Mise en ligne : 11 février 2018.
Dernière modification : 7 avril 2024.
www.entreprises-coloniales.fr

PORT DE TOURANE

LETTRES DE L'INDO-CHINE
(*Le Temps*, 24 avril 1888)

De notre correspondant particulier :

……

Saïgon, 23 mars 1888 :

L'*Aréthuse*, sur laquelle j'ai pris passage pour aller en Cochinchine, a quitté Haïphong le 11 mars. Parmi les passagers, je citerai le lieutenant-colonel Gillet, successivement chef d'état-major du général Munier et chef de la maison militaire de M. Constans, et Mme Gillet ; le capitaine d'artillerie Cahuzac, qui rentrent en France, etc.

Nous serrons de près la côte d'Annam ; elle est vraiment belle. J'ai revu avec plaisir Tourane, notre port le plus important (après Haïphong ! ceci pour ne pas encourir les malédictions des Haïphongeois), au fond de la baie de Hon-Sau, la plus grande et la mieux située de toutes celles qui bordent le royaume annamite. Tourane est bâtie sur la rive gauche de la rivière de Han-Giang ; elle a pour rivale la ville chinoise de Faï-Foo, à une vingtaine de kilomètres, où nous avons un poste de douane. La colonie céleste a trouvé jusqu'à ce jour plus avantageux de s'installer à Faï-Foo, au point de jonction des deux embouchures du Cua-Day et du Cua-Ham mais l'extension donnée à la navigation à vapeur dans nos parages fait pencher la balance en faveur de Tourane, qui, c'est une question de temps, deviendra le grand port de l'Annam.

Malgré les troubles qui ont entravé le trafic au Quang-Nam, les exportations augmentent dans de notables proportions; les cannelles, sucres, arachides, soies, nids d'hirondelles, etc., etc., sont dirigés sur la Chine. On apprécie tout particulièrement les cannelles de l'Annam et qui sont de deux sortes la cannelle sauvage, recueillie sur les hauts plateaux du canton de Trami, et celle qui est cultivée par les indigènes, au pied de la montagne. Les soies grèges sont plus recherchées que celles du Tonkin, et les sucres se divisent en quatre qualités, dont le prix varie de 18 à 50 francs le picul.

À proximité de Tourane sont situés les terrains houillers de Tongson [Nongson], exploités par une société chinoise ; le charbon de surface extrait est employé dans les verreries et les forges de Canton. Les mineurs chinois ayant refusé de prendre part à l'insurrection de 1888, les rebelles noyèrent les gisements mais, grâce à l'infatigable énergie du directeur actuel, Nam-Chong, l'entreprise s'est vite relevée. Nam-Chong s'est remis courageusement à la tâche, faisant revenir des ouvriers cantonnais, communiquant à ses bailleurs de fonds la foi qu'il n'a jamais perdue. Depuis la reprise des travaux, il a exporté environ 2.000 tonnes de charbon.

Le bureau de la douane est dirigé par un homme fort intelligent, depuis sept ans au Tonkin ou en Annam, M. de Montaignac.

Le principal négociant français est M. Rouzaud, ex-commissaire de la marine, qui est installé à l'extrémité de la ville avec sa famille.

……

TOURANE
(*L'Avenir du Tonkin*, 17 mai 1893)

Le typhon du 12 courant a causé beaucoup de dégâts à Tourane : l'appontement des douanes a beaucoup souffert, ainsi que le quai ; de nombreuses toitures ont été enlevées et une quarantaine de maison indigènes ont été renversées.

———————————

Rapport de Camille Krantz,
au nom de la commission du budget de l'assemblée nationale,
sur le projet d'emprunt de 80 MF du protectorat de l'Annam-Tonkin
(27 décembre 1895)

Port de Tourane

[51] En dehors d'Haïphong, port du Tonkin, un autre grand port serait nécessaire pour desservir l'autre partie du Protectorat, l'Annam. Sa situation est aussi tout indiquée, à Tourane. La rade naturelle de Tourane est déjà accessible aux plus grands navires ; mais ils ne peuvent accoster, et les conditions d'exploitation par transbordement sont fort incommodes. Toutefois, l'amélioration de ce port rentre dans les travaux de deuxième urgence qui n'ont pas pu être compris dans les affectations de l'emprunt. Elle pourrait être aujourd'hui réalisée, si l'on disposait de ressources suffisantes, puisque le Protectorat s'est dégagé des liens d'une concession à laquelle nous avons déjà fait allusion, et qui avait [52] été accordée à une société fort peu préparée, au moins en apparence, à mener à bien l'entreprise [1].

———————————

(*L'Avenir du Tonkin*, 24 mars 1897)

Le *Canton* est toujours échoué à gauche de l'entrée du port de Tourane. Le courrier descendant a rapatrié une partie des hommes de l'équipage. Le bateau est tout à fait à l'abri de la mousson. On cherche partout des engins assez puissants pour le remettre à flot.

———————————

N° 1027. — ARRÊTÉ établissant une commission chargée de vérifier s'il y a lieu de prononcer la réception ou le rejet des travaux des quais de Tourane.
(*Bulletin officiel de l'Annam-Tonkin*, 1897)

Du 20 octobre 1897

Le Résident supérieur en Annam,
Vu l'arrêté du 1er avril 1892 ;
Vu les arrêtés à du 8 novembre 1895, nommant une commission chargée de procéder a la réception provisoire des travaux des quais de Tourane et du 4 décembre 1896, chargée de procéder à l'examen de ces travaux ;
Vu les procès-verbaux de ces deux commissions,

ARRÊTE :
Article premier. — Une commission composée de :

1 Pièces annexes n° 49 et suivants, p. CVII et suivantes.

MM. Godard, ingénieur des Ponts et Chaussées, directeur p. i. des Travaux publics de l'Annam et du Tonkin, président ;
Dejoux, ingénieur en chef, chef du service des Travaux publics en Annam,
Bernard [2], capitaine d'artillerie, membres ;
Jandet, chancelier de résidence, secrétaire de la municipalité de Tourane, secrétaire

se réunira sur la convocation de son président, pour vérifier s'il y a lieu de prononcer la réception ou le rejet des travaux des quais de Tourane.

Art. 2. — Le Directeur p. i. des Travaux publics de l'Annam et du Tonkin est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Hué, le 20 octobre 1897.

BRIÈRE.

1899 (juin) : constitution de la SOCIÉTÉ DES DOCKS ET HOUILLÈRES DE TOURANE

Indo-Chine
(*La Dépêche coloniale*, 22 février 1901)

Le port de Tourane est le plus fréquenté de l'Annam ; mais aucune installation n'y existe encore. Les bateaux de fort tonnage mouillent à l'est de la baie, et les communications entre le mouillage et la rivière s'effectuent par sampans ou par petites chaloupes.

C'est là une condition très défavorable au développement de cette ville commerciale. Aussi le Conseil supérieur de l'Indo-Chine a-t-il été saisi, dans sa dernière session, de deux projets concernant l'établissement d'un port maritime.

Le premier de ces projets consistait en la construction du port près du mouillage actuel, c'est-à-dire sous la presqu'île de Tien-Tcha ; d'après le second, le port était établi au nord de la ville de Tourane. où l'on peut obtenir un mouillage de 8 mètres, au droit du quai, sur une largeur de 250 mètres, au moyen de dragages s'élevant à 900.000 mètres cubes environ. Une jetée, soudée à la pointe nord de Tourane, formera un abri contre la houle du large et arrêtera les apports de la rivière. Une voie ferrée de 2 kilomètres reliera les magasins à la gare du chemin de fer de Hué.

Ce second projet, qui a paru le plus favorable aux intérêts de la ville et au développement progressif des installations du port, a été adopté par le conseil supérieur.

Les travaux récemment déclarés d'utilité publique, entraîneront une dépense de 9.500.000 fr., dans laquelle la jetée figure pour 2.500.000 fr. et les quais pour 3 millions.

PAGES LAOTIENNES,
par A. Raquez
(*L'Avenir du Tonkin*, 30 octobre 1901)

Dimanche 31 décembre

---

[2] Fernand Bernard (1866-1961) : polytechnicien, futur patron des Messageries fluviales de Cochinchine.

Sept heures du matin. — Le *Haïphong* pénètre dans la magnifique baie de Tourane, après nous avoir laissé entrevoir à l'horizon, sur la route qu'il suivra vers Quinhon, la grande île de Cu-lao-Cham. C'est dans les grottes de cette île française que se recueillent une grande partie des fameux nids d'hirondelles que nous avons appréciés si souvent sur les tables chinoises.

À droite de la baie, la chaîne sombre sur laquelle se détache le fameux col des Nuages ; à gauche, le cimetière espagnol et le massif du Cap Tourane.

Dans le fond, la côte basse et sablonneuse où l'on devine l'ancien village annamite devenu ville française et dont les maisons s'étendent le long de la rivière Bleue.

La baie n'est profonde que dans une partie de son entendue. Aussi jetons-nous l'ancre bien loin de la ville. Les travaux d'un quai viennent d'être commencés en cet endroit. Un appontement permettra aux passagers de prendre terre et aux paquebots de s'approvisionner de charbon aux houillères de Tourane.

En attendant cet heureux jour, le débarquement des malheureux, dont je suis, s'effectue dans des conditions déplorables.

Une chaloupe à vapeur se dirige vers le bord. Un large écriteau porte « Défense d'embarquer ». La chaloupe est réservée au service postal. Une seconde s'approche : celle de la douane : même défense.

Une nuée de sampans entoure le bateau que les coolies envahissent de toutes parts. Désordre inénarrable ; sans-gêne par trop excessif de ceux qui devraient s'estimer chargés de la police du bord et se préoccuper un peu plus des passagers confiés à leur soin.

Au bout d'une demi-heure, je parviens, grâce à l'obligeance d'un camarade d'infortune, à descendre moi-même, au moyen de cordes, mes bagages que recueille un sampan. Y descendre à mon tour n'est pas commode, car l'unique échelle est occupée par les chaloupes et je me laisse glisser à la force du poignet le long des cordages du sampan. C'est scandaleux. Enfin, nous partons. Une heure à la rame sous le soleil qui darde.

Il y a dix-huit mois, je faisais le même trajet, à neuf heures du soir, sous la pluie, par mer grosse, et j'avais pour compagne la pauvre femme d un petit fonctionnaire chargée de deux mioches apeurés.

Il est inadmissible qu'on ne mette pas bon ordre à pareil état de choses. Je pourrais, il est vrai, obtenir du très aimable agent de la Compagnie la faveur exceptionnelle d'embarquer, sans mes bagages, sur la chaloupe réservée à la poste, mais il ne me plaît pas de solliciter une faveur.

La Compagnie des Messageries délivre des billets pour Tourane et non pour la haie. Elle doit débarquer ses voyageurs au lieu de destination

Voici le quai en pierres de taille, les arbres rabougris du boulevard qui le borde. l'hôtel des Messageries, celui de M. Lombard, le grand planteur de thé, la Résidence, une des plus belles de notre colonie ; enfin, l'hôtel Gassier.

Plus une seule chambre de disponible. Par bonheur, M. Michel About, commis de résidence, fils du grand écrivain, m'offre l'hospitalité et me dispense d'installer, en plein Tourane, le lit que j'emporte pour la brousse.

C'est que Tourane s'est développé depuis ma dernière visite. Le nombre des Français y dépasse la centaine et l'on cite avec orgueil le chiffre de vingt-huit ménages faisant le charme de la ville nouvelle.

Les colons eux-mêmes occupent une dizaine d'exploitations, et l'un d'eux, M. Bertrand, l'agent des Messageries, va me faire apprécier les résultats de ses efforts et de ses essais.

……

———————

EN ANNAM

(*L'Avenir du Tonkin*, 14 mai 1903, p. 2, col. 2)

On nous écrit de Tourane :

On nous oublie un peu. Pourtant, nous fournissons de jolis revenus au budget. N'y aurait-il donc aucuns travaux nécessaires ou seulement utiles.

Le chemin de fer de Tourane à Hué n'avance que lentement. Ne pourrait-on pas en activer les travaux ?

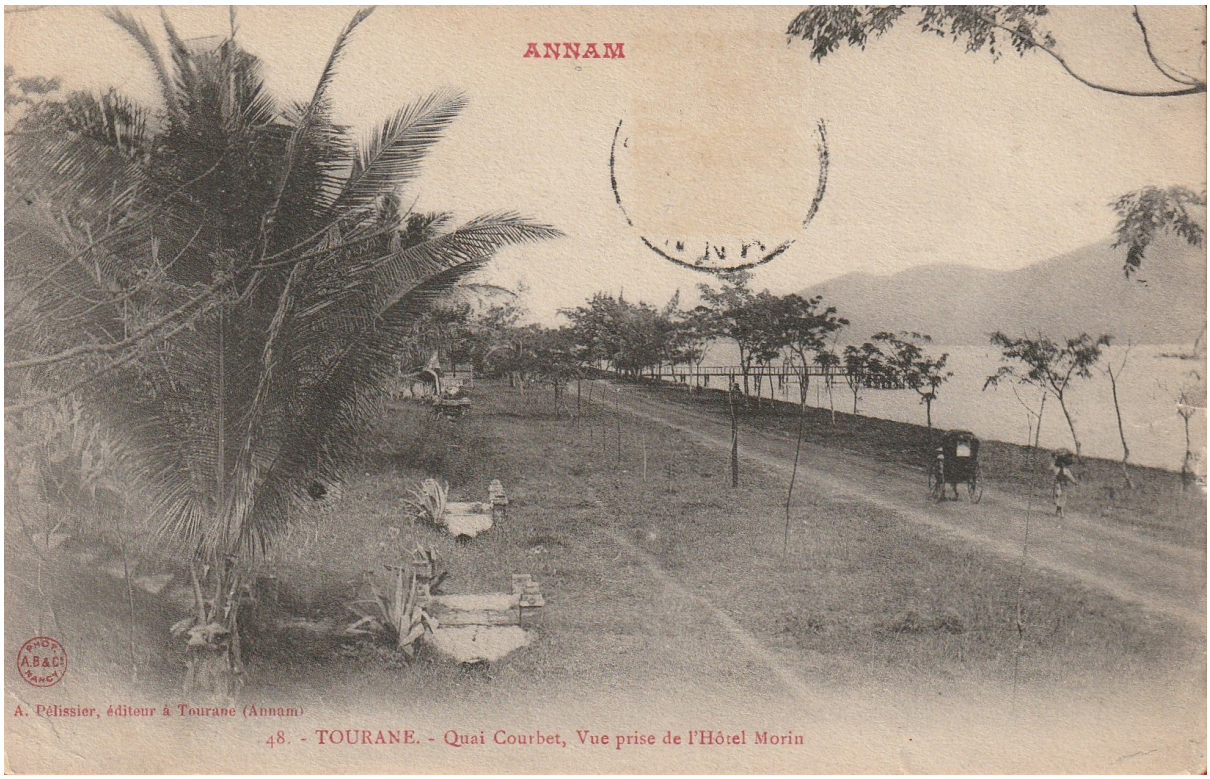
Au Quang-Nam, les routes à faire sont nombreuses ; au Quang-Ngai, il est de même. Au Binh-Dinh et au Phu-yên, mieux vaut ne pas parler des routes ; elles sont ravinées et les ponts — quand il y en a — sont si solides qu'il vaut mieux chercher un gué que de les franchir. Ceci me rappelle la définition qui leur fut jadis donnée : « Les ponts en Annam sont faits pour passer à côté ». La route qui, depuis deux ans, doit réunir le poste de Nghia-Hanh à la roue Mandarine vers Quang-ngai est encore à faire. La route Mandarine au Phu-yên, qui devait éviter le col du Xuan Dai, est restée à l'état de projet. Elle s'arrête à Vung-Lâm pour ne reprendre qu'au delà du Sông-Tai.

Ce n'est certes pas la faute de nos résidents, mais le manque d'argent. C'est à peine si, avec les crédits qu'ils ont, ils peuvent entretenir provisoirement les travaux déjà faits. Je connais entre autres une route faite au Phu-yên par les Travaux pubics : les ponts n'y existent plus guère qu'à l'état de souvenirs, la route est toute ravinée. Et cela faute d'un petit crédit supplémentaire. Le canal qui, partant du Sông-Vê, longe la route Mandarine vers Quang-Ngai est lui aussi, pour la même raison, en un triste état. Le col de Bên Da, entre le Binh-Dinh et le Quang-Ngai, et celui de Cu-Mong, entre le Binh-Dinh et le Phu-yên, demandent quelques travaux. Ceux qu'on avait entrepris à Bên-Da, il y a trois ans, n'ont pu ni être continués ni même être entretenus. Tout cela faute de quelques milliers de piastres.

Tourane attend toujours les divers travaux demandés pour son port.

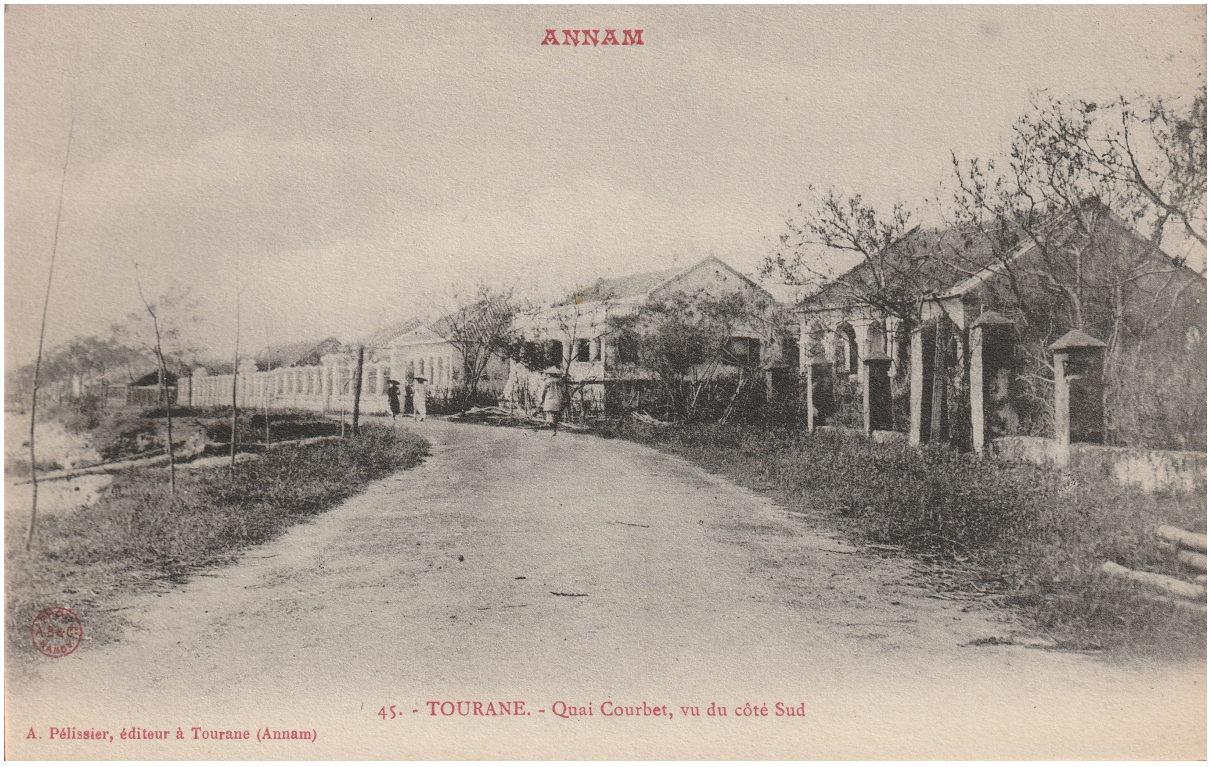
Quin-Nhon qui, grâce à M. de Goy, s'embellit tous les jours, aurait besoin que le projet des travaux à faire à son port, projet dressé il y a plus de deux ans, reçoive un commencement d'exécution. Mais, là encore, pas de crédits !

Aussi, l'Annamite, surchargé d'impôts et de corvées ne voit que le mauvais côté de la domination française. Trop éloigné du Tonkin et de la Cochinchine, il ne comprendra la raison de ses charges qu'au jour, que nous souhaitons prochain, où le Budget de l'Indo-Chine, ouvrant pour nos travaux en Annam, des crédits plus considérables, nous permettra, par ces travaux eux-mêmes, de donner aux Annamites une démonstration pratique de l'utilité de l'impôt. — G.C.



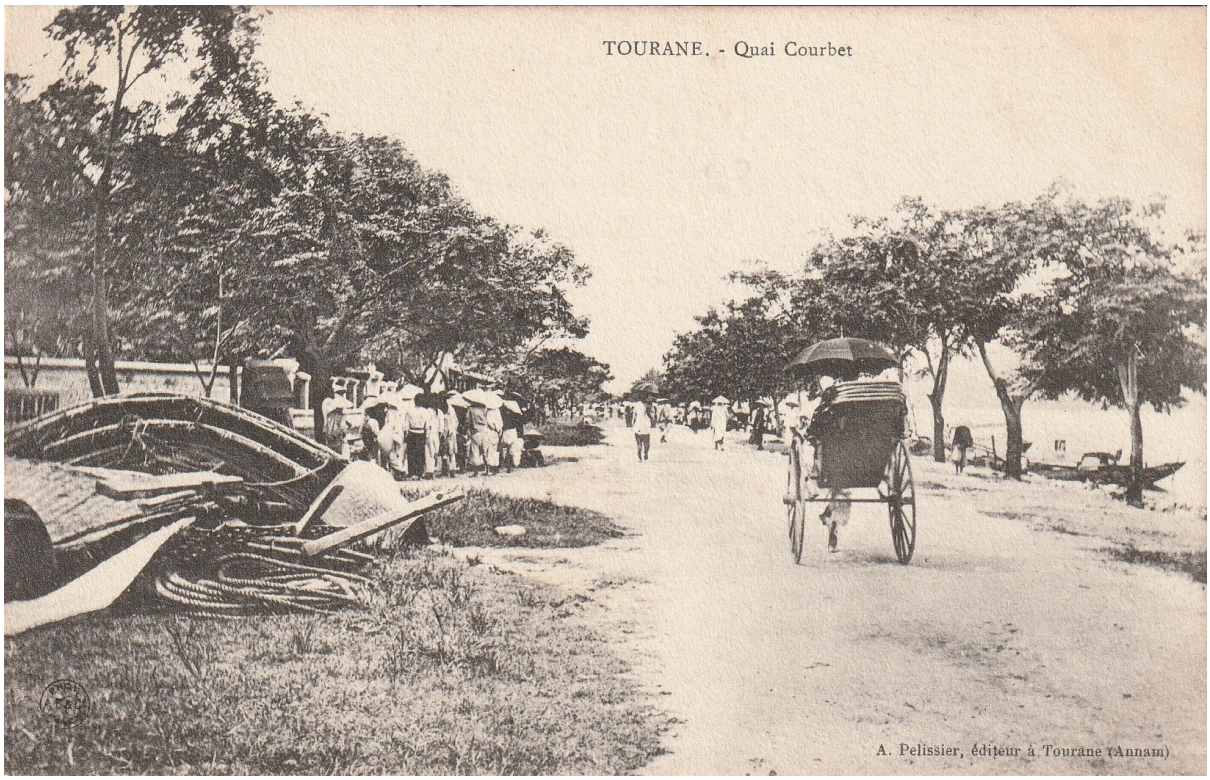
Coll. Olivier Galand

Tourane. — Quai Courbet, appontement des Messageries maritimes. Vue prise depuis l'hôtel Morin (Albert Pélissier, éditeur)(Photo A.B. et Cie, Nancy).



Coll. Olivier Galand

Tourane. — Quai Courbet vu du côté Sud (Albert Pélissier, éditeur)(Photo A.B. et Cie, Nancy).



Coll. Olivier Galand

Tourane. — Quai Courbet (Albert. Pélissier, éditeur)(Photo A.B. et Cie, Nancy).

———————

Le Typhon
Tourane
(*L'Avenir du Tonkin*, 11 juin 1903)

De notre correspondant particulier.

Dans la soirée au 31 mai, vers huit heures, un violent coup de vent accompagné de pluie s'est abattu sur Tourane et les environs.

La direction du vent a été, vers 9 heures, celle du nord-ouest ; vers minuit, elle passait à l'ouest et, à trois heures du matin, à l'ouest-sud. À partir de cette heure, sa violence a été en diminuant jusque vers cinq heures du matin.

Dans la ville de Tourane et dans les environs, les dégâts n'ont pas été très grands.

Dans la rade, six grandes jonques et une dizaine de sampans ont été coulés. À l'entrée de la rade, une grande jonque contenant 300 piculs de riz et dix indigènes a sombré. Sur les dix hommes qui la montaient, un seul a pu se sauver. Dix coolies qui se trouvaient sur un chaland ont été jetés à l'eau par la violence du vent. Trois d'entre eux se sont noyés. — G.

———————————

Conseil supérieur de l'Indo-Chine
Réunion officieuse des présidents des corps élus (27 août 1903)
(*L'Avenir du Tonkin*, 17 septembre 1903, p. 3, col. 2-3)

……

M. Bogaert prend ensuite la parole et expose que l'Annam est, de tous les pays de l'Union, celui qui, jusqu'ici, a été le plus maltraité ; on ne lui a pas ménagé les promesses, mais elles sont restées lettre morte.

1°) Il y a trois ans, on a voté 5 millions pour le port de Tourane et, à l'heure actuelle, rien n'est encore fait. Loin de là, on n'a pas même entretenu le peu qui existait. On ne peut plus décharger de marchandises à Tourane qu'au prix de difficultés fort grandes et de pertes de temps considérables.

M. Bogaert demande que, sans plus attendre les grands travaux promis, ce qui mènerait trop loin, on inscrive au budget de 1904 les crédits suffisants pour draguer la petite passe et refaire des appontements.

2°) Il n'existe pas à Tourane d'entrepôt de douane pour la vérification des marchandises.

Cette opération se fait en plein air, à l'endroit qui convient au vérificateur. M. Bogaert demande la construction immédiate d'un hangar. La Douane possède à Tourane un terrain qui conviendrait admirablement.

3°) Le service télégraphique et postal fonctionne plutôt mal à Tourane et à Hué.

Tourane, seul port entre le Cap-Saint-Jacques et Haïphong, est souvent isolé de toute communication télégraphique par suite des interruptions de la voie terrestre. Il conviendrait d'y faire atterrir sans plus attendre le câble qui va du Cap-Saint-Jacques à Haïphong, ou d'adopter tout autre combinaison qui fasse cesser cet isolement. À Tourane, les vapeurs réguliers des Messageries maritimes arrivent la plupart du temps le dimanche ; or, le bureau de poste est fermé ce jour-là invariablement à 11 heures.

À Hué, il n'y a pas de facteur pour distribuer les correspondances.

4°) M. Bogaert, revenant sur la situation faite à l'Annam par le prélèvement d'une forte partie de ses recettes locales pour la dotation du Roi, et l'insuffisance, au surplus, des recettes, demande qu'il soit fait face aux dépenses de premier établissement des villes telles que Tourane et Hué au moyen d'une contribution à prélever sur le budget général.

À moins que l'on ne préfère la solution consistant à leur abandonner un quantum des droits de douanes, en représentation des droits d'octroi de mer qui devraient leur revenir et sont, de fait, actuellement perçus par l'administration des douanes.

Une autre solution consisterait à prélever les ressources nécessaires sur la Caisse de réserve.

Ou encore, à défaut des deux autres, un emprunt à faire par l'Indo-Chine pour l'exécution des travaux urbains, emprunt dont les intérêts et l'amortissement seraient mis à la charge des villes intéressées, dans la proportion de la part à elles octroyée sur les fonds de l'emprunt.

5°) À Hué, on manque d'eau, et cette disette est, presque chaque année, cause de nombreux décès. On a fait deux projets, l'un très bon marché, l'autre cher : le gouvernement annamite offrait de contribuer à leur réalisation.

Qu'attend-on pour exécuter l'un d'eux ?

6°) Organisation des services du port de commerce. Il y a dix-sept ans, dit M. Bogaert, ii y avait un capitaine de port à Tourane ; il est mort depuis plus de 15 ans et n'a jamais été remplacé.

7°) À propos de la question du privilège du raffinage des sucres en Indo-Chine, que le Gouverneur général avait eu l'intention de concéder à une société, M. Bogaert demande que la réunion émette le vœu que les chambres de commerce et d'agriculture soient toujours et nécessairement consultées en temps opportun, avant la promulgation de tous projets et l'établissement de toute taxe nouvelle intéressant les négociants et agriculteurs.

La réunion approuve, sous certaines réserves pour celles d'entre elles ayant un caractère trop exclusivement local, les revendications de la Chambre mixte de Tourane

……

DISCOURS
DE
MONSIEUR LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL BEAU AU CONSEIL SUPÉRIEUR
(*L'Avenir du Tonkin*, 26 août 1904)

……

Les dragages projetés dans la baie de Tourane, en vue de créer une communication entre la rivière et le mouillage de l'îlot de l'Observatoire, ont été ajournés jusqu'ici par les réparations qu'il a fallu faire à la drague destinée à exécuter ce travail.

Ces réparations sont achevées et la drague fait actuellement ses essais ; elle sera dirigée sur Tourane dès que l'état de la mer permettra de tenter, sans trop de risques, la traversée entre Haïphong et Tourane.

Tourane
(*L'Avenir du Tonkin*, 4 mai 1905)

On se rappelle que Tourane attend depuis de longues années que la grande drague, tant de fois promise, soit envoyée dans notre port. Les crédits ouverts pour les travaux de dragage n'ont jamais été utilisés. La grands drague quitta bien le port de Haïphong, l'an passé, mais, arrivée à Vinh, elle rebroussa chemin et revint à Haïphong.

Nous voici, à présent, à la belle saison, c'est le montent propice pour faire les travaux de dragage.

Le dragage de la petite passe amenant en rivière les bateaux de petit tonnage et permettant la communication rapide et de tous les instants, au moyen de chaloupes avec les gros navires obligés de rester en rade ; le déchargement sur chalands remorqués, outillage dont le port de Tourane est dépourvu, l'entrée immédiate de ces chalands en rivière et leur accostage aux quais reliés au chemin de fer, donnerait satisfaction, probablement pour longtemps, à tous les desiderata.

Il est nécessaire de prolonger la voie ferré jusqu'au fleuve et la création d'une gare fluviale pour les marchandises s'impose également.

Puisqu'il est décidé que la petite passe va être draguée, il faut nécessairement que les marchandises soient rendues au bord du fleuve où les chalands viendront les embarquer.

Cependant, de réelles difficultés existent par suite de l'emplacement de la gare loin de la ville, des entrepôts et des quais où se fait tout le trafic. Avec le dragage de la petite passe, tant de fois promis, et jamais réalisé, la communication pourra être établie à tous les instants et par tous les temps avec la rade. Alors il sera indispensable que la gare soit reliée par une voie ferrée avec les entrepôts et les quais où débarquent leus marchandises.

Le prolongement des murs du quai le long de la rivière est commencé et sera poussé plus loin cette année. L'établissement de ces murs assurera l'installation définitive d'appontements devant les entrepôts européens et chinois qui existent déjà, et où accostent les chaloupes. Il est donc également nécessaire d'y installer une gare des marchandises.

Il est à souhaiter que l'Administration supérieure des Travaux publics se décide à effectuer enfin ces travaux dont les crédits ont été votés depuis deux ans par le Conseil supérieur.

1906 : SERVICE DES DÉBARQUEMENTS CONFIÉ À LA COMPAGNIE DES THÉS DE L'ANNAM (CTA)

Tourane
(*L'Avenir du Tonkin*, 23 novembre 1906)

Chambre de commerce — La Drague. Réclamons c'est notre droit, disent ces MM. de la chambre de commerce de Tourane ! Il y a une dizaine d'années qu'il est question d'envoyer une drague à Tourane, afin de draguer la passe et rendre la rivière accessible aux navires de moyen tonnage. La chambre de commerce de Tourane, avec toute la patience voulue et une persévérance remarquable, a renouvelé ce souhait vingt fois pour le moins. Avec force protestations, elle avait obtenu des pouvoirs publics, la promesse formelle qu'une drague serait envoyée et construite spécialement pour cet usage. Monsieur Beau, gouverneur général, donna sa parole en séance plénière du Conseil Supérieur. Les crédits nécessaires furent inscrits au budget. L'adjudication de la drague fut annoncée. Mieux que cela, la date fixée et affichée ! Mais, entre la coupe et les lèvres… Bref, on n'entendit plus parler de rien. La chambre de commerce de Tourane s'émut et demanda des explications, afin de savoir où en était la fameuse adjudication. La réponse vient d'arriver. M. l'ingénieur en chef du service de la navigation informe enfin la chambre de commerce (il avait oublié de le faire) que…par ordre de M. le gouverneur général, l' adjudication avait été remise… sans jour fixe… et les soumissions retournées à leurs auteurs, sans même avoir été ouvertes. Ne trouvez-vous pas, MM. de la chambre de commerce, que l'on s'est gentiment moqué de vous ?

Présentez, à M. Bogaert, vos protestations

Nul n'est mieux placé que Monsieur Bogaert, votre président, actuellement en France pour obtenir gain de cause auprès de M. le gouverneur général et de M. le ministre.

TOURANE
(*L'Avenir du Tonkin*, 9 décembre 1906)

La commission de surveillance des bateaux à vapeur fluviaux du port de Tourane, instituée par arrêté du 24 septembre 1903, est modifiée comme suit :

MM. l'ingénieur de la navigation à Tourane, président ;

Guignon [3], capitaine au long-cours, représentant de MM. Derobert frères et Fiard à Tourane ;

Un agent des Douanes, à la désignation du chef de circonscription en Annam ;

Le conducteur ou commis des Travaux publics, chargé du port de Tourane ;

membres.

AU CONSEIL SUPÉRIEUR

---

[3] Guignon : directeur des Docks et houillères de Tourane jusqu'à son emplacement, le 1er octobre 1905 par M. de Lagarde (D'après Sunny Le Galloudec, *Mémoire sur la concession française de Tourane*, 2018).

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

Le port de Tourane

……

M. Bogaert demande que des crédits soient affectés à l'amélioration du port de Tourane où rien n'a encore été fait. Il y aurait possibilité, sans engager de grosses dépenses, de faire quelques travaux indispensables. Une drague pourrait être utilisée pendant une partie de l'année pour l'amélioration de la passe.

M. Luce appuie la demande de M. Bogaert qui ne demande pas l'aménagement d'un port en eau profonde mais qu'il soit donné aux chaloupes la possibilité de communiquer avec les navires en rade.

M. Bogaert demande l'inscription pour ces travaux au Budget d'un crédit de 20 à 30.000 $.

M. Rodier propose, pour donner satisfaction à l'Annam, de réduire à 20.000 $ les crédits affectés aux quais de Saïgon.

M. Jullidière accepte, sous réserve qu'il sera jugé possible après examen d'effectuer à Tourane un travail vraiment utile.

La commission accepte l'affectation d'un crédit de 30 000 $ pour les travaux du port de Tourane.

———————————

TOURANE

(*L'Avenir du Tonkin*, 27 novembre 1910)

La drague. — La drague restera à Tourane, au moins pour le moment, mais comme un corps sans âme, tout à fait inutile. M. Baret, qui avait rendu de réels services en portant à trois mètres la profondeur de la passe de notre rivière, est rentré au Tonkin par le *Cachar*, lundi 21 novembre.

Nous regrettons cette décision : elle prive Tourane d'un espoir que l'allocation votée l'an passé par le conseil supérieur de l'Indochine avait fait naître. Cette somme de 49.000 piastres n'a pas été employée, la drague est restée et restera inutilisée encore longtemps. Pauvre Annam !

———————————————————

EN ANNAM

———————

TOURANE

(*L'Avenir du Tonkin*, 13 juin 1912)

On nous écrit :

Dans les rades. — La catastrophe qui a ravi, en rade de Tanger, les trois enfants de M. de Beaumarchais, secrétaire du ministre de France au Maroc, à l'affection de leurs malheureux parents, nous suggère la pensée que, dans nos rades foraines de la côte d'Annam, les conditions d'embarquement et de débarquement des passagers européens et indigènes sont déplorables. À Quinhon, à Tourane, où les paquebots des Messageries font périodiquement escale, cette opération est effectuée au petit bonheur par les personnes qui embarquent ou débarquent, souvent la unit, avec leurs seuls moyens, presque toujours au moyen d'embarcations indigènes légères, par tous le temps.

C’est là une situation dangereuse, à laquelle il conviendrait de remédier, avant qu’une catastrophe ne survienne dans ces rades dépourvues de tout outillage de sauvetage.

———————

TOURANE
Mauvaises affaires
(*L’Avenir du Tonkin*, 14 juin 1912)

Une crise sévit en ce moment sur plusieurs maisons de commerce chinoises et indiennes de la région. L'an passé, à la suite des typhons qui causèrent tant de victimes et de ruines en Annam, les transactions furent à peu prêt nulles. Les récoltes manquèrent dans la plupart des provinces, l’Annam est un pays agricole par excellence. Quand les récoltes sont mauvaises, le crédit public s’en ressent, les indigènes n'achètent presque plus rien.

Cette année, la récolte a été bonne partout en Annam, mais avec le progrès qui gagne peu à peu les Annamites par la fréquentation des écoles de français, les indigènes se décident à faire des opérations commerciales eux-mêmes. Les Chinois, qui détenaient le monopole du commerce des céréales, rencontrent la concurrence des natifs et des métis agissant pour leur propre compte et celui des maisons françaises.

Ou n'ignore pas quels usuriers, plus exigeants que les chettys eux mêmes, étaient les Chinois dans leurs rapports avec les Annamites. On se demande comment un pareil régime, que ne connaissait pas la population du temps du gouvernement annamite, a pu croître et prospérer sous le Protectorat français.

Aujourd'hui, la réaction se fait au profit de nos protégés. Les Chinois et les Indiens commencent à s’apercevoir que les temps sont changés.

———————————

TOURANE
(*L'Avenir du Tonkin*, 12 août 1912)

Le port. — Le port de Tourane présente annuellement un trafic de 80 mille tonnes environ. En l’état actuel de cette rade dépourvue d’outillage et d’ouvrages de défense et d'exploitation, les grands navires à vapeur mouillent à l’abri de l'îlot de l'Observatoire ; le transport à terre des passagers s'effectue par de légers et peu confortables sampans annamites, ce qui exige environ une heure de traversée, par cette rade dépourvue de tout appareil de sauvetage, et le mauvais temps rend ce transport dangereux. Les marchandises sont rendues au quai, en rivière de Tourane, au moyen de grandes jonques annamites ou de chalands remorqués par les chaloupes de l’entrepreneur.

Le chenal qui donne accès de la rade a la rivière de Tourane a été dragué de 1907 à 1909 par les Travaux publics, en vue d'assurer à la navigation une profondeur d’eau de 3 mètres 50. Cet intéressant travail aurait dû être porté à une profondeur de 6 mètres pour répondre aux désirs de la chambre de commerce de l’Annam.

Les travaux déjà effectués ont nécessité une dépense de 183.924 piastres réparties sur les ressources budgétaires de trois années. Il a été dragué 459.500 mères cubes.

Malheureusement, la rivière de Tourane transporte, des hautes vallées Quang-Nam, des apports d'alluvions qui envasent assez rapidement le chenal. Le relèvement moyen des fonds est de cinquante centimètres [par an ?], ainsi qu'il résulte des constatations faites par le service compétent. Ce dernier a estimé, en outre, qu'un nouveau dragage

dans le chenal est nécessaire ; aucune disponibilité n'a été portée au budget de 1912 pour ces travaux.

Souhaitons que l'année prochaine ne s'écoule pas sans le commencement de ces travaux indispensables si l'on veut conserver le bénéfice des dragages exécutés de 1907 à 1909.

———————————

CONNAISSEMENTS
Rizeries de la Seine contre Chargeurs réunis
(*Le Sémaphore algérien*, 5 avril 1914)

……

Dans l'espèce qui était soumise au Tribunal du Havre, il s'agissait d'une cargaison de riz qui avait été embarquée à Haïphong le 22 avril 1913 sur le navire *Amiral-Olry* [Obry], appartenant à la Compagnie des Chargeurs Réunis, par la Société des Rizeries de la Seine. La marchandise était à destination du Havre.

D'après les indications du connaissement, il avait été chargé pour le compte de la Société des Rizeries de la Seine deux mille sacs de riz ayant un poids total de plus de deux cents tonnes.

En entrant dans le port de Tourane, où il faisait escale, le navire s'échoua par temps de brume.

Pour le remettre à flot, il fallut jeter à la mer une partie de la cargaison, et notamment un grand nombre de sacs de riz appartenant à la Société des Rizeries de la Seine, de telle sorte qu'à l'arrivée au Havre, il ne restait plus sur l'expédition de deux mille sacs que 440 sacs pesant environ 41 tonnes.

……

———————————

Typhon sur Tourane
(*Les Annales coloniales*, 11 décembre 1915)

Voici les détails que nous apporte, à ce sujet, *le Courrier d'Haiphong* :

Les arbres de nos jardins et ceux qui ombrageaient routes et rues ont été tordus, déchiquetés, arrachés. La plupart des maisons n'ont plus, ou presque plus, de toitures, d'autres ont eu portes et fenêtres arrachées et restent béantes.

Le raz de marée, presque toujours compagnon fidèle des typhons, a tout inondé ; quantité de cases annamites ont été emportées et les habitants noyés ; dans une seule paillote quinze indigènes ont disparu. La hausse des eaux fut si rapide que beaucoup de Touranais n'eurent ni le temps ni les moyens de sauver effets et meubles. Certains ménages, habitant des maisons peu élevées, furent obligés d'aller demander l'hospitalité à des amis mieux protégés qu'eux ; il fallait même procéder à certains sauvetages périlleux : c'est ainsi que MM. Dioque et Mattei, des Douanes et Régies, mirent quatre heures pour aller chercher M. et M^me^ Viaud et deux enfants, dans une maison où ils étaient en danger, et les conduire à la sous-direction des Douanes, située à environ deux cents mètres de là.

Dans toutes les rues, on rencontre des embarcations ; la drague, qui était mouillée en amont de Tourane, est venue se coller contre le quai, en face l'immeuble de M. Cuenin, tandis que son chaland s'est ensablé devant la maison Morin ; le *Thuan-An*, de la résidence supérieure, une chaloupe de M. Fiard* et *la Vigilante* de la rade, sont allés s'enliser dans les rizières ; le *Gemini*, bateau anglais venant de Hong-Kong, a perdu ses ancres et est allé se loger sur un banc de sable d'où il sera bien difficile de le sortir.

Dans les administrations, les archives ont pris un de ces bains dont elles ne se relèveront que difficilement et, probablement fortement amputées ; la mairie a, sous ce rapport, été particulièrement éprouvée, mais les registres de l'état-civil ont été sauvés.

Toutes les rues sont déchaussées ; les routes sont coupées ; les communications télégraphiques sont interrompues dans toutes les directions ; tous les trains sont jusqu'à nouvel ordre, supprimés entre Tourane et Hué ainsi, qu'entre Tourane et Faifoo, par suite de graves dégâts occasionnés à la voie par le raz de marée. Ce qui fait que nous voilà complètement isolés du reste de l'Annam.

Enfin, bref, c'est un vrai désastre. L'aspect de la ville est désolant ; les Boches, qui pourtant s'y entendent à saccager une ville, n'auraient pu mieux faire. La caisse de réserve aura, pour nous permettre de tout remettre en état, à subir une forte saignée.

La rivière de Tourane, grossie par les pluies et le raz de marée, a débordé et provoqué des inondations dans les villages riverains, dont les terrains et rizières ont été submergés d'un mètre à un mètre vingt centimètres, l'eau envahissant toutes les habitations en bordure du fleuve et même les cases assez éloignées.

Les villages qui ont le plus souffert sont Anhai, Nai-hiên, Hoa-qui, Binh-thuan, Thach-thang, Ha-khê et Thanh-khê. La plupart des habitations de ces communes annamites ont été renversées, écrasées, détruites.

———————————

Les entreprises de remorquage en Indochine
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 19 décembre 1926)

La Société anonyme de chalandage et remorquage d'Indochine (Sacric), dont le siège principal est à Haïphong, vient d'étendre son activité au port de Tourane où elle a racheté l'entreprise « Dérobert et Fiard » pour le gabarrage, remorquage et acconage en rade (A.R.I.P.).

———————————

TOURANE
(*L'Avenir du Tonkin*, 9 février 1927)

Noyade. — Dans la nuit du 30 janvier, vers 2 h. 30, un coolie annamite travaillant sur un chaland est tombé à l'eau pendant que ce chaland remorqué était en route pour accoster un navire en rade.

Aux cris des camarades du coolie, le remorqueur *Rhône* revint en arrière et dirigea le feu de ses projecteurs à acétylène vers l'endroit où était tombé le malheureux, un nomme Tri, et on le vit essayer de se sauver en nageant désespérément. On lui jeta d'abord une bouée qu'il ne put atteindre, puis deux cordes dont l'une le frôla à la tète, mais vaincu sans doute par le froid, il n'eut pas la force de la saisir et coula à pic. Son corps ne pût être retrouvé.

———————————

TOURANE
(*L'Avenir du Tonkin*, 22 septembre 1927)

Tentative de vol. — Sur plainte du représentant de la Sacric on a arrêté les sampaniers Ngo van-Sanh et Trach qui, chargés de transporter du *Pei Ho* à terre des caisses contenant des cartes à jouer annamites essayèrent d'en voler 660 paquets valant 261 piastres, mais ils furent découverts par le compradore.

Les deux sampaniers, interrogés, déclarèrent que les auteurs du vol étaient quelques indigènes spécialisés dans les vols de marchandises et munis des outils nécessaires pour ouvrir et refermer les caisses sans laisser de traces, et ont donné leurs noms. Ces individus devaient revenir à bord de la jonque plus tard après son déchargement, pour prendre les marchandises et les deux sampaniers devaient toucher vingt piastres pour leur complaisance.

Le port de Tourane a ses voleurs qui ont une grande réputation de hardiesse et de roublardise et nécessite de la part des agents de l'autorité une vigilance continue.

———————————

LE PORT DE TOURANE
(*L'Avenir du Tonkin*, 5 octobre 1927)

Les travaux d'aménagement du port de Tourane viennent d'être commencés par la construction d'une digue parallèle au chenal, destinée à retenir les sables que les courants poussent vers l'est et à rendre plus efficaces les dragages qui seront effectués, chaque année.

Le programme à réaliser est très vaste. Il comporte :

1° Une digue parallèle, au chenal, partant à peu près de la pointe de la Navigation jusqu'à la dernière balise, avec une coupure de 50 mètres vers le milieu.

2° Une deuxième digue formant un angle obtus avec la première, partant de la pointe de l'entrée et allant à peu près rejoindre la première en laissant une coupure d'environ 200 mètres.

3° Le comblement de la lagune située derrière l'îlot de l'Observatoire, la construction de quais d'accostage pour grands navires, de magasins sur le dit îlot et le rétablissement du chemin de fer à voie étroite jusque devant l'appontement de Mykhé. Un grand bac assurerait provisoirement le transport des marchandises et du trafic jusqu'à Tourane.

4° Le percement de l'isthme de Mykhé vers le Tiêm-Cha, permettant aux navires d'entrer dans le port par la baie du Lutin.

5° La construction de darses dans la baie du Lutin et sur la rivière au débouché du canal projeté.

Un crédit de 250.000 piastres est accordé, à épuiser dans un délai de deux ans pour l'amorçage du dit programme.

Les travaux ont été confiés à M. Fournier, le sympathique entrepreneur de Huê, qui n'en est pas à son coup d'essai pour les grands travaux et sur l'activité et la compétence duquel ou peut largement compter.

———————————

TOURANE
(*L'Avenir du Tonkin*, 9 novembre 1927)

Substitution.— Est autorisée la substitution de M. Vernet, Pierre à M. Fournier, Paul pour ce qui concerne les travaux d'endiguement du chenal de Tourane, adjugés à M. Fournier le 21 juin 1927.

Le cautionnement définitif de 70.000 fr. réalisé par M. Fournier le 9 août 1927, restera affecté à la garantie de la bonne exécution des travaux par M. Vernet.

———————————

ENTREPRISE DE DRAGAGES ET DE TRAVAUX PUBLICS
(*L'Information financière*, économique et politique, 23 décembre 1928)

« Entreprise Générale en Indochine »

Le champ d'activité de la Société dans ce département vient de s'accroître du fait de la reprise récente de l'Entreprise Vernet qui, en dehors des travaux du port de Tourane (Annam), disposait d'une installation à Haïphong.

———————

Hanoï
AU PALAIS
Cour d'appel (chambre correctionnelle)
Audience du mardi 25 juin 1929
(*L'Avenir du Tonkin*, 25 juin 1929)

……

L'affaire qui suit est, de beaucoup, plus importante : Ho-van-Thuong a été condamné à 10 ans de prison et à la relégation ; Truong-van-Long à 10 ans de prison et à 10 ans d'interdiction de séjour ; Tran-van-Cu à 10 ans de prison et à 10 ans d'interdiction de séjour ; Tran-van-Suy à 10 ans de prison et à 10 ans d'interdiction de séjour ; Ho-van-Cu à 5 ans de prison et à 5 ans d'interdiction de séjour ; Nguyên-van-Hoi à 10 ans de prison et à 10 ans d'interdiction de séjour ; Pham-van-Ngoan à 5 ans de prison et à 5 ans d'interdiction de séjour ; Pham-van-Nuoi à 5 ans de prison et à 5 ans d'interdiction de séjour pour vol à bord de l'*Ango* et complicité de vol de 15 coupons de satinette, valeur 135 p., au préjudice de la maison Demange.

Le tribunal de Tourane, en prononçant ces condamnations le 15 avril, s'est montré particulièrement sévère et à juste raison

Dans un réquisitoire précis, M. le substitut général Coppin tracera un tableau saisissant, montrant le port de Tourane mis à ce point en coupé réglée que les grandes sociétés ont envisagé l'abandon du port pour toutes opérations de déchargement.

La sûreté, heureusement, a mis la main sur partie d'une bande parfaitement organisée ayant des ramifications partout. Il demande à la Cour de se montrer excessivement sévère.

La Cour ramène à 5 ans les peines de 10 ans de prison prononcées, confirme pour te surplus.

……

———————

SOCIÉTÉ FRANÇAISE D'ENTREPRISES DE DRAGAGES ET DE TRAVAUX PUBLICS

(*L'Information financière, économique et politique*, 15 janvier 1930)

……

L'exécution de la digue du port de Tourane a été également poursuivie, malgré de sérieuses difficultés provenant, en particulier, de l'instabilité de la main-d'œuvre.

———————

TOURANE
Chambre mixte de commerce et d'agriculture de Tourane

———————

Exposé sommaire de la séance du 22 janvier 1930.
(*L'Avenir du Tonkin*, 7 février 1930)

President, M. J. Cuénin ; vice-président, M. Corret ; secrétaire-trésorier M. Chabert.

……

Après avoir examiné la question de l'ensablement du chenal de Tourane, la chambre demande qu'une drague soit mise très rapidement à la disposition du Service maritime de l'Annam.

———————————

CONSEIL DE GOUVERNEMENT

———————

ORDRE DU JOUR
de la séance du 4 octobre 1930 de la commission permanente du Conseil de gouvernement de l'Indochine.
(*L'Avenir du Tonkin*, 7 octobre 1930)

……

69 Approbation d'un projet d'avenant au cahier des charges des travaux d'endiguement du chenal de Tourane approuvé le 19 avril 1927 par M. le gougal.

———————

CHRONIQUE FINANCIÈRE

Société anonyme de chalandage et remorquage de l'Indo-Chine (SACRIC)
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 15 novembre 1931)

……

Les résultats de l'agence de Tourane ont été assez médiocres, l'activité de ce port ayant été considérablement ralentie par la crise économique. Une récente augmentation des tarifs appliqués par cette agence permettra à celle-ci, au cours de l'exercice actuel, d'obtenir des résultats plus satisfaisants.

———————————

Chalandage et remorquage de l'Indochine
(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 23 novembre 1933)

……

Notre affaire de Tourane fait cependant une heureuse exception ; les travaux pour la construction du chemin de fer Tourane-Nhatrang, dernier tronçon du Transindochinois, ont, en effet, donné à ce port un supplément d'activité contrebalançant et au delà la baisse de trafic qui aurait pu provenir de la dépression économique actuelle.

———————————

ANNAM

———————

HUÉ
(*L'Avenir du Tonkin*, 8 mai 1936)

Ports maritimes.

À Tourane, le rechargement de la digue Nord-Sud a été continué. 5.000 m^3 d'enrochements ont été mis en œuvre. Les levées périodiques des fonds de chenal font ressortir que les fonds dragués en 1932 se maintiennent à la cote - 4,00 environ ; les

petits caboteurs peuvent maintenant entrer en rivière ; deux coffres d'amarrage y ont été placés pour faciliter leur stationnement.

———————

EN QUELQUES MOTS
(*La Tribune indochinoise*, 23 juin 1937, p. 2, col. 2)

Les exportations de maïs de Tourane sur la France pendant la deuxième quinzaine d'avril ont atteint 451 tonnes de maïs roux.

———————————

Une très juste requête
(*Chantecler*, 8 juillet 1937, p. 1)

Réunis en une sorte de fédération, les membres de la chambre de commerce et d'agriculture de l'Annam, les membres de la commission municipale de Tourane auxquels se sont joints les principaux commerçants annamites et chinois de la région ont adressé, à M. le gouverneur général Brévié, une longue requête, présentant leurs desiderata sous la forme de trois vœux.

Nous croyons devoir signaler surtout le troisième de ces vœux, que voici :

Le port de Tourane

Si nous restions silencieux sur ce point-là, vous seriez peut-être tenté d'en déduire, Monsieur le gouverneur général, que « tout est pour le mieux ici et que le port de Tourane n'a besoin de rien.

La commission instituée par arrêté n° 5353 du 8 novembre 1929 pour étudier l'aménagement des ports d'Indochine, a conclu, dans son rapport sur le port de Tourane, que celui-ci exigeait, de toute urgence, des travaux importants : elle évaluait à 6.500.000 piastres le montent de ces travaux qu'elle précisait être de *première urgence*.

Notre petit port, depuis longtemps, végète parce qu'il n'a pas de communications avec son hinterland naturel. La construction de la route coloniale n° 10 augmenterait son trafic dans des proportions considérables : on peut prévoir que ce trafic, qui est actuellement, et depuis longtemps, voisin de 100.000 tonnes, ne tarderait pas à quintupler.

Pour mettre ce port en état d'assurer ce trafic, il serait nécessaire d'y effectuer des travaux importants.

Nous ne voulons pas entrer ici dans des considérations qui ne pourraient être que très techniques, car, si elles n'avaient pas ce caractère, elles resteraient dans l'imprécision. Nous émettons seulement le vœu que cette question de l'amélioration du port de Tourane soit remise à l'étude le plus tôt possible.

En terminant cet exposé de vœux, nous vous assurons, Monsieur le gouverneur général, de toute notre confiance et nous vous prions d'agréer l'expression de nos sentiments les plus dévoués et les plus respectueux.

Tourane, le douze juin mil neuf cent trente sept.

Ont signé

Candy (René Ange Cyprien), directeur de la maison Optorg
Chauvin (Louis), directeur de L'UCIA
Fauquet (Denys), directeur de la maison Descours et Cabaud

Fiard (Henri), directeur de la SAFAC
Garnache (René Élie), directeur de la SIPEA
Guerry, avocat, membre de la commission municipale
Lagrèze, directeur de la Cie franco-asiatique des pétroles
Heiduska Robert, agent d'assurances
Pompei (Pierre), directeur de la Standard Vacuum Oil Company (SVOC)
Mercadier (Joseph), directeur de la maison Denis frères
Ray (Pierre), directeur de la SACRIC
Omère, propriétaire
Nguyên-huu-Thi, commerçant
Lê-van-Tap, commerçant
Pham-Doan-Diem, commerçant
Vo-Xuan-Duong, commerçant
Len-Hing, commerçant, chef de la congrégation de Phuoc-Kien
Quang-Hoa-My, chef de la congrégation de Hai-Nam
Xuyen-Thahnh, commerçant
Bordes, agent commercial
Affre, directeur de la STACA : P.P. signé : Mitsch
Back (Constant), Éts Morin frères
Stamatiof, propriétaire
S.I.C.A. (Société industrielle et commerciale de l'Annam : distillerie : Charles Vacherot et Maurice Marti.

———————————

L'échouage du « Paul-Bert »
(*L'Avenir du Tonkin*, 27 juin 1938)

Par arrêté du gouverneur général de l'Indochine du 15 juin 1938 :
Le conseil d'enquête chargé de l'instruction des circonstances dans lesquelles est survenu l'échouage du baliseur « Paul-Bert » le 24 mai 1938 à Culao-cham, près Tourane, sera composé comme suit :
MM. l'administrateur, chargé de l'Inscription maritime de Haïphong, président ; Novel, C. L. C., pilote du port de Haïphong ; Hulin, C. L., capitaine du port de Haïphong ; Wursthorn, C. L. C. inspecteur de la navigation, membres.

———————————

PETITS ET MOYENS PORTS
RÉALISÉS AUX COLONIES FRANÇAISES
DANS LA DERNIERE DÉCADE [4]
par M. BLOSSET [5], ingénieur en chef des Ponts et Chaussées
(*La Journée industrielle*, 16 mars 1939)

……
On pourra s'étonner de ne voir figurer aucun port d'Indochine ; c'est que les plans de mise en valeur de la colonie, établis sous les directives de M. Paul Doumer, alors gouverneur général, prévoyaient surtout la construction de chemins de fer, de routes, de canaux, de réseaux d'irrigation de terres cultivées ou cultivables. Peu de travaux maritimes, car l'Indochine utilisait pour l'évacuation de ses produits les établissements

[4] Décennie (dix ans) et non décade (10 jours).
[5] Marcel Blosset (Paris, 31 janvier 1892-Louveciennes, 13 déc. 1963) : polytechnicien, chef du service maritime de Madagascar (1923), commandeur de la Légion d'honneur (1956).

créés dès l'origine de l'occupation française aux débouchés des deux principales voies naturelles, le fleuve Rouge et le Mékong avec Hanoï et Saïgon.

Depuis 1930 les travaux payés par les budgets propres des ports — tous deux autonomes — ont consisté en allongement des fronts d'accostage en rivière, en construction de magasins, en dragages d'entretien et d'amélioration.

Il serait souhaitable que les autres établissements maritimes existants : Benthuy et Tourane notamment, fussent également améliorés. Enfin, la création d'un port en eau profonde, bien aménagé et bien outillé, dans l'admirable baie de Cam-Ranh s'impose, tant pour des raisons économiques et touristiques que pour des raisons stratégiques.

———————————

Tourane
La croisière 1939 du « Franconia »
(*L'Avenir du Tonkin*, 7 avril 1939)

L'année dernière, à pareille époque, la ville impériale fit ses heureux débuts dans le grand tourisme. Le mardi 22 mars 1938, le vapeur *Franconia* avait débarqué à Tourane 250 touristes américains qui, par train spécial, rallièrent Hué.

……

La caravane du « Franconia », guidée par M. Vergoz, comprit cette année 200 touristes qui, après leur débarquement à Tourane, ont gagné Hué par train spécial, et sont descendus à l'Hôtel Morin, lequel s'était chargé, avec le concours du bureau officiel du tourisme de la Résidence supérieure, de l'organisation du séjour et des visites de ses clients d'Outre-Pacifique.

……

———————————

SOCIÉTÉ ANONYME DE CHALANDAGE ET DE REMORQUAGE DE L'INDOCHINE
(*L'Information financière, économique et politique*, 28 janvier 1950)

À Tourane : 2 remorqueurs totalisant 595 CV et 12 chalands totalisant 1.400 tonnes (contre 8 de 1.200 tonnes) ; caboteurs : 2 unités de 1.800 tonnes (contre une unité de 400 tonnes).

———————————

[ÉTUDE DE VALEURS]
TRANSPORTS
(*L'Information financière, économique et politique*, 19 janvier 1952)

La SOCIÉTÉ DE CHALANDAGE ET DE REMORQUAGE DE L'INDOCHINE … est devenue, à Tourane, agent de la COMPAGNIE DES MESSAGERIES MARITIMES.

———————————

SOCIÉTÉ ANONYME DE CHALANDAGE ET DE REMORQUAGE DE L'INDOCHINE
(*L'Information financière, économique et politique*, 5 décembre 1953)

……

Les résultats de la Société d'acconage du port de Tourane, dans laquelle la S.A.C.R.I.C. a une participation de 50 %, ont marqué une progression intéressante.

———————————

Les réalisations du corps expéditionnaire français en Indochine
(*L'Information financière, économique et politique*, 2 octobre 1954)

Devant le « Rotary Club » de Saïgon, le général Salan, a dressé le bilan de « l'œuvre immense d'équipement » réalisée par le corps expéditionnaire en Indochine pendant la guerre. Équipement des ports de Haïphong et Saïgon, construction d'un avant-port à Tourane élevant de 2.000 tonnes par jour le trafic marchandises, multiplication des aérodromes (celui de Saïgon peut transiter 4.000 personnes par jour), reconstruction de 5.000 km. de routes et de 50 km. de ponts, installation d'hôpitaux munis des derniers perfectionnements, telles sont les réalisations que le corps expéditionnaire laissera derrière lui, aux mains de milliers de spécialistes et de contremaîtres qu'il a lui-même formés.

———————————

MESSAGERIES MARITIMES
(*L'Information financière, économique et politique*, 11 avril 1956)

PROCHAINS DEPARTS :
15 avril LE *VERDON* Le Havre pour Tourane.

———————————

MESSAGERIES MARITIMES
(*L'Information financière, économique et politique*, 12 décembre 1956)

PROCHAINS DEPARTS :
15 déc. LE *NANTES*. Marseille pour Tourane

———————————

COMPAGNIE MARITIME DES
CHARGEURS REUNIS
3, boulevard Malesherbes, PARIS (8e)
(*L'Information financière, économique et politique*, 19 décembre 1956)

PROCHAINS DEPARTS :
EXTRÊME-ORIENT
PILOTE-GARNIER, de Marseille, vers le 14 janvier, pour Dakar, Singapour, Saïgon, Tourane.

———————————