

Publié le 15 janvier 2016.
Dernière modification : 9 novembre 2024.
www.entreprises-coloniales.fr

COMPAGNIE DE NAVIGATION TONKINOISE (branche maritime de MM. Marty et d'Abbadie, maison mère des [Messageries fluviales du Tonkin](#))

Événements de mer
(*Le Journal des débats*, 20 mars 1893)

Le premier des 2 vapeurs commandés aux chantiers de Sunderland par MM. de *[sic]* Marty et d'Abbadie, d'Haïphong, vient de faire ses essais de livraison et a réalisé une vitesse moyenne de douze nœuds et demi. Il se nomme *Hanoi*, a un tonnage brut de 1.205 tonneaux et une longueur de 73 mètres 25. Il est destiné à faire un service régulier entre Haïphong et Hong-Kong.

Événements de mer, etc.
(*Le Journal des débats*, 10 avril 1893)

Le vapeur français *Hong-Kong*, dont nous avons signalé le lancement à Sunderland, est semblable à l'*Hanoi*, construit précédemment pour le compte de la maison Marty et d'Abbadie, d'Haïphong. C'est un navire en acier de 73 mètres de longueur, destiné à un service régulier entre Haïphong et Hong-Kong. Sa machine, à triple expansion, doit lui imprimer une vitesse de 12 nœuds, avec 1.200 tonnes de marchandises à bord.

HAÏPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 8 novembre 1893)

MM. Marty et d'Abbadie ont confié, à partir du 1^{er} novembre, le commandement du steamer *Hanoi*, de la ligne Haïphong–Hong-kong, à M. Chodzko, capitaine au long cours, ancien capitaine d'armement de la Société des Docks et des Charbonnages de Hone-gay.

Nous félicitons MM. Marty et d'Abbadie du choix heureux qu'ils ont fait en donnant ce poste important à un homme aussi compétent, et nous sommes heureux de témoigner à M. Chodzko le plaisir que nous a causé sa nomination. Ce plaisir a été largement partagé à Haïphong où le nouveau commandant ne compte que des amis et où il possède la sympathie générale.

NOUVELLES ET RENSEIGNEMENTS
(*L'Avenir du Tonkin*, 23 juin 1894)

HAÏPHONG. — Le *Hanoi*, l'un des nouveaux steamers, qui doivent inaugurer la nouvelle ligne française installée par MM. Marty et d'Abbadie entre Haïphong et Hong-

kong, est parti le 6 courant du Marseille et après quelques jours d'arrêt à Colombo, se dirigera directement vers Haïphong, son nouveau port d'attache.

Les plans et le modèle de ces bateaux viennent d'être exposés pendant quelques jours à la Chambre de commerce de Haiphong où tout le monde a pu admirer le confortable de leur installation.

Ces navires sont éclairés à la lumière électrique. Le *Hong-Kong* arrivera un mois après le *Hanoi*.

NOUVELLES ET RENSEIGNEMENTS

HAIPHONG

(*L'Avenir du Tonkin*, 3 janvier 1895)

M^{me} Rodier ¹ et ses enfants sont partis samedi dernier par le *Hanoi*, de la maison Marty et d'Abbadie, pour Hongkong, où ils vont prendre le courrier.

Depuis une quinzaine de jours, M^{me} Rodier était souffrante, tourmentée pas des accès de fièvre réitérés. Heureusement, l'air de la mer lui fera le plus grand bien, ainsi qu'à ses bébés.

À trois heures, M^{me} Rodier, qui venait d'assister au déjeuner que le Cercle du Commerce lui avait offert ainsi qu'à M. Rodier, s'est embarquée, accompagnée par M^{me} Lebrun, la charmante compagne de M. le résident de Nam-dinh ; de MM. Luce, Lebrun, Morel. Beaucoup de dames sont venu souhaiter à la voyageuse bon voyage, bonne santé et prompt retour parmi nous.

M^{me} Rodier laisse derrière elle au Tonkin, de solides et nombreuses affections, et aussi, disons-le à sa gloire, bien des cœurs reconnaissants ; nous connaissons et pourrions nommer bien des mères, bien des épouses qui, dans des moments difficiles, se sont adressées à elle, et jamais en vain. Nous croyons que c'est bien là le plus bel éloge que nous puissions faire de son caractère droit et loyal.

Nous sommes persuadés que la traversée de Haïphong à Hong-kong sera bien facilitée à M^{me} Rodier et à ses enfants par les soins particuliers dont elle se verra entourée. M. Chodzko, le commandant du bord, s'est littéralement mis en quatre pour leur offrir tout le confort possible.

CHRONIQUE LOCALE

(*L'Avenir du Tonkin*, 3 octobre et 25 novembre 1896)

Un assez fort accès de goutte a obligé M. A. R. Marty, qui s'était rendu à Pékin, de rentrer par mer à Hong-kong et de renoncer à son projet de passer par le Yunnan et de prendre le fleuve Rouge.

Les journaux de Hong-kong disent que, malgré les vives instances de notre ambassadeur, M. Gérard, le Tsung-ly-Yamen n'aurait pas voulu accorder à M. Marty les indemnités auxquelles il a droit pour les procédés iniques employés contre lui et contre ses entreprises par les fonctionnaires chinois de Backoi et de Ackoi. Mais nous croyons savoir que le dernier mot n'a pas été dit dans cette affaire et que le départ obligatoire de M. Marty aura eu pour effet d'en retarder seulement la solution définitive.

¹ Épouse du résident supérieur au Tonkin.

NOUVELLES ET RENSEIGNEMENTS
(*L'Avenir du Tonkin*, 10 février 1897)

M. A. R. Marty, armateur à Hong-kong et associé de M. d'Abbadie, est de passage à Hanoï.

NOUVELLES ET RENSEIGNEMENTS
(*L'Avenir du Tonkin*, 23 juin 1897)

Nous apprenons avec plaisir que le gouvernement a enfin fait droit aux justes revendications de MM. Marty et d'Abbadie dans leur affaire contre les Chinois de Pakhoi.

Les mandarins chinois ont reçu l'ordre de leur gouvernement d'avoir à payer trois cent mille piastres environ, comme indemnité à la Compagnie de Navigation tonkinoise, pour avoir entravé le libre trafic de cette société.

Le gouvernement chinois s'est engagé par devers notre consul à Pékin, à faire payer une indemnité de 750.000 francs.

Haïphong
(*L'Avenir du Tonkin*, 8 janvier 1898)

Nous apprenons avec plaisir que la Compagnie Tonkinoise de navigation à vapeur. MM. Marty et d'Abbadie, armateurs, vient de se rendre acquéreur de plusieurs navires de commerce, qu'elle destine à la ligne Hong-kong–Haïphong. Ces paquebots viendront en augmentation de ceux faisant déjà ce service, de sorte que nous aurons, environ trois fois par semaine des départs pour Hong-kong.

Haïphong
(*L'Avenir du Tonkin*, 9 février 1898)

C'est probablement le capitaine au long cours Ricardoni, cousin de M. Ricardoni, l'estimé négociant de la place d'Hanoï, qui va prendre le commandement du vapeur Hanoï de la Compagnie de navigation tonkinoise, en remplacement du capitaine Ménard, lequel commandait momentanément ce navire, depuis le départ de M. Besançon.

Haïphong
UN BASSIN DE RADOUB
(*L'Avenir du Tonkin*, 8 janvier 1899)

.....
N'est-il pas profondément humiliant de voir les bateaux de l'une des plus riches et des plus puissantes lignes subventionnées de France, les Messageries Maritimes*, partir pour Hong-kong lorsque l'un de leurs vapeurs du service local, le *Haïphong* par

exemple, a quelque avarie grave à réparer ? [...] Les navires de la Compagnie tonkinoise de navigation à vapeur sont dans ce cas. Voilà donc deux compagnies locales françaises de navigation, les deux principales, et de beaucoup, obligées, à la moindre avarie, d'être tributaires des Anglais.

.....

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

L'éminent député de la Cochinchine et ancien délégué de l'Annam-Tonkin au Conseil supérieur des Colonies a déposé un projet de loi tendant à modifier la composition des équipages sur les navires pratiquant le sabotage international dans les mers de l'Extrême-Orient. M. Le Myre de Vilers, dans son rapport sur ce projet de loi, montrait les causes réelles de la décadence navrante de la marine marchande française dans les mers de Chine où elle avait jadis occupé une place vi importante.

En exceptant les paquebots subventionnés, soit par l'Indo-Chine Française, soit par les Départements de la Marine et des Colonies, les transports et les affrétés, on peut malheureusement dire que notre pavillon commercial a complètement disparu de ces parages, bien que la France y possède un empire colonial immense donnant lieu à un trafic maritime non moins considérable que celui des Indes.

La terrible statistique, avec la cruelle vérité qui se dégage des chiffres, nous en donnera une preuve qui se passe hélas ! de tout commentaire. En 1894, le tonnage à l'entrée du port de Saïgon, pour la navigation libre, s'est levé à 442.161 tonneaux répartis entre 385 navires de diverses nationalités. Veut-on savoir maintenant qu'elle a été la part du pavillon français dans ce trafic ? 1.416 tonneaux représentant 4 navires ! Inutile d'ajouter que tout le reste est réparti entre les Anglais et les Allemands, en majeure partie, les Suédois, voire les Japonais.

M. Le Myre de Vilers, dès le commencement de l'année parlementaire de 1897, avait cru devoir révéler à la Chambre cette situation alarmante et réclamer un remède énergique et immédiat. Il y allait, en effet, non seulement de nos intérêts industriels et commerciaux dans les mers de Chine et d'Indo-Chine qui menaçaient de tomber entièrement entre les mains étrangères ; mais encore, et surtout, de notre influence sur le Céleste Empire où notre domination était gravement compromise malgré notre alliance avec la Russie, par la substitution progressive à notre pavillon des pavillons de nos adversaires les plus redoutés. Malgré cela, le Gouvernement n'avait pas cru devoir prendre en sérieuse considération les indications alarmantes qui lui avaient été fournies. Il a fallu qu'un long espace de temps s'écoulât avant que le Gouvernement ne se décidât à apporter le remède demandé, et encore grâce à l'énergique intervention du député de la Cochinchine qui n'a pas hésité à déposer un nouveau projet de loi sur le bureau de la Chambre.

Ce projet consiste à réduire le nombre des inscrits maritimes qui, d'après les règlements surannés encore en vigueur, doivent entrer dans la composition des équipages des navires de commerce pratiquant le cabotage international dans les mers de Chine et du Japon jusqu'à Singapore, y compris les eaux de Bornéo et des îles Philippines, sans que cette réduction n'entraîne, pour les navires de commerce dont il s'agit, la perte du droit à la prime de navigation accordée aux bâtiments battant pavillon français dans des conditions déterminées sur lesquelles nous reviendrons plus loin.

Les armateurs français éprouvaient cependant de grandes difficultés à recruter l'équipage français tel qu'il était prévu et il en résultait pour eux la suppression de la

prime. La commission parlementaire, nommée pour étudier le projet de loi en 1898, avait pris une excellente décision. Pour éviter toute contestation sur le paiement des primes d'une partie desquelles les ayant droit se voyaient privés pour les raisons ci-dessus énoncées, elle avait voulu qu'à l'avenir, ces primes soient réglées intégralement et définitivement dans le port colonial d'attache du navire faisant le cabotage. Le droit à la prime était ainsi réglé et de cette façon le gouvernement donnait à nos armateurs établis en Indo-Chiné la satisfaction due à leur initiative. Cette manière d'opérer pouvait avoir pour résultat d'encourager la marine marchande française à fréquenter de nouveau les parages d'Extrême-Orient de façon à rendre progressivement à notre pavillon tricolore l'importance qu'il avait autrefois et qu'il a perdue par l'impéritie de nos hommes d'État et leur triste indifférence témoignée à l'égard de notre marine marchande.

Cependant, il était difficile de se montrer exigeant au point de vue de l'observation rigoureuse des règlements maritimes, et, pour arriver à un bon résultat, il serait sage de faire preuve de tolérance vis-à-vis des bâtiments n'ayant pas, dans leur équipage, exactement le nombre d'inscrits maritimes prévu, ne réunissant pas, quant à la composition de l'équipage, très exactement toutes les conditions nettement spécifiées pour leur permettre de prétendre au paiement de la prime dont le bénéficiaire peut seul les aider à concurrencer avec avantage la marine étrangère. D'ailleurs, cette situation n'est pas seulement spéciale aux mers de Chine.

Le mal dont souffre notre marine marchande n'est pas particulier à l'Extrême-Orient, car il s'étend à nos possessions de la côté occidentale d'Afrique, aux Antilles, à la Guyane et enfin à toutes nos possessions océaniques. Il ne faut donc pas que le bénéficiaire des dispositions bienveillantes que nous venons d'indiquer soit limité à l'Indo-Chine. Ce serait une lacune regrettable, qui pourrait avoir les plus funestes conséquences pour notre trafic international.

Revenons à notre marine marchande en Extrême-Orient. Au point de vue de la composition des équipages, il est donc nécessaire que le Gouvernement se montre très tolérant. Il est aussi une réforme bienveillante à introduire. On a fixé à 400 tonneaux la limite au-dessous de laquelle le nombre des inscrits pourrait être réduit à trois.

Il nous semble que ce minimum devrait être fixé à 500 tonneaux, car si nos députés y avaient pris garde, ils auraient pu se rendre compte que les navires de cabotage de 400 tonneaux et au-dessous ne sont généralement pas aménagés pour recevoir trois officiers. Les armateurs indochinois seront de notre avis.

D'ailleurs, le paiement de la prime à la navigation accordée aux navires de cabotage français rencontre de grosses difficultés, notamment au Tonkin. Si nous examinons le trafic qui se fait entre la Chine, le Japon, Singapore, les Philippines et nos possessions françaises d'Indo-Chine, nous voyons qu'il se pratique de diverses façons. Avec les Philippines, nos relations commerciales sont fort rares. Même avant la guerre hispano-américaine, les produits des Philippines, tels que chanvre, coprah, n'étaient guère chargés sur les navires français, ou s'ils l'étaient, on les embarquait à Hong-kong ou à Saïgon sur les grands courriers.

Entre l'Annam et Singapore, le trafic se fait à l'aide de grandes jonques avec des équipages indigènes ou chinois. Tout le riz de Cochinchine importé en Chine est embarqué sur des navires appartenant à des armateurs étrangers. Les navires français n'y chargent que le riz importé en Europe. Il n'y a de navires appartenant à des armateurs français qu'au Tonkin. C'est la compagnie Tonkinoise de navigation de MM. Marty et d'Abbadie qui fait le service entre Haïphong et la Chine. Ils ont à lutter contre la rude concurrence étrangère dont le fret est abaissé suivant le cas. Malheureusement, on n'a pas cru devoir accorder à ces armateurs français, les seuls Français de l'Extrême-Orient, le droit intégral à la prime. Si leurs navires ont l'équipage prévu, s'ils sont commandés par des Français, si le nombre des inscrits maritimes est atteint, s'ils battent pavillon français, en revanche les navires eux-mêmes sortent des

ateliers de construction de l'étranger. Comme ces navires n'ont pas entièrement été construits en France, ainsi que le spécifie la loi maritime, on ne peut leur payer la prime qu'ils toucheraient si leurs bâtiments sortaient d'ateliers français.

C'est profondément regrettable, car le paiement de cette prime pourrait leur permettre d'abaisser encore le prix de fret, de façon à le maintenir constamment plus bas que celui de leurs concurrents anglais ou allemands. Ce serait la seule façon de lutter avec avantage contre l'étranger, et il nous semble qu'étant donné le but à atteindre, on devrait se montrer plus généreux, plus tolérant, et oublier l'origine des navires qui portent notre pavillon et sont les seuls à pratiquer le cabotage dans les mers de Chine.

Marty et d'Abbadie
(Robert Dubois, *Le Tonkin en 1900*, Paris, Société française d'éditions d'art)
ARMATEURS-CONSTRUCTEURS-MÉCANICIENS
Exposition de Hanoï 1887. Médaille d'or.
Exposition de Paris 1889. Médaille d'argent.

COMPAGNIE DE NAVIGATION TONKINOISE
VAPEURS DE MER

Vapeurs :

Hating, de 1.394 tonnes brut, 2 hélices.

Hué, de 1.394 tonnes brut, 2 hélices.

Hanoï, de 1.208 tonnes brut, 1 hélice.

Hong-Kong, de 1.208 tonnes brut, 1 hélice.

Hoihao, de 814 tonnes brut, 1 hélice.

Hailan, de 416 tonnes brut, 1 hélice.

CHRONIQUE LOCALE
(*L'Avenir du Tonkin*, 28 mai 1900)

Un service maritime postal bi-mensuel fonctionnera entre Haïphong et Quang-tchéou à partir du 6 juin prochain.

Les navires de la compagnie Marty et d'Abbadie qui assureront ce service feront escale, tant à l'aller qu'au tour, à Packoi et à Hoïhow.

Les départs de Haïphong coïncideront avec l'arrivée des courriers français ; ils auront lieu le lendemain de l'arrivée de l'annexe des Messageries Maritimes à Haïphong.

LA VILLE
(*L'Avenir du Tonkin*, 2 septembre 1912, p. 2, col. 2-3)

Le service maritime postal entre Haïphong et Hong-kong. — Ce matin, lundi 2 septembre, M. Hollard, directeur des postes et télégraphes, a présidé aux opérations d'adjudication du service maritime postal entre Haïphong et Hong-kong et vice-versa pendant dix années.

Le cautionnement provisoire était :

En France 10.000 francs.

En Indochine 1.000 piastres.

Quatre concurrents se sont présentés :

La Compagnie française de navigation,
Est-Asiatique.

M Marty, armateur.

M. Dom Bazin, armateur ;

M. Lopicque, armateur.

MM. Dom Bazin et Lopicque ont été écartés, leur soumission n'ayant pas été mise dans une enveloppe séparée ainsi que le prévoit le cahier des charges.

La Compagnie française de navigation a fait les prix suivants :

1^{er} Service 17 fr. 00

2^e Service 15 fr. 50.

M. Marty, de son côté, offrait :

1^{er} Service 25 fr. 00

2^e Service 27 fr. 50.

Le prix fixé par l'administration étant inférieur aux prix le plus bas des soumissionnaires, l'adjudication est demeurée sans résultat.

M. le commandant Bouchet ², fondé de pouvoirs de M. A.R. Marty, a déposé, sur le bureau de la commission, une première lettre demandant à ce que l'adjudication soit remise à une date ultérieure par suite de l'interruption du câble, et une seconde lettre par laquelle il déclarait à être prêt à traiter de gré à gré au cas où l'adjudication ne donnerait aucun résultat.

Les choses en sont là.

CHRONIQUE DE HAIPHONG (*L'Avenir du Tonkin*, 3 mars 1913)

LE SERVICE DE HONGKONG. — Depuis le 1^{er} mars, le nouveau contrat postal Haiphong-Hongkong est entré en vigueur. Le *Si-Kiang*, de la Compagnie maritime indochinoise*, continuera à desservir la ligne en voyages libres et le service régulier va être désormais assuré par les vapeurs de la maison Marty : le *Hongkong*, spécialement aménagé pour cette nouvelle destination, et le *Hué*, qui fit déjà autrefois les voyages de Kouang-Tchéou-Wan et Hongkong.

Hanoï (*L'Avenir du Tonkin*, 6 mars 1913)

LES ESSAIS DU « HONGKONG ». — Mardi, à 2 h. de l'après-midi, le vapeur *Hongkong*, de la maison Marty, levait l'ancre pour aller effectuer les essais de vitesse prescrits pour son admission au service postal entre Haïphong et Hongkong.

La commission de visite, composée de MM. Robert, ingénieur des T.P., chef du service maritime, président ; Chodzko, capitaine du port ; Vérignon, administrateur ; Laurentz, délégué du directeur du service des Postes ; et de Puylagarde, conducteur des T.P., membres, était à bord ainsi que MM. Godineau, [Marien-Amable] Riehl, M. et

² Alexandre-Pierre Bouchet (1844-1924) : commandant de l'infanterie de marine en retraite, secrétaire général des Messageries fluviales du Tonkin. Voir [encadré](#).

M^{me} Tirard, MM. Vouillemont et de la Sauzaye ³, invités par M. Marty à venir assister aux essais et visiter le navire.

Celui-ci, qui sort des docks de Hongkong où il a été réinstallé pour sa nouvelle destination, a reçu des aménagements tout à fait confortables pour douze passagers de 1^{re} classe et douze passagers de seconde, avec, pour ces derniers, une salle à manger-salon au dessus du pont, c'est-à-dire parfaitement aérée.

Disons de suite que les essais ont été hautement satisfaisants puisque la vitesse moyenne constatée a été de 12 nœuds 647 alors que le cahier des charges prévoyait une vitesse de 10 nœuds 5

Les essais de chaudière et des récipients à vapeur et la visite de la coque ont été faits à Hong-Kong, le 28 février, par le bureau Veritas, qui a délivré au navire tous les certificats nécessaires.

Au retour, un lunch servi dans le salon des premières a été l'occasion de boire au navire, au capitaine Marguerite, qui le commande, et à M. Barthélémy, son excellent chef mécanicien, ainsi qu'à la prospérité de la maison Marty qui continue toujours à promener vaillamment notre pavillon national dans les mers de Chine.

N^o 567. —Arrêté autorisant M. Sallé ⁴, à construire un appontement sur la rive droite du Song-Tam-Bac, au droit de sa propriété.
(*Bulletin administratif du Tonkin*, 1918, p. 1327-1328)

(Du 7 octobre 1918)

Par arrêté du résident supérieur au Tonkin. en date du 7 octobre 1918 :
L'arrêté du 20 juillet 1910 est rapporté.

M. René Sallé, armateur demeurant à Haïphong, est autorisé à construire à ses frais, risque et périls un appontement fixe, en bois ou en ciment armé, mesurant huit mètres de front sur neuf mètres de largeur, sur la rive droite du Song-tam Bac, à Haïphong, au droit de sa propriété, dénommée Cité Marty, conformément aux dispositions en plan figurées sur le dessin annexé au présent arrêté.

Avant de commencer les travaux, le permissionnaire devra soumettre au visa de l'Ingénieur du Service Maritime, les dessins d'exécution de l'appontement projeté, établis en deux expéditions de détail qui lui seront données par le service des Travaux Publics, tant pour l'implantation de l'ouvrage, que pour l'exécution des travaux et pour l'entretien ultérieur de l'ouvrage et de ses bords.

Cet entretien devra être assuré par le permissionnaire et exclusivement à ses frais.

Si la construction de l'appontement autorisé nécessite la démolition partielle du mur de quai existant, M. Sallé devra réparer ou reconstruire ce mur suivant toutes les règles de l'art, et il demeurera responsable de tous les accidents qui pourront être causés par les travaux effectués par lui.

M. Sallé se conformera, d'autre part, pour l'utilisation ultérieure de l'ouvrage à toutes les prescriptions du service des Travaux Publics et notamment à celles qui auront pour but d'assurer la libre navigation dans le Song-tam-Bac.

Il devra laisser les agents de l'Administration pénétrer sur son appontement et y circuler le jour comme la nuit.

Le permissionnaire devra se conformer aux prescriptions de l'article 13 du Règlement ayant pour objet de prévenir les abordages dans les eaux fluviales de l'Indochine,

³ Henry Masson de La Sauzaye (Saintes, Charente-Inférieure, 25 avril 1878-Ablain Saint-Nazaire, Pas-de-Calais, 23 mai 1915 : mpf) : correspondant à Haïphong de l'*Avenir du Tonkin*.

⁴ René Sallé (Argenton-sur-Creuse, 1^{er} mars 1869) : ancien magistrat, second mari de Clotilde Marty, fille de feu A.R. Marty, armateur à Haïphong.

annexé à l'arrêté du 26 janvier 1916, en plaçant du côté du large, pour l'éclairage de l'appontement pendant la nuit, deux feux colorés de la même hauteur.

Aucun dépôt de matériaux ou de marchandises ne pourra être fait sur le quai.

La présente autorisation est accordée à titre précaire et révocable pour une période de cinq ans à dater de la notification du présent arrêté. Elle pourra être retirée au gré de l'Administration et à un moment quelconque sans que M. Sallé puisse prétendre de ce fait à aucune indemnité.

À l'expiration de la période d'occupation de cinq années, M. Sallé devra présenter une nouvelle demande, s'il le désire, pour la prorogation de la présente autorisation.

En cas de révocation au cours de la présente autorisation, ou à l'expiration du délai fixé par l'article 9, M. Sallé sera tenu, s'il y est invité, de remettre à l'Administration, dans un délai de trois mois, le terrain occupé entièrement libre de toutes les installations qu'il y aura faites.

Faute par lui de satisfaire à cette obligation, il pourra y être procédé à ses frais et risques par les soins de l'Administration.

La construction de l'appontement fera l'objet d'une vérification par le service des Travaux publics. Procès-verbal de cette vérification sera dressé en double expédition, dont l'une sera remise au permissionnaire et l'autre déposée au service des Travaux publics à Haïphong.

M. Sallé versera à la caisse du Receveur des Domaines, à Haïphong, au profit du budget général de l'Indochine, une redevance annuelle de trente piastres, qui sera payable par année et d'avance, à compter de la notification du présent arrêté.

Les droits des tiers sont réservés.

CHRONIQUE DE HAÏPHONG (L'Avenir du Tonkin, 28 juin 1924)

MARIAGES. — Jeudi 26 juin, à 16 h. 15. à la mairie d'Haïphong, a été célébré le mariage de M. Louis René Ambroise Jules Le Parc, deuxième capitaine du vapeur *Hanoï*, avec M^{lle} Yvonne Lefroy.

Les témoins étaient : M Dubost, officier de la Légion d'honneur, croix de guerre, capitaine honoraire, et M. Morvan, capitaine au long cours.

M. Paquin, premier adjoint procéda à l'union des deux époux et leur adressa ensuite une charmante allocution.

À la sortie de la mairie, le cortège se dirigea vers la cathédrale où eût lieu le mariage religieux. célébré par le R. P. Savine. qui prononça l'allocution suivante :

Mademoiselle,

Il n'y a pas bien longtemps que j'ai eu le plaisir de faire votre connaissance ; je vous ai rencontrée, en effet, pour la première fois il y a à peine quelques jours, à bord du « Hanoï » où vous étiez venu saluer votre fiancé qui allait partir pour Hongkong. Je n'avais pas davantage entendu parler de vous, les jeunes filles humbles et modestes, celles que, dans l'Écriture, on appelle les Vierges sages, n'aiment pas les vains bruits du monde. .

Je me trouvais cependant en Extrême-Orient bien avant votre naissance. Mademoiselle, puisqu'il y a aujourd'hui 24 ans que j'ai débarqué pour la première fois à Haïphong ; mais depuis cette époque, j'ai toujours vécu dans les forêts et les montagnes de la Haute-Région, loin du Delta où s'est écoulée votre jeunesse, loin des villes de Hanoï et de Haïphong où vous avez fait vos études, qui, je le sais, ont été brillantes. ; mais ce n'est pas de vous que je tiens ce détail ! Il est un peu des qualités et des mérites des jeunes filles modestes, comme du parfum des humbles violettes, on

peut essayer de les cacher mais on n'arrive pas à empêcher qu'on les devine, qu'on sente leur présence.

En revanche, Mademoiselle, j'ai l'avantage de connaître monsieur votre père depuis fort longtemps, car dans notre jeune âge, nous avons été condisciples au collège de Pont-Croix, là-bas au fin fond du Finistère. De 1890 à 1893 ou 94, nous nous sommes assis sur les mêmes bancs, nous nous sommes agenouillés dans la même église, nous avons partagé les mêmes jeux. et les jours de congé, nous avons parcouru ensemble les mêmes grèves sauvages de Douarnenez et d'Audierne.

Vous êtes encore trop jeune, Mademoiselle, pour comprendre la mélancolique douceur qui s'attache pour nous à ces souvenirs qui nous viennent aujourd'hui du rivage lointain de notre jeunesse, et pour saisir toute la joie que nous éprouvons à nous revoir, sous d'autres deux, après une si longue séparation.

Monsieur votre père, vous a certainement parlé plus d'une fois de ce beau pays d'Arvor, tout parfumé de bruyères et fleuri de genêts d'or, et que vous verrez aussi sans doute un jour.

Car vous, Monsieur, malgré tout votre amour des voyages sur les mers lointaines, vous ne pourrez pas résister au plaisir d'aller revoir un jour votre terre natale, le *bro goz Breiz-Izel*, que l'on a appelé, à juste titre, le plus beau des pays après celui du ciel !

Vous ne m'avez rien appris, Monsieur, en me disant que vous étiez breton, votre nom seul me le disait assez.

La famille Le Parc est l'une des plus anciennes et des plus illustres de la Bretagne. Vous appartenez à la vieille noblesse armoricaine, et il n'en est pas de plus fière de par le monde. C'est d'elle que Brizeux a dit :

« La race sur le dos portant de longs cheveux. »
« Que rien ne peut dompter quand elle a dit je veux ! »

Oui, je n'en doute pas, vous irez revoir un jour la terre sacrée où reposent nos grands et glorieux *fadou koz* ; vous reverrez aussi avec plaisir, les collèges de Lannion, où vous avez commencé vos études, et celui de Saint-Pol de Léon, où vous les avez brillamment terminées, l'ombre du célèbre *Kreiz-Ker*, la gloire de la Bretagne et le roi des clochers à jour. L'Arvor, a dit Botrel :

« L'Arvor est un vaisseau de guerre
Qui jamais n'a fui le combat.
Brest est l'avant, Rennes l'arrière,
Et le Kreisker est le grand mât ! »

Peut-être, Monsieur, avez-vous chanté aussi le *Kreisker* autrefois ; en fouillant dans les archives de Saint-Pol, on pourrait y retrouver des poésies signées de votre nom ; on trouve parfois de fort belles choses dans les archives de nos vieux collèges bretons, car tout breton naît quelque peu poète.

En tous cas, en compulsant les vieux palmarès, on y lirait souvent votre nom.

On le lirait aussi dans un autre palmarès, le grand palmarès des gloires françaises, le glorieux registre de la grande guerre, que près de deux millions de nos soldats ont signé de leur sang, et que tant de mères françaises ont arrosé de leurs larmes.

Mademoiselle, Monsieur.

Un nouveau livre s'ouvre aujourd'hui devant tous, et vous allez dans quelques instants y inscrire et unir devant Dieu vos deux noms pour ne jamais plus les séparer, je veux parler du registre des mariages de la cathédrale de Haïphong.

Cette signature est une date importante dans votre existence à tous deux, c'est le commencement d'une nouvelle vie, de la vie en commun. Je demande à Dieu de bénir votre union, de vous accorder ses plus belles grâces et toutes les prospérités possibles.

Je demande aussi à la Très Sainte Vierge de daigner vous prendre sous sa puissante protection. Elle est, vous le savez, la patronne des marins en général, et des marins bretons en particulier. Vous connaissez le chant préféré de ces derniers, que je ne sais plus quel écrivain breton, a poétiquement appelé le « Cantique des tempêtes » :

« Ni ho sala sterederm vor
Mam da Zoue le un a henor...»

(Nous vous saluons, étoiles de la mer,
Mère de Dieu, pleine de gloire.)

Les murailles des sanctuaires qui s'élèvent un peu partout le long des côtes bretonnes sont tapissées de noms de marins et d'ex-voto de reconnaissance envers la Mère de Dieu ; aux voûtes et aux colonnes de ces mêmes sanctuaires, pendent d'innombrables barques en miniature, *bagou bihan var armor bras*, pour perpétuer le souvenir des vieux faits dans les jours de détresse.

Veillez me permettre maintenant, en terminant, cette courte allocution, de vous rappeler ces belles paroles que les grands parents en Bretagne ont coutume d'adresser à leurs petits enfants en pareil jour :

goulennet disant Doue kalz a vugaligou,
evil pignet goudeze hueloc'h enn Envou,
(Demandez au bon Dieu la grâce d'avoir beaucoup d'enfants sur la terre
afin que plus tard, votre trône soit plus élevé dans le ciel !)

Remarqué parmi l'assistance : MM. Lorans, Yvain, Ravais, Paul Paquin, Le Roy, Muller, David, Mouart, Labeau, Ropars, Porchet, Bourhis, Bouvier, Paquin, Le Roy fils.

M^{mes} et M^{lles} Tual, Pialtz, Paquin, Gautier, Garnier Dufinet. Drouhin, Mouart. Muller, Dubost, Gautier. Fesquet, Bourhis, Le Boy.

Nous prions les jeunes époux et leurs familles d'agréer toutes nos félicitations.

LE SERVICE HAÏPHONG-HONGKONG
par CATON [CUCHEROUSSET]
(L'Éveil de l'Indochine, 30 mars 1930)

S'il est un port avec lequel le Tonkin a tout intérêt à être relié par un service confortable et rapide, c'est bien Hongkong.

C'est ce que l'Administration avait bien compris autrefois et le service organisé avec les vapeurs *Hanoi* et *Huê*, de la maison Marty, était, il y a encore vingt ans, assez convenable. Et cependant, dès la fin de 1913, l'Administration, suivant en cela le désir du public, qui, pressentant l'essor du Tonkin, estimait ce service tout à fait insuffisant, demandait à la maison Marty de mettre sur la ligne, pour la subvention qui lui était versée, des vapeurs donnant plus que les 12 nœuds 1/2 du *Hanoi* et du *Huê*, d'un tonnage double et d'un confort plus moderne. Comme M. Marty faisait la sourde oreille, on le menaça de cesser la subvention. Il fit remarquer alors, au début de 1914, que les circonstances étaient peu favorables à l'achat de bateaux neufs, en raison des bruits de guerre et l'Administration se montra moins pressante. Sur ces entrefaites, la guerre éclata et l'on se contenta de ce que l'on avait. Néanmoins l'insuffisance de ces navires fut, vers la fin de la guerre, le prétexte dont l'Administration usa pour refuser aux successeurs de la maison Marty [Roque frères] l'abondement que ces messieurs demandaient à une subvention payée en francs et qui, du fait de la baisse du franc, ne

couvrait plus que la moitié, et finalement le quart, des dépenses qu'elle était censée couvrir. [...]
