneur général disait devant le conseil supérieur de la colonie :

« Le premier point consiste à développer les travaux
« d'assèchement et d'irrigation permettant la mise en va-
« leur de terres nouvelles. »

Et plus loin :

« De tout mon pouvoir, je faciliterai les entreprises de

« navigation dans les pays d'Extrême-Orient, et, dans le
« même ordre d'idées, je voudrais simplifier le plus possible
« toutes les formalités douanières qui peuvent entraver
« l'essor du commerce. La question des ports francs, si né-
« cessaires dans le pays de transit qu'est l'Indo-Chine, mé-
« rite également d'être étudiée. »

Allons-nous inaugurer une ère heureuse ?

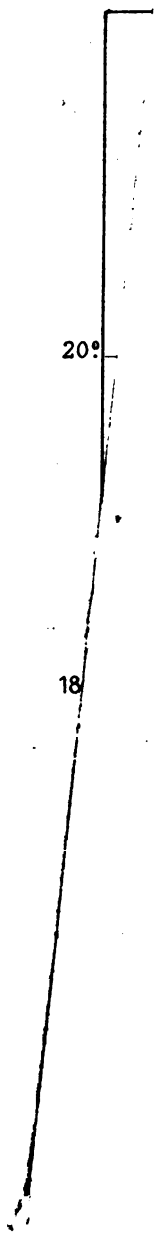
Souhaitons-le.



CASPI

20°

18



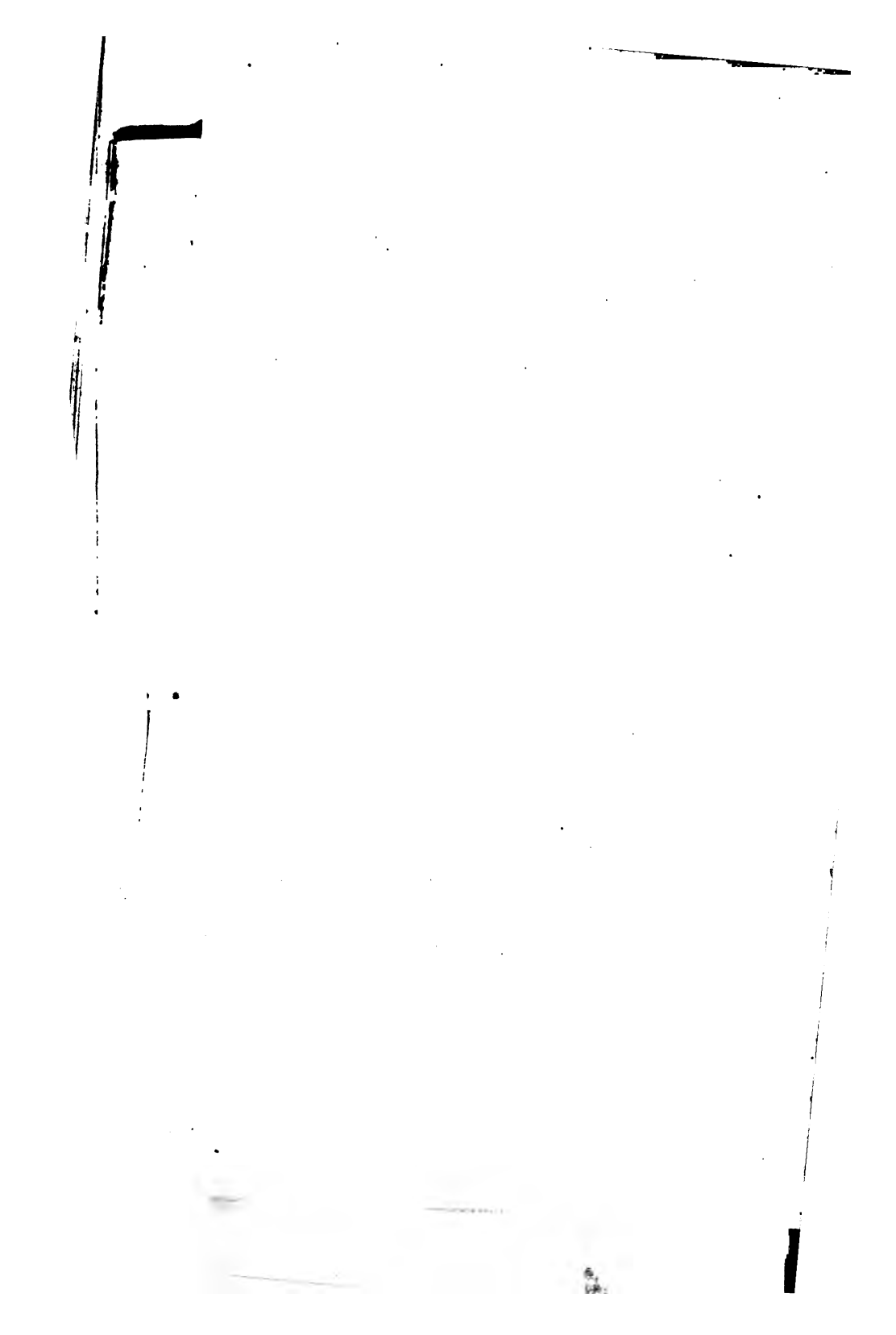


TABLE DES MATIÈRES

	Pages.
AVANT-PROPOS	v
CHAPITRE I ^{er} . — Le golfe de Siam. — Hatien et Kampot . . .	1
— II. — Le nouveau port de Saïgon. — Rizeries. — Ateliers et chantiers.	20
— III. — La côte d'Annam. — Nha-Trang et Quin-Nhon.	95
— IV. — Le Quang-Nam. — Le port de Tourane. — La Côte de fer. — Les houillères d'Annam. . .	122
— V. — Le port de Haïphong.	164
— VI. — La baie d'Halong et les Fai-Tsi-Long. — Hon- gay et Kébao.	193
— VII. — Le recrutement maritime. — Phares et séma- phores. — Observatoires. — Canaux . . .	217
— VIII. — La marine marchande française en Extrême- Orient	244

CROQUIS

	Pages.
PLANCHE I. — La région d'Hatien et de Kampot	19
— II. — Le port de Saïgon.	95
— III. — La côte d'Annam et le littoral du Tonkin. . . .	121
— IV. — Le port de Tourane	163
— V. — Le port de Haï-Phong	193
— VI. — La côte d'Indo-Chine.	329



