

KÉBAO (1888-1895)

LETTRES DU TONKIN
(*Le Journal des débats*, 4 novembre 1886)

Hanoï, le 23 septembre 1886

[...] Un millier de Chinois menacent Lang-Son : le commandant Servières en engage 700 comme coolies pour l'expédition sur Caobang, et viola la bande anéantie. Que demain on exploite ce Kébao et cet Hong-Gay* revendiqués par l'obstiné M. Bavier-Chauffour, les quelques centaines de vagabonds qui meurent de faim entre Hai-Ninh et la porte de Chine feront des mineurs hors ligne. Car le Chinois est laborieux et avide de gain. Mais il est envahissant : on peut le proscrire à New-York et à San-Francisco ; on ne le peut pas ici, où il déborde. Il faut donc le fixer, l'intéresser à ce pays devenu le sien, et le faire servir de rempart contre les invasions possibles. [...]

TONKIN
(*Le Journal des débats*, 23 avril 1887)

Le 28 février, a été appelée devant le tribunal consulaire de la résidence de France de Quang-yen, l'affaire des terrains houillers de Hong-hai* et de Kébao. M. Bavier-Chauffour était assisté de MM. Bouchet et Sintas, avocats. M. Unal, vice-résident, se présentait au nom de l'administration. M. Bavier contestant au gouvernement du protectorat le droit d'intervenir dans le procès et le tribunal ayant condamné M. Bavier sur ce point, ce dernier s'est retiré sans poursuivre les débats et a déclaré faire appel. M. Unal a aussitôt demandé au tribunal de se déclarer incompétent. Le jugement définitif sera rendu ultérieurement.

Jean DUPUIS

(Saint-Just-la-Pendue, Loire, 7 décembre 1828-Monaco, 28 novembre 1912)
Négociant, explorateur, concessionnaire

[Retour de J. Dupuis à Hanoï]
(*L'Avenir du Tonkin*, 7 avril 1888)

.....

À Ké-bao, les travaux d'études sont commencés sous la direction d'ingénieurs et de maîtres-mineurs, en attendant la constitution d'une société qui sera formée aussitôt que ces travaux seront terminés.

L'île de Ké-bao, très bien située dans la baie d'Along, est destinée à devenir importante, au point de vue industriel, lorsque ses mines de charbon seront en exploitation.

Cette île est pittoresque et saine, c'est le grès qui forme son sol ; elle possède plusieurs petites rivières dont l'eau est excellente, des chutes qui pourraient être utilisées, plusieurs sources d'eaux minérales. Contrairement à ce qu'on pensait généralement, l'île ne renferme pas de grands arbres ; elle est en partie couverte de brousses assez élevées et épaisses, ce qui, à distance, donne assez l'illusion d'une forêt.

Son rivage, du côté de la baie, est profond et bien abrité. Il suffira pour en faciliter l'accès aux grands navires qui viendront charger de la houille, de construire une digue-jetée de peu d'étendue terminée par un appontement.

LETTRES DU TONKIN
(*Le Journal des débats*, 11 avril 1888)

Hanoï, le 20 février 1888

[...] Du côté de la Chine, au Sud-Est, sur la frontière du Quang-Tung, la présence prolongée de nos troupes a ramené le calme. Il reste encore quelques pirates, des Chinois surtout, mais la très prochaine exploitation des mines de Hong-Gay et la mise en culture de l'île de Kébao, concédée, dit-on, à titre d'indemnité, à M. Jean Dupuis, vont donner de l'ouvrage à une foule d'indigènes et de Chinois que la pauvreté a transformés en malandrins et que le travail rendra à leur destination première. [...]

Les mines du Tonkin.
(*Le Journal des débats*, 28 août 1888)

[...] La nécessité de conclure avec la cour de Hué, pour autoriser la réglementation des mines, la convention spéciale prévue par l'article 18 du traité du 6 juin 1884, puis les changements successifs qui se sont produits dans l'administration du protectorat ont fait ajourner depuis cette époque la mise en vigueur du règlement préparé en 1884. Deux concessions très importantes ont été accordées cependant l'année dernière sur la proposition de M. Bihourd, résident général l'une, à M. Bavier-Chauffour, comprend la meilleure partie des gisements houillers de la baie d'Along ; l'autre, faite à M. Dupuis, l'*inventeur* du Tonkin, comprend les mines de charbon de l'île de Kébao. [...]

La concession accordée à M. Jean Dupuis se justifie par des considérations d'un autre ordre. On sait que l'intervention de la France au Tonkin a eu pour effet de ruiner les entreprises commerciales de ce hardi explorateur. La petite flotte qu'il avait organisée pour remonter le fleuve Rouge, les magasins, les marchandises qu'il possédait ont été saisis ou détruits. La concession qui lui est accordée ne peut donc donner prise à aucune critique.

Il n'en serait pas de même si le gouvernement, mis en présence de nouvelles demandes, ne s'inspirait pour le choix des futurs concessionnaires que de ses préférences personnelles. Il est indispensable d'adopter une règle qui mette le ministre responsable ou le gouverneur général à l'abri des récriminations ou des accusations auxquelles ne se laisseraient que trop facilement entraîner les solliciteurs évincés. [...]

CONCESSION DE L'ÎLE DE KÉBAO À M. JEAN DUPUIS
(*L'Avenir du Tonkin*, 1^{er} septembre 1888)

Entre M. Constans, gouverneur général de l'Indo-Chine,
Et M. Dupuis, explorateur, domicilié actuellement à Hanoï,
Il a été convenu ce qui suit :

Article premier. — L'administration du Protectorat voulant reconnaître les services rendus par M. Dupuis à la cause de la France, et le dédommager des pertes qu'il a subies, lui concède, à titre gracieux et définitif le fonds et tréfonds du territoire formant l'île de Kébao.

Seront considérés comme faisant partie de la concession, les rochers et îlots situés à une distance de moins de deux kilomètres et au-dessous de cette île à l'exception de l'île de la Madeleine.

Art. 2. — L'île de Kébao est figurée au plan ci-annexé, sa superficie d'environ vingt-cinq mille hectares sera vérifiée par les soins de l'Administration qui lui appliquera les règlements concernant les impôts, non contraires aux dispositions stipulées au présent.

Art. 3. — Cette île est limitée ainsi qu'il suit d'après le plan dressé par [M. l'ingénieur colonial des mines Sarran](#) ¹, en date du 29 août 1887 :

Au nord, par la pointe du Coq.

Au sud, par la ligne pointillée en bleu sur le plan ci-annexé du chemin habituel des bateaux se rendant au mouillage.

À l'est par le canal de Thiên-yen.

À l'ouest par le canal de Cam-pha et la vallée du nord-ouest de Kébao.

Art. 4. — Toutefois, la concession ne comprend pas et ne pourra jamais comprendre la partie du domaine maritime de l'île auquel sera attribué tout l'espace que la mer recouvre aux plus hautes marées, c'est-à-dire l'espace d'environ quatre-vingt-deux mètres, lequel est formellement et expressément réservé.

Art. 5. — Au cas où l'intérêt public commanderait de traverser le domaine concédé ou de fortifier un point quelconque dudit domaine, le gouvernement du Protectorat pourra entreprendre, sur la concession, tous travaux nécessaires, et ce, sans indemnité.

Art. 6. — M. Dupuis, à qui est consentie la présente concession, s'engage à exploiter ou à faire exploiter ladite île.

Il ne pourra céder tout ou partie de ses droits qu'après agrément de l'Administration et ne pourra s'adjoindre pour l'exploitation aucun étranger. Au cas où une société serait formée, cette société devra être composée, ainsi que son conseil d'administration, uniquement de Français et avoir ses statuts approuvés par l'Administration.

Art. 7. — M. Dupuis déclare se soumettre sans restrictions ni réserves, en ce qui concerne l'exploitation des mines, au règlement sur la matière inséré au *Journal officiel* du 6 décembre 1884, sauf modifications ultérieures.

Art. 8. — L'exploitation des mines de houille de Kébao est réglementée de la manière suivante :

Le concessionnaire payera en cours d'exploitation, une taxe ou redevance de soixante-quinze centimes par chaque tonne de houille transformée ou non, livrée dans un intérêt étranger à celui de l'exploitation.

Art. 9. — Toutefois, M. Dupuis sera exempt de toute redevance sur l'extraction pendant un délai de deux ans, à partir de la signature du présent. Pour assurer d'une manière régulière le paiement de la redevance, le concessionnaire devra soumettre, sans déplacement, à l'examen, vérification et contrôle du résident général ou de son délégué, tous livres, registres et papiers de comptabilité.

¹ Émile Sarran : futur ingénieur en chef de la Société de Kébao : voir encadré ci-dessous.

L'administration pourra organiser un service de surveillance, par application de l'article 20 du règlement précité sur les mines.

Art. 10. — Le concessionnaire devra fournir dans le plus bref délai toutes commandes de charbon qui lui seront faites par l'administration du Protectorat, par priorité à toutes autres commandes et au cours du marché le plus favorable au Protectorat dans les six mois qui auront précédé la date de la commande.

Dans le cas où le charbon extrait dans l'île de Kébao ne serait pas inférieur comme qualité à celui provenant d'autres gisements, l'Administration s'engage, à égalité de prix, à donner la préférence à M. Dupuis pour ses achats et approvisionnements.

Art. 11. — En raison de la concession qui vient de lui être consentie, M. Dupuis déclare renoncer à introduire auprès du gouvernement français toutes réclamations ou revendications quelconques ayant pour objet d'obtenir d'autres indemnités pour les pertes qu'il a subies au Tonkin par le fait des événements politiques et militaires qui ont eu lieu depuis 1873, se reconnaissant satisfait du dédommagement qui lui est accordé par le gouvernement.

J. DUPUIS
CONSTANS
Le kinh-luoc du Tonkin
NGUYEN-HUU-DO.

CONCESSION DE 3.000 HECTARES DE TERRAINS INCULTES ACCORDÉE À M. JEAN DUPUIS

Entre M. Constans, gouverneur général de l'Indo-Chine,
Et M. Dupuis, explorateur, domicilié actuellement à Hanoï,
Il a été convenu ce qui suit :

Article premier. — M. Dupuis est déclaré concessionnaires, à titre gracieux, de trois mille hectares de terrains domaniaux incultes à prendre sur un terrain situé entre Hongay et l'île de Ke-bao, province de Quang-yên. et qu'il devra désigner dans un délai de trois mois

Le plan, établi à ses frais, sera annexé au présent, après que son exactitude aura été reconnue et vérifiée par l'administration.

Art. 2. — M. Dupuis s'engage à mettre en culture ou en exploitation les terrains concédés, dans un délai de cinq années à compter de la date du présent.

Art. 3. — Les parties cultivées seront soumises à l'impôt foncier, à partir du 1^{er} janvier 1890.

Art. 4. — M. Dupuis pourra exploiter les bois existants dans la concession, en se conformant aux règlements sur les forêts.

Il sera exempt du permis de coupe, mais sera soumis à l'acquittement des droits pour les bois exploités et destinés à être livrés au commerce.

Art. 5. — Si l'exploitation est complète dans le délai de cinq années, la concession sera prorogée de plein droit pour une durée de trente ans renouvelable.

En cas de renouvellement, le concessionnaire devra payer les droits qui pourraient être ultérieurement établis.

Art. 6. — L'administration se réserve en outre le droit de reprendre les portions du terrain concédé, moyennant le paiement à M. Dupuis de la valeur des constructions existantes et des travaux et installations diverses qui auraient été faits sur les terrains expropriés.

Art. 7. — Le concessionnaire ne pourra céder tout ou partie de ses droits à un tiers sans l'agrément de l'administration qui se réserve de fixer à un moment, s'il y a lieu, les nouvelles conditions du contrat.

Art. 8. — Les dispositions des arrêtés, règlements qui interviendraient ultérieurement pour régir le mode d aliénation des biens domaniaux en Annam et au Tonkin m seront applicables que dans le cas prévu par le paragraphe 2 de l'article 5.

Art. 9. — Les tombeaux, pagodes et constructions de toutes sortes affectées au culte ne devront subir aucune dégradation du fait du concessionnaire qui devra, en outre, en permettre, à toute époque, le libre accès aux indigènes.

Art. 10. — Le terrain concédé est grevé d'un droit de servitude de passage au profit des propriétés privées et communales qui existent ou pourront exister dans les parties l'avoisinant.

Art. 11. — Le présent acte sera enregistré en chancellerie aux frais du concessionnaire.

J. DUPUIS

CONSTANS
Le kinh-luoc du Tonkin,
NGUYEN-HUU-DO

SOCIÉTÉ ANONYME FRANÇAISE DE KÉBAO (1889-1895)

REVUE DES COLONIES
INDO-CHINE
(*Les Tablettes coloniales*, 17 octobre 1888)

Dans les *Actes officiels du Tonkin* se trouve le texte des contrats signés pour :

1° La concession Vézin à Hon-gay ;

2° L'île de Ké-bao concédée à M. J. Dupuis ;

3° 3.000 hectares concédés également à M. J. Dupuis entre Quang-yên et la baie d'A-long.

L'acte de concession de M. Dupuis porte que l'administration du Protectorat voulant reconnaître les services rendus par M. Dupuis à la cause de la France, et le dédommager des pertes qu'il a subies, lui concède, à titre gracieux et définitif, le fonds et tréfonds du territoire formant l'île de Kébao.

Seront considérés comme faisant partie de la concession, les rochers et îlots situés à une distance de moins de deux kilomètres et au dessous de cette île à l'exception de l'île de la Madeleine.

Cette île est limitée ainsi qu'il suit d'après le plan dressé par M. l'ingénieur colonial des mines Sarran.

Au nord, par la pointe du Coq ;

Au sud, par la ligne pointillée en bleu sur le plan ci-annexé du chemin habituel des bateaux se rendant au mouillage ;

À l'est par le canal de Thien-yen ;

À l'ouest par le canal de Cam-pha et la vallée du nord-ouest de Kébao.

Par contrat signé à la date du 1^{er} septembre 1888, M. Constans, gouverneur général de l'Indochine, voulant reconnaître les services rendus par M. Dupuis à la cause française et le dédommager des pertes qu'il avait subies, lui a concédé, à titre gracieux et définitif, le fonds et le tréfonds du territoire formant l'île de Kébao et d'une superficie totale approximative de 25.000 hectares.

Une première société anonyme au capital de 4.000.000 de francs fut constituée sous le nom de « Société des houillères de Kébao » et la direction des travaux confiée à M. Portal.

Les frais de première installation ayant absorbé tous les capitaux engagés, la dite société s'est trouvée dans l'obligation de cesser son exploitation en 1895 (*Annuaire général de l'Indochine française*, 1910, p. 391)

Retour de M. Jean Dupuis
(*L'Avenir du Tonkin*, 20 octobre 1888)

D'après les nouvelles reçues par le dernier courrier, M. Jean Dupuis serait sur le point de s'embarquer pour le Tonkin après avoir traité avec de puissants établissements financiers pour la constitution d'une société qui exploiterait immédiatement les charbonnages de l'île de Ké-bao et mettrait en valeur ses autres concessions.

KÉBAO
(*L'Avenir du Tonkin*, 1^{er} décembre 1888)

Hanoï, le 1^{er} décembre 1888.

L'île de Kébao, concédée à M. Jean Dupuis, va être exploitée en grand dans peu de temps ; les études commencées, il y a quatre mois à peine, avec un [modeste capital avancé par quelques personnes de Hai-phong](#), ont été menées vivement pendant que M. J. Dupuis s'entendait, à Paris, avec un groupe financier pour la constitution d'une grande société.

L'île, déserte en partie, presque impénétrable, qui, jusqu'ici, n'avait pas été explorée entièrement, est maintenant connue ; tous les gisements de charbon signalés par M. Fuchs, et, plus tard, par M. Sarran, ont été relevés ; c'est dans une des parties les plus riches qu'on a donné les premiers coups de pic.

Kébao est une grande île affectant la forme d'un triangle dont le sommet serait l'entrée du canal de Cam-pha ; un des côtés de ce triangle longe la côte et n'en est séparé que par un étroit chenal peu profond, presque à sec à marée basse. La base serait formée par la partie qui borde le canal de Tien-yên jusqu'à l'île Verte ; le troisième côté, le plus grand, fait face, presque en ligne droite, à la mer. Ses rives sont abruptes et très boisées ; on ne peut pénétrer dans l'intérieur que par les petites rivières dont les estuaires très larges se découvrent à marée basse.

C'est à l'embouchure de plusieurs de ces cours d'eau, sur une petite île appelée l'île du Chat, que sont les premières installations de l'exploitation. Plusieurs mamelons ont été déboisés et, sur leurs sommets, on a construit des habitations pour les contremaîtres et les ouvriers. L'endroit est bien choisi ; le site est très pittoresque ; en tournant le dos à l'île, la vue s'étend sur la mer bornée par les fantastiques rochers de la baie qui se dressent comme une jetée protectrice des tempêtes.

Contrairement à l'opinion admise, c'est la première fois que l'on exploite sérieusement les charbonnages de Kébao. Il est vrai qu'il y a un quinzaine d'années, des Chinois, qui avaient connaissance des gisements, essayèrent d'extraire de la bouille, mais plusieurs ouvriers ayant été dévorés par les tigres, ils abandonnèrent bientôt leur idée et évacuèrent leurs cantonnements.

À cinq cents mètres de l'emplacement que nous venons de décrire, un premier puits de 12 mètres fut creusé ; les contremaîtres français, continuant leurs recherches, reconnurent, ainsi que M. Fuchs l'avait signalé dans son rapport, qu'en avançant dans l'intérieur, les couches étaient plus rapprochées et disposées d'une façon plus régulière. Jusqu'ici, on n'avait fait que ramasser, à titre d'échantillons, quelques morceaux à la surface des affleurements ; aujourd'hui, un puits de 20 mètres de profondeur traverse

toutes les couches et, bientôt, des galeries viendront y aboutir. Les abords de ce puits présentent déjà une certaine animation ; non loin, sont les habitations des ouvriers, les collines voisines sont déboisées ; des coups de mines viennent de temps en temps troubler le silence de mort des forêts ; le pays prend tout doucement un air d'industrie moderne qu'on est tout étonné de rencontrer dans un lieu aussi sauvage.

Les ouvriers employés à ces premiers travaux sont chinois ; on avait débuté avec des Annamites, mais, bientôt, il fallut y renoncer car le travail était trop pénible pour eux. Jour et nuit, le creusement se poursuit sans interruption ; les mineurs sont descendus au moyen d'un treuil en bois ; ils restent au fond pendant quatre heures, puis sont remontés.

La qualité du charbon est bonne, l'exploitation en sera facile car le puits est situé sur le bord d'une petite rivière dont on pourra se servir pour descendre jusqu'à la mer, distante seulement de quatre kilomètres ; pour l'avenir, le moyen de transport est tout indiqué : une voie ferrée suivra la vallée, puis s'avancera dans la baie où l'on trouve de suite des fonds suffisants pour le mouillage des grands navires ; cette voie est, d'ailleurs, commencée ; il y a déjà un kilomètre de terminé prêt à recevoir un Decauville.

En face du puits, une galerie à jour a été ouverte, mais les travaux en sont interrompus par suite d'un éboulement ; cette tranchée est juste sur un filon et le charbon qui en forme les parois a un bel aspect.

À côté du charbon, on rencontre des grès ferrugineux et du fer géodique ; bien que ces minerais soient pauvres, ils méritent cependant de fixer l'attention par leur régularité et leur voisinage des couches de charbon, ce qui conduira peut être à les exploiter en même temps que ces derniers.

Kébao est divisé en deux parties qui forment deux régions distinctes : la première, couverte de montagnes dont certaines atteignent plus de quatre cents mètres d'élévation ; cette partie est très boisée ; il est presque impossible de pénétrer dans les fourrés ; les seules voies possibles à suivre sont les rivières dont l'eau claire coule sur des galets ; à l'époque des pluies, ces cours d'eau se transforment en torrents impétueux charriant des troncs d'arbres, entraînant des quartiers de rocher.

L'autre partie, légèrement vallonnée, s'abaisse en pentes douces ; quelques endroits sont dénudés, le reste est couvert par des herbes très serrées.

Une chose frappe surtout le voyageur, c'est que, de quelque côté qu'il se dirige, il trouve partout des affleurements de charbon ; il suffit d'un coup de pied pour en détacher des morceaux.

Dans les endroits facilement accessibles, des coupes de bois ont été faites par des Annamites ou des Chinois, il y a déjà un certain temps, car de jeunes arbres commencent à recouvrir les pentes dénudées.

Parmi les essences qui peuplent l'île, on rencontre de beaux arbres, des bambous magnifiques, des rotins, des lataniers. [Ce qui a empêché l'exploitation de ces produits, ce ne sont pas tant les difficultés de transport que la crainte de S. M. le Tigre, véritable souverain qui règne en maître dans ces parages, à la tête d'une nombreuse postérité. Les essais de pacification à l'aide de l'élément civil ou militaire n'ont pas beaucoup de chance de réussite auprès de pareils voisins ; il faudra se résoudre à les exterminer jusqu'au dernier.](#)

[Dans plusieurs clairières, on voit encore les autels élevés à ong op ou seigneur tigre, destinés à recevoir les offrandes de bûcherons craintifs.](#)

Si l'on remonte la rivière du Chat, on arrive au centre d'une vallée étroite, cultivée, dominée par plusieurs pics et au pied desquels sont construites sept ou huit cases annamites dont l'aspect et l'agencement intérieur et les objets qui les garnissent rappellent les habitations du Haut-Tonkin. Nous avons rapporté de ce village un berceau en bambou dont, jusqu'ici, nous n'avons vu de spécimen que chez les Muongs.

Les habitants cultivent l'arachide et le manioc sur des terrains forestiers défrichés par le feu. D'après ce qui nous a été dit, il existerait d'un autre côté une petite agglomération de quatre ou cinq familles.

En traversant la forêt, pendant le jour, on est assourdi par le bruit strident des grillons qui donne l'illusion d'une scie circulaire en mouvement. Pas un oiseau ne se montre, cette monotonie énervante est rarement troublée par le cri d'un coq sauvage qui s'enfuit. La nuit, au contraire, on entend les cris de toutes sortes d'animaux, depuis le rugissement du tigre jusqu'au bramement du cerf ; si l'on en juge par les empreintes laissées sur la plage ou les terrains marécageux, les tigres de grande taille, les cerfs et les sangliers seraient nombreux.

D'après les nouvelles que nous avons reçues par le dernier courrier, M. Dupuis était sur son départ, après avoir réuni les capitaux nécessaires pour l'exploitation en grand de Kébao. Dès son arrivée, il pourra s'installer sur sa concession, car on est en train de lui construire une maison bien aménagée.

Espérons que cette entreprise fera sortir le Tonkin de la torpeur dans laquelle il semble tomber de plus en plus.

L'exploitation de la houille, ce pain de l'industrie, ce produit de premier ordre que nous envient les Anglais, peut donner un grand essor à la colonie ; surtout ayant à sa tête le premier Français venu au Tonkin et qui a su conquérir, malgré ses déboires, la confiance des négociants chinois qui n'hésiteront pas à lui confier des capitaux pour de nouvelles affaires au besoin, nous en avons la certitude.

Nous avons dit que les travaux préparatoires d'étude avaient été exécutés avec un petit capital prêté à M. Dupuis ; ajoutons qu'ils ont été dirigés avec la plus grande activité par M. Le Mée.



[Coll. Olivier Galand](#)

KÉBAO

SOCIÉTÉ ANONYME FRANÇAISE

au capital de deux millions cinq cents mille francs
divisé en 5.000 actions de 500 fr. chacune

Suivant acte passé devant Me Portefin, notaire à Paris, le 9 janvier 1889

PART DE FONDATEUR AU PORTEUR

Un administrateur (à gauche) : Letellier ?

Un administrateur (à droite) : Guillemard

Paris, le 6 février 1889

Imprimerie centrale des chemins de fer — Imprimerie Chaix, 20, rue Bergère, Paris.

Richard Auguste Antoine *Raoul* GUILLEMARD, président

Né le 29 août 1841 à Rouen.

Fils d'Antoine Guillemard (1805-1880), procureur du Roi à Rouen, officier de la Légion d'honneur en 1860 comme procureur du Roi à Alger, puis conseiller à la cour de cassation, et de Henriette Zaïde.

Neveu d'Ulysse Guillemard (1801-1878), sous-préfet, deux fois maire du Havre, chevalier de la Légion d'honneur.

Frère de Gaston Guillemard (1845-1892), chevalier de la Légion d'honneur comme lieutenant du 1^{er} régiment d'infanterie de marine.

Marié en 1867 à Paris avec Jeanne Roche. Dont :

— Robert (1869-1926): administrateur de sociétés, président de la Compagnie électrique de Sousse. Voir [encadré](#).

— Henri : médecin, marié à Marguerite Brichet qui soutint de son témoignage Mme Caillaux, meurtrière de Gaston Calmette, le directeur du *Figaro*.

— Pierre († 1925) : administrateur de la Compagnie des mines d'or de la Guyane hollandaise, journaliste à *La Petite République* ;

— et Marguerite (1884-1961) mariée à Maurice Depierre de Courcelles, administrateur délégué de l'Agence Havas. Voir [Qui êtes-vous ?](#)

Juge à Valenciennes, puis au tribunal de 1^{re} instance de la Seine.

Administrateur du [Crédit foncier colonial](#) (juin 1885),

du Comptoir d'escompte de Paris (janvier 1886), victime du krach des cuivres (mars 1889). Avec la plupart des autres administrateurs menacés de poursuites personnelles, il apporte 6 MF à une société destinée à indemniser les actionnaires sur la base de 625 fr. par titre sur soixante-quinze ans par tirage au sort annuel.

Censeur de la Compagnie auxiliaire des métaux.

Administrateur de la Compagnie générale des mines de diamants (« Diamants Roulina »)(oct. 1887), absorbée quelque temps plus tard par la De Beers.

Président de la Kébao (février 1889).

Administrateur de la [Société française des allumettes](#) (jan. 1890), créatrice d'usines d'allumettes à Hanoï et Ratmonika (Russie),

de la [Compagnie commerciale et industrielle du Tonkin](#) (mars 1891),

de la [Société générale des huileries du Sahel tunisien](#) (juillet 1891),

de la [Société des huileries de Sousse](#) (mars 1892),

de la Société des briquettes Pétrole (sept. 1893) : briquettes distillables ou combustibles.

de la Société française des glycérides purs (août 1895),

vice-président de la Rente foncière (juillet 1896),

administrateur de la Compagnie industrielle pour la France et l'étranger (investissements en Russie)(juil. 1896),

du Grand Hôtel,

du *Petit Journal*...

Scrutateur à l'assemblée de la [Compagnie des mines d'or de la Guyane hollandaise](#) (juin 1897).

Administrateur de la Blanchisserie de Courcelles (août 1897).

de la Compagnie française des Mines d'Australie (déc. 1897).

Décédé à Neuilly-sur-Seine, le 23 avril 1898.

CONSTITUTION

Kébao

Société anonyme au capital de deux millions cinq cent mille francs

Siège, social 13, rue Bleue, Paris

(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 25 février 1889)

Cette société a pour fondateur : M. Jean Dupuis, explorateur, demeurant à Paris, rue Saint-Georges, n° 43.

Elle a pour objet :

L'exploitation agricole, commerciale, minière et industrielle de l'île de Kébao (Tonkin) concédée en toute propriété à M. Dupuis.

Et généralement toutes opérations de vente, d'achat, d'échange de constructions ou autres qui pourront se rapporter à cette exploitation.

Le capital social est fixé à la somme de deux millions cinq cent mille francs, divisé en cinq mille actions de cinq cents fr. chacune. Sur ces actions, il a été attribué à M. Dupuis huit cents actions en représentation de son apport.

Elle est constituée pour une durée de quatre vingt-dix-neuf années.

Ont été nommes administrateurs pour une durée de six années : MM. Guillemard, Boucheron ², Mautin (Camille) ³, Letellier ⁴, Bastien ⁵, Velay ⁶, Mautin (Charles) ⁷, de Carrère ⁸, Joseph Laveissière ⁹.

Et commissaires pour le premier exercice : MM. A.-R. Wallut ¹⁰ et C. Labriolle.

Acte déposé chez M^e Portefin, notaire à Paris, et publié dans la *Gazette des Tribunaux* du 23 février 1889.

EN EXTRÊME-ORIENT
(*Le Figaro*, 10 mars 1889)

Haïphong, 2 février.

.....

² Prudent Frédéric Boucheron (Paris, 1830-Paris-1902) : joailler à Paris, commandeur de la Légion d'honneur (1900) : président honoraire de la Chambre syndicale bijouterie-joaillerie.

³ Auguste *Camille* Mautin (1841-1892) : assureur maritime avec son frère aîné Albert, successeurs de leur père Thémistocle.

⁴ Eugène Letellier (1845-1923) : il participe au creusement de l'isthme de Panama (en association avec Jules Baratoux) et à la construction des forts de la Meuse en Belgique, à partir de 1889 (avec Nallier et Baratoux). Président du conseil d'administration du quotidien *Le Journal*. Chevalier de la Légion d'honneur du 31 mai 1902 (min. des Travaux publics), officier du 26 janvier 1912 (min. de l'intérieur) comme publiciste. Actionnaire de la Société de Kébao (1889) et de la Banque industrielle de Chine (1913), administrateur de la Société d'études industrielles et commerciales de l'Annam et du Tonkin (1891). Associé avec Charles Vézin pour la construction de l'[adduction d'eau de Hanoï](#).

⁵ Charles-*Félix* Bastien : né le 14 juin 1837 à Mirecourt (Vosges). Fils de Charles-Antoine Bastien, banquier, et d'Élisabeth Rose Émilie Aubry. Marié le 25 avril 1865 à Mirecourt avec Louise Marie Charpentier, fille de Michel Achille Napoléon baron Charpentier et de Joséphine Saglio. Dont un fils, Félix, marié en 1905 à Julia Mercier (des champagnes d'Épernay), membre après l'Armistice du conseil de surveillance de la Banque d'Alsace et de Lorraine. Licencié en droit. Banquier à Strasbourg sous la raison sociale Félix Bastien & Cie. Fondateur, avec son beau-père, du Crédit foncier et communal d'Alsace et de Lorraine (1872), commissaire aux comptes de la Banque de Haïti (1881->1909) et du Télégraphe de Paris à New-York (1886), directeur de l'Entrepôt de la porte de Charenton à Paris, administrateur de la Société de Kébao (1889), de la Société française des allumettes (jan. 1890), de la Compagnie française de tramways Indo-Chine (mars 1890), à Saïgon, et de la Compagnie commerciale et industrielle du Tonkin (mars 1891).

⁶ André *Guillaume* Velay : banquier à Paris, associé en 1894 avec Édouard-Émile Hentsch, François-Léon Odier et Marc-Alphonse Chauvet.

⁷ Eugène *Charles* Mautin (1844-1895) : fils de Thémistocle Maupin, doyen des courtiers d'assurances près la Bourse de Paris, et de Louise Victorine Boulard. Marié avec Alice Leleux (sœur d'Henri Leleux, vice-président des Éts Keller & Leleux, électrométallurgie, et président du *Grand Écho Nord de la France*). Quatre enfants, dont Camille-Georges — qui servira en 1908 de subrogé-tuteur aux enfants mineurs de feu Louis-Alfred Geibel, administrateur de la Compagnie française de tramways (Indo-Chine) aux côtés de Charles Mautin —, et Hélène (M^{me} Miguel de San Lazaro). Négociant à Paris. Administrateur de la Société française des allumettes (jan.1890), de la Compagnie française de tramways (Indo-Chine)(mars 1890), de la Compagnie française des mines de San-Martin et de la Compagnie française du Honduras (1891).

⁸ Fernand de Carrère (1849-1934) — et non « Carrères » : président des Charbonnages du Tonkin en 1895. Voir [encadré](#).

⁹ Joseph Laveissière (Paris, 1856-Paris, 1926) : fils de Jules-Joseph Laveissière, d'une vieille famille de métallurgistes. Marié à une D^{lle} Néron. Dont Alisa-Juliette (1879-1892), Marie-Thérèse (M^{me} Jean Lindet) et Christiane (M^{me} Jean Gueugnier, de la Société foncière du Sud de Madagascar).

Domicile : Neuilly et château de la Mothe à Croutelle (Vienne).

Administrateur de la Société des métaux, emportée par le krach des cuivres (1888). Chevalier de la Légion d'honneur en 1926 : Président d'Escaut et Meuse, Paris-Outreau, Tubes de Bessèges, administrateur des Anciens Éts Girard, de la Cuivrierie de Pétrograd. Intéressé dans la Société russe pour la fabrication des tubes et tôles fines à Ekaterinoslaw.

¹⁰ Raymond Wallut (1858-1940) : fils de Charles-Ferdinand Wallut, président du Crédit mobilier. Lieutenant de vaisseau. Campagne du Tonkin et de Chine (1883-1884). Administrateur de la Cie commerciale et industrielle du Tonkin (1891). Fondateur en 1892 de la SNC Raymond Wallut & Cie : importation et fabrication de machines agricoles. Voir [encadré](#).

M. le gouverneur général va prochainement se rendre à la baie d'Along. Il devait même quitter Hanoï le mardi 29, mais la nouvelle du grave événement qui venait de se produire à Hué lui a fait différer son voyage.

Ce voyage a pour but l'inspection des travaux entrepris sur les concessions respectives — et ennemies ! — de M. Bavier-Chauffour d'une part et de M. Jean Dupuy de l'autre. Ce dernier est prochainement attendu d'Europe et, dès son arrivée, nous assisterons à des discussions et à des débats fort intéressants et fort édifiants à tous les points de vue.

.....

LA SOCIÉTÉ DE KÉBAO
(*Le Figaro*, 23 mars 1889)

Une dépêche, adressée par la Société de Kébao à son représentant, rassure complètement les personnes qui pourraient penser que la déconfiture du Comptoir d'escompte aurait une fâcheuse influence sur son avenir.

La Société de Kébao est constituée, ses ressources sont assurées, et la dépêche confirme l'ordre de pousser activement les travaux préparatoires.

Il résulte des renseignements qui nous ont été communiqués ainsi qu'au *Courrier d'Haïphong*, que le Comptoir d'escompte avait accordé son patronage à la société au point de vue seulement d'une émission.

L'affaire est montée par des capitalistes particuliers auxquels se sont jointes plusieurs grosses maisons de banque et de commerce.

Dans l'île, les travaux de prospection continuent activement : on vient de mettre à nu un gisement vertical de 2 m. 50 d'épaisseur de charbon de belle qualité ; on en découvre chaque jour de nouveaux.

On dispose près de la mer des terre-pleins et des hangars, pour la réception du matériel ; un appontement provisoire est terminé ; il facilitera le déchargement des grosses pièces.

Des logements avec leur mobilier sont préparés pour le personnel.

Le mandataire de la société a obtenu que les Messageries fluviales qui, pour aller à Mon-kay, longent Kébao à peine à un mille de distance, fissent escale à chaque passage ; il est en instance pour obtenir l'établissement d'une ligne télégraphique reliant le siège de l'exploitation à Tien-yen à travers d'île.

Tout nous fait donc espérer que les charbonnages de Kébao prendront rang, dans un avenir prochain, parmi les meilleures entreprises du Tonkin.

LA SOCIÉTÉ DE KÉBAO
(*L'Avenir du Tonkin*, 4 mai 1889)

D'après des renseignements de source officielle que nous avons reçus par le courrier, la Société de Kébao est bien constituée définitivement, ainsi que l'Agence Havas nous l'avait annoncé.

Comme la société avait été créée sous le patronage du Comptoir d'escompte, on pouvait craindre qu'elle ne ressentit le contrecoup de la déconfiture de la Société des métaux et de la crise qui a failli faire sombrer le grand établissement de crédit parisien. Il n'en a rien été heureusement, le Comptoir d'escompte n'est intéressé que pour

250.000 francs et il a versé, comme les autres souscripteurs, le quart du capital qui est déposé au Trésor.

Il n'y a, d'ailleurs, plus rien à redouter pour lui, pas plus que pour les administrateurs du Comptoir d'escompte qui ont souscrit pour leur compte personnel.

La Société de Kébao, est constituée au capital de 2.500.000 fr. avec des capitalistes de premier ordre.

Nous en avons la liste entre les mains et afin de rassurer les amis de M. J. Dupuis, nous donnons ci-dessous les **noms des principaux actionnaires** avec le montant de leur souscription :

MM. Hentsch ¹¹, maison Hentsch frères, banquiers 200.000 fr.
Boucheron, joailler, président de la Chambre syndicale de la bijouterie et de la joaillerie 200.000 fr.
Camille Mautin. propriétaire 100.000 fr.
Albert Mautin. propriétaire 100.000 fr.
Guillemard, administrateur du *Petit Journal*, ancien juge au tribunal civil de la Seine. 100.000 fr.
Eugène Letellier, entrepreneur de travaux 100.000 fr.
Jules Baratoux ¹², entrepreneur de travaux 100.000 fr.
Crédit mobilier, banque du [Wallut] 100.000 fr.
Jules Bertin, ancien agent de change 100.000 fr.
De Carrère, propriétaire, ancien receveur particulier des finances 100.000 fr.
P. Aubry, E. Fould, banquiers 100.000 fr.
Jules Dietz-Monnin ¹³, entrepreneur 100.000 fr.
Georges Masson ¹⁴, éditeur 25.000 fr.
O. Christofle ¹⁵, de la maison Ch. Christofle et Cie (orfèvrerie) 25.000 fr.
F. Talamon, négociant en draperies 25.000 fr.
H. Thiébaud ¹⁶, de la maison Thiébaud frères et compagnie (fonderie) 25.000 fr.
Cassigneul ¹⁷, administrateur-gérant du *Petit Journal* 25.000 fr.
Ch. Roulina ¹⁸, joailler 25.000 fr.
Ch. Béthemon, avoué à la cour d'appel de Paris 25.000 fr.
Guy de Courcy. sous directeur de la Compagnie d'assurances générales 25.000 fr.

¹¹ Édouard Hentsch : président du Comptoir d'escompte de Paris, administrateur de la Banque de l'Indochine.

¹² Jules Baratoux (1844-1916) : ingénieur E.C.P., associé de Letellier.

¹³ Jules Dietz-Monnin (et non *Monnier*) (1854-1930) : fils de Charles Dietz-Monin (1826-1896), administrateur du Comptoir d'escompte (1878), obligé d'en démissionner peu après pour prendre la tête des Éts Japy. Entrepreneur à Paris. On reste dans la mouvance protestante.

¹⁴ Georges Masson (1839-1900) : éditeur, scrutateur aux assemblées, puis administrateur du Comptoir d'escompte de Paris. Commandeur de la Légion d'honneur (1899).

¹⁵ Paul (et non « O. ») Christofle (1838-1907) : orfèvre, membre du conseil d'escompte, puis administrateur (1879-1889) du Comptoir d'escompte de Paris. Officier de la Légion d'honneur (1883).

¹⁶ Henri-Léon Thiébaud (1855-1899) : fils de Victor Adolphe, fondateur de cuivre à Paris. Frère cadet de Victor (1849-1908), successeur de Maggiar à la présidence de la Cie française des mines du Laurium. Voir [encadré](#).

Associé à ses deux frères dans la fonderie familiale.

Membre du conseil de surveillance de la Société Siegfried Bing et Cie (1884) : commerce avec l'Orient et l'Extrême-Orient (Cochinchine, Annam, Tonkin...). Administrateurs des Tramways de l'Indo-Chine (1890).

¹⁷ Marie Désiré Cassigneul (1835-1906) : administrateur-gérant du *Petit Journal* (gendre du fondateur, Marinoni). Recrue probable de Guillemard qui fut administrateur de ce quotidien. Officier de la Légion d'honneur (1897).

¹⁸ Charles Roulina (Châteaurenard, 1836-Neuilly, 1912) : diamantaire, président, entre autres, de la Cie minière de l'Alangoua et de la Côte-d'Ivoire. Voir [encadré](#).

Chevalier de la Légion d'honneur (29 oct. 1889).

G. Girod ¹⁹, de la maison de banque André, Girod et Cie 25.000 fr.
Vernes d'Arlandes ²⁰, banquier 25.000 fr.
Eugène Mautin, propriétaire 12.500 fr.
L. Contant, de la maison Cheron et Cie (orfèvrerie) 12.500 fr.
G. Radins ²¹, bijoutier 10.000 fr.
A. Judlin, négociant en diamants 10.000 fr.
A. Gibert ²², propriétaire 12.500 fr.
etc.

Le quart du capital souscrit a été versé par les actionnaires et placé sur le Trésor.

Nous pouvons ajouter que la Ferme des forêts du Thanh-hoa et du Nghe-an, dont M. Jean Dupuis a obtenu l'adjudication du gouvernement annamite l'année dernière, va être bientôt exploitée en grand, au moyen de scieries mécaniques.

M. Dupuis s'occupe de l'achat du matériel qui pourra être installé sous sa direction au mois de septembre prochain.

Une société est aussi en formation pour la mise en valeur des 3.000 hectares de terrain concédés à M. J. Dupuis, dans la province de Quang-yên.

Espérons que, cette fois, le vaillant explorateur du Tonkin touche enfin au terme de ses misères, après 16 ans de lutte, et des déboires sans nombre, qui n'ont jamais pu abattre son énergie et sa confiance dans l'avenir de la colonie.

(Le Journal des débats, 26 août 1889)

MARSEILLE, le 25 août. — Le vapeur français *Oxus*, courrier de Chine, a levé l'ancre cet après-midi, ayant à bord 200 passagers environ, parmi lesquels le Bey de Djibouti, allant à Obock, et MM. Dupuis et Millot, explorateurs, se rendant au Tonkin pour organiser l'exploitation des mines de charbon de l'île Kébao.

L'*Oxus* emporte les pièces démontées de torpilleurs et leur matériel pour le Japon.

Exposition universelle de Paris (1889)

(Journal officiel de la République française, 6 décembre 1889, p. 6077-6080)

¹⁹ Gustave Girod (1832-1892) : directeur (1873), puis administrateur (1882-1889) du Comptoir d'escompte de Paris. En même qu'administrateur délégué de la Banque de l'Indo-Chine (1875-1889) et membre du comité de direction de la funeste Société des métaux (1881-1889). Associé d'André, Girod & Cie (1882-1889), ancêtre de la Banque Neuflyze. Maire du XVI^e arrondissement de Paris (1871-1880). Commandeur de la Légion d'honneur (1882).

²⁰ Théodore Vernes d'Arlandes (Versols-et-Lapeyre, Aveyron, 24 juin 1820-Cannes, 11 décembre 1893) : administrateur de la Société générale algérienne et de la Société des mines de Soumah et de La Tafna (puis, après absorption en 1878, de Mokta-el-Hadid), membre en 1874 du syndicat des prêteurs de la Compagnie du chemin de fer des Charentes (comte Lemerrier), administrateur du Comptoir d'escompte de Paris (1874-1882, 1884-1889), membre fondateur de la Société de secours aux blessés militaires, membre du consistoire de Paris, officier de la Légion d'honneur (1872).

²¹ Louis-Georges Radius (et non *Radins*)(1841-1931) : bijoutier chez Boucheron à Paris. Chevalier de la Légion d'honneur du 7 mai 1895.

²² Armand-Augustin-Bressolle Gibert (1844-1937) : de la maison Davillier, et Cie, juge au tribunal de commerce de la Seine (1876-1879, il remplace Dietz-Monin au conseil du Comptoir d'escompte en 1879. Chevalier de la Légion d'honneur en 1925 comme administrateur (mai 1883-avril 1895), censeur (avril 1895-avril 1898), puis directeur (avril 1898) et vice-secrétaire du conseil des directeurs de la Caisse d'épargne de Paris ; consul de Serbie à Paris.

Classe 41 (Mines et métallurgie). — Sans être aussi favorisé que la province limitrophe du Yunnan, le Tonkin possède un très grand nombre de métaux. L'avenir seul dira si ces gisements sont assez riches pour être exploités. M. Fuchs avait exposé une collection de minerais, recueillie au cours de son voyage. La Société de l'île de Kébao, concédée à M. Dupuis, a exposé des charbons de terre, et M. Vézin des minerais de la province de Hon-Gay.

M. LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL EN BAIE D'ALONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 14 décembre 1889)

.....
À Kébao, M. Piquet a été aussi très satisfait de ce qu'il avait vu. L'affaire n'est pas montée d'une façon aussi grandiose que celle de Hone-gaye ; mais grâce aux travaux effectués par M. Le Mée, qui a ouvert un puits d'extraction avant la constitution de la société et l'arrivée de son ingénieur en chef, les ventes sont déjà commencées et seront une source de produits immédiats. Les essais faits jusqu'ici ont donné d'excellents résultats.

LETTRES D'INDO-CHINE
(*Le Journal des débats*, 28 janvier 1890)

Hanoï, le 19 décembre 1889.

On ne reprochera pas à M. Piquet de n'avoir vu le Tonkin que du balcon de son hôtel à Hanoï. À peine de retour de la tournée qu'il a faite dans les provinces du Sud et dont je vous ai parlé dans une de mes précédentes lettres, il est reparti pour un second voyage et a successivement visité Nam-Dinh, Ninh-Binh, Keso, Quang-Yen et Haïphong. Il n'a eu qu'à se louer de l'accueil qu'il a reçu sur tous les points de son parcours, aussi bien des colons européens que de la population indigène. En revenant, il a visité les mines de Hong-Gay et de Kébao et a rapporté de cette dernière partie de sa tournée l'impression la plus satisfaisante. [...]

À Kébao, où l'entreprise est conduite plus modestement et où les usines sont toutes à proximité du centre d'installation, on a pu commencer l'exploitation de certains filons en même temps qu'on poursuivait les études de reconnaissance générale du bassin houiller. Les Messageries fluviales [du Tonkin* (Marty & d'Abbadie)] brûlent déjà de ce charbon qui a donné d'excellents résultats aux essais faits récemment à bord de la canonnière l'*Avalanche*. Le puits de sondage atteint déjà les couches les plus profondes : il est à 22 mètres et fonctionne parfaitement. On n'a à se préoccuper ni de la question des transports, qui se feront tout naturellement par la rivière, ni de celle du boisage des galeries, résolue d'avance par le voisinage des forêts.

Les Messageries fluviales trouvent déjà grand avantage à brûler du charbon de Kébao qui revient à 8 piastres la tonne ; on se préoccupe actuellement de le faire également adopter par les navires de l'État. [...]

Au cours de sa visite à Kébao, l'attention du gouverneur général a été appelée sur l'importance prise par les îles Goco, qui servent depuis longtemps d'entrepôts pour écouler en Chine les produits enlevés du Tonkin par les pirates. M. Piquet a décidé d'installer un poste-douane au milieu de ces îles et a prescrit d'exercer une surveillance rigoureuse sur tous les points de la côte où se font ces embarquements clandestins.

Pourchassés ainsi méthodiquement et coupés de leurs communications extérieures, les pirates finiront par se lasser d'un métier dont le bénéfice sera de jour en jour plus aléatoire et qui ne se traduira souvent que par un exil à long terme à la Guyane. Le *Comorin*, qui vient de quitter Haïphong, amène à Toulon une vingtaine de ces bandits, condamnés par les tribunaux mixtes et mis à la disposition de l'administration de Cayenne. Ces mesures énergiques produiront ici un effet des plus salutaires, la déportation étant plus redoutée des indigènes que la peine de mort elle-même. [...]

BOÎTE AUX LETTRES.
(*L'Avenir du Tonkin*, 26 mars 1890)

L'Avenir du Tonkin n'est en rien responsable des opinions exprimées dans la Boîte aux lettres.

Monsieur le directeur,

Je viens vous devancier l'hospitalité de votre journal pour rétablir la réalité de certains faits, et combler quelques lacunes d'une chronique judiciaire de *Courrier d'Haïphong* de dimanche.

C'est bien en retour de leur *garantie* à la Banque, de leurs *avances* après épuisement du crédit, de leur *concours effectif* à la mise en valeur de Ké-bao, en compensation du *temps* qu'ils y consacraient que M. Dupuis s'était engagé à payer à MM. Bleton, Le Mée, Le Roy²³ et Vidal 15.000 \$ d'actions libérées.

Si le partage devait avoir lieu également, c'est que tous les quatre devaient également remplir les conditions ci-dessus.

Mais dès le début, deux s'effacent, MM. Bleton et Vidal, et, le 15 août, M. Leroy, qui avait surtout figuré comme fournisseur, disparaît.

Ils abandonnent à M. Le Mée, le soin et aussi la responsabilité de la direction et de l'administration, non pas sur sa demande expresse, c'est faux, mais insensiblement, sans protester contre ce qu'ils appellent son ingérence, sans doute parce que l'affaire, à leur sens, pourrait mal tourner.

Pas un de ces trois messieurs n'est allé à Ké-bao. Comment auraient-ils le droit de réclamer la rémunération de travaux qu'ils ne connaissent même pas ?

M. Cahors²⁴ seul, qui n'est pas dans le contrat, y a fait un voyage le 10 juin avec moi, pour conduire les ouvriers, le matériel, et indiquer l'emplacement des maisons à construire et faire quelques recherches.

Il devait revenir, et c'est devant son abstention -et celle de ces messieurs que je partis le 15 août pour Ké-bao. Et, à ce moment, il n'y avait que des travaux commencés. mais non effectués, ceux commandés par M. Cahors et moi le 10 juin.

Depuis, j'ai rempli seul les conditions du contrat, concours effectif, avances, temps consacré, jusqu'au moment de la remise de l'entreprise à M. Dupuis et à ses ayant droits.

Les 18 voyages que j'ai faits à Ké-bao n'étaient pas précisément de la villégiature, vous en savez quelque chose, vous qui m'y avez accompagné.

L'obligation du syndicat allait d'ailleurs jusque là. Ne devait-il pas au moins conserver la preuve qu'il avait rempli ses obligations ? Cette preuve a été faite par qui ? Par M. Le Mée qui, seul, pouvait rendre compte de ce qui s'était fait. Un procès-verbal de réception des travaux et du matériel existe, très élogieux, paraît-il, pour moi. M. Millot le détient à Vinh. Je n'ai pu obtenir la copie qui me revient le droit. Mais ce témoignage

²³ Eugène Le Roy (et non Leroy) : [entrepreneur](#).

²⁴ Cahors : associé d'Eugène Le Roy.

est inutile. L'approbation des comptes et des travaux résulte pleine et entière du paiement de mes avances faites après l'épuisement du crédit à la Banque : 1.680 \$ par M. Dupuis et 4.800 \$ par la société de Ké-bao.

M. Sintas n'a donc pas eu à torturer le contrat pour dire que, pour que le partage fût égal, il fallait avoir fourni un travail égal. Ce serait vraiment trop commode de se syndiquer pour mener une affaire, de se décharger de toute la responsabilité sur un seul, lui laissant les dangers, les risques d'argent, la perte de son temps, et de continuer tranquillement ses petites affaires tout en retirant de ce qu'il a fait le même profit que lui.

On prétend que ces trois messieurs me garantissaient à la Banque, le 3 mars 1888, quand j'ai proposé l'affaire à MM. Bleton, Le Roy, Vidal.

Le 3 mars 1888, quand j'ai proposé l'affaire à MM. Bleton, Le Roy, Vidal, comme à MM. James, Vlaveanos, Ricco, Samuel ²⁵ et autres, j'avais à la Banque un compte créditeur de \$ 6.000 ; quelques jours après, mon aval était accepté pour \$ 1.000 par M. Meyer ²⁶, et, dès son arrivée, M. Huteau m'accordait un crédit de \$ 4.000 sur titres de propriété.

Ces messieurs sont donc mal venus à réclamer une part égale à la mienne, lorsque, seul, j'ai exécuté les conditions auxquelles s'était engagé le syndicat, et retournant la phrase du *Courrier*, je dirai : ils doivent s'estimer très heureux que j'aie conservé le gage des \$ 10.000 de la Banque malgré les difficultés, malgré les dangers ; ils n'ont pas à les rembourser, et ils pourront recevoir la récompense de leur garantie.

M. Cahors (non pas M. Le Roy) qui a prêté son concours à la première heure, qui fit le voyage du 10 juin avec moi, a droit à une indemnité et certes, je ne la lui conteste pas.

Mais je revendique hautement la rémunération de mon concours effectif, de mes avances, et du temps que j'ai consacré à l'affaire de Kébao ; mes adversaires auraient mauvaise grâce à contester un fait de notoriété publique.

Agréés, avec mes remerciements, l'assurance de mes meilleurs sentiments.

LE MÉE.

INGÉNIEURS
Changements d'adresses
(*L'Écho des mines et de la métallurgie*, 30 mars 1890)

Méfaix (Joseph), ingénieur aux Mines de Kébao, par Haï-Phong (Tonkin).

TONKIN
(*Le Journal des débats*, 11 mai 1890)

[...] Les nouvelles qui nous parviennent directement d'Haïphong sont des plus satisfaisantes en ce qui concerne les charbonnages de Kébao. On vient, en effet, de mettre la main sur une couche d'environ 5 m 80 d'épaisseur et donnant un charbon dur et très flambant.

Les travaux sont, paraît-il, activés et on espère que la Compagnie pourra, sous peu, commencer à livrer du combustible. [...]

²⁵ Samuel Samuel (1842-1901) : négociant, propriétaire et investisseur à Haïphong.

²⁶ Émile Mayer (et non Meyer) : futur directeur de la succursale de la Banque de l'Indochine à Saïgon. Voir encadré.

LETTRES D'INDO-CHINE
(*Le Journal des débats*, 6 septembre 1890)

On nous communique les extraits suivants d'une lettre qui contient d'intéressants renseignements sur les mines de charbon du Tonkin

Hanoï, le 25 juillet 1890.

Je reviens à l'instant de la baie d'Hongay, où j'ai passé trois jours à visiter en détail les mines de la concession Bavier-Chauffour [...] et celles de l'île de Kébao. Je suis absolument émerveillé. Tout ce bassin est d'une très grande richesse. [...]

Les gisements de Kébao sont moins épais sans doute, car là se termine le bassin houiller, mais le charbon est de la même qualité que celui d'Hongay. Et cette qualité est excellente, ainsi que le constate le résultat des expériences faites a bord des Messageries.

Les chaloupes des exploitations minières, en particulier celle sur laquelle je suis actuellement, n'en brûlent pas d'autre et s'en trouvent fort bien. Ce charbon est a. peu près de la valeur du Cardiff. Comme lui, il ne donne presque pas de fumée et n'encrasse pas les foyers. Il est incontestablement supérieur au charbon japonais. Le takashima et le miké, qui produisent une fumée noire, épaisse, chargée d'escarbilles, sont si reconnaissables qu'à trois ou quatre milles en mer, le premier matelot venu détermine leur origine. Ajoutez à cela que ces charbons sont très gras et nécessitent de nombreux nettoyages.

Les mines d'Hongay sont admirablement disposées pour l'exploitation. Celles de Kébao encore mieux [...].

Le nombre des indigènes (Chinois ou Annamites) employés est en ce moment de 2.000 à Hongay et de 600 à Kébao. Les quatre cinquièmes de ces mineurs et terrassiers improvisés et s'acquittant déjà très bien et avec beaucoup de goût et d'habileté de leur nouvelle besogne, sont d'anciens pirates, très heureux d'ailleurs d'avoir quitté leur précédent métier qui leur rapportait beaucoup plus de coups de fusils que de pièces de cent sous. N'est-ce pas la démonstration péremptoire de l'inutilité des opérations militaires qui, jamais aussi bien que les exploitations industrielles et agricoles, n'amèneront la pacification du territoire ? [...]

Supposons maintenant qu'à Kébao, où l'outillage est moins complet, où l'exploitation n'a pas été conçue sur des bases assez larges, on ne produise que la moitié de ce que donnera Hongay : c'est encore là une somme de 630.000 piastres qui n'est pas à dédaigner pour commencer, d'où un total minimum annuel de 6.520.000 fr. pour les premières mines ouvertes au Tonkin. [...]

Émile SARRAN, ingénieur en chef

Né le 26 août 1841 à Saint-Hippolyte (Gard).
Fils de Louis Sarran, cordonnier, 35 ans, et de Françoise Nassas.
Marié en 1869 à Nîmes avec Zélia Émilie Boucoiran. 7 enfants.

École des mineurs d'Alais.
Géomètre en chef aux mines de Portes (1860-1867).
Garde-mines (4 avril 1867) au contrôle des chemins de fer PLM à Lyon.
Attaché en même temps à la surveillance des bateaux à vapeur du Rhône.
En congé illimité (16 août 1872).
Ingénieur aux mines de Cessous (Gard), du Vigan (Gard), de Prades (Ardèche).
Entrepreneur de sondages à Nîmes.
Ingénieur colonial des mines (24 déc. 1884) : chargé d'une mission d'études
et d'exploration du bassin houiller du Tonkin jusqu'au 23 avril 1887.
ingénieur en chef des mines de houille de Kébao (remplacé en 1891 par Portal).
Directeur de l'[Entreprise Eugène Le Roy](#) (mai 1894).

Auteur de plusieurs ouvrages techniques.
Chevalier de la Légion d'honneur du 7 oct. 1886.
Décédé à Haïphong le 5 février 1900.

L'INDUSTRIE ET LE COMMERCE FRANÇAIS AU TONKIN (*Les Tablettes coloniales*, 22 septembre 1890)

[...] Nous citerons, pour finir, les mines de charbon de Hone-Gay (société française des charbonnages), de Kébao (société Jean Dupuis et Sarran, ingénieur), de Tourane (société française) — produisant déjà du charbon en assez grande quantité puisque les Messageries fluviales du Tonkin s'en servent et que les Messageries maritimes ont consenti à continuer leur ligne annexe de Saïgon-Haïphong jusqu'à Hong-Kong, à cause de la facilité de ravitaillement pour le charbon. [...]

LE CREDIT MOBILIER au 31 décembre 1890 (*Paris-Capital*, 7 janvier 1891)

[...] Le Crédit mobilier possédait 972 actions du Crédit général français et s'il les a vendues à 110 fr. il a gagné de ce chef 60 à 65.000 francs ; [il avait 200 actions de Kébao qui ont doublé de valeur](#) ; tout cela peut compenser une partie des pertes que nous ne pouvons chiffrer avec certitude quant à présent. [...]

KÉBAO (*La Cote de la Bourse et de la banque*, 23 février 1891)

.....

L'administration est exercée par un conseil, composé de sept membres au moins et neuf au plus, (Les administrateurs sont présentement : MM. Guillemard, président ; Pierre Aubry, vice-président ; Étienne Fould, Jean Dupuis, Bastien, Dillan, Génie [Geny ²⁷], Wallut, de Carrère), nommés pour six ans.

.....

KÉBAO
(*Paris-Capital*, 4 mars 1891)

Se rappelle-t-on, lors des premières escarmouches au Tonkin, avec cruelle persévérance on exaltait les mérites de M. Dupuis, le rude explorateur du pays, disait-on, pionnier infatigable de la civilisation, savant modeste, trop effacé, en vérité. M. Dupuis, c'était quelqu'un. Nous le voulons bien.

Mais ce qui est encore plus vrai, c'est que si M. Dupuis a été longtemps oublié, il s'est diablement rattrapé dès lors. C'est lui, en effet, qui est le fondateur de la Société Kébao, concessionnaire de l'île de ce nom, où il y a de la houille à rendre jaloux M. Bavier-Chauffour et sa Compagnie de charbonnages [du Tonkin (Hongay)], sans compter toutes sortes d'autres minéraux et végétaux à faire ou refaire fortune. Nous le voulons bien encore.

C'est de Kébao dont il s'agit, société dont, en ce moment, on pousse haut et ferme les actions et les parts de fondateur (au-dessus de 1.500 fr., S. V. P.), comme si on avait hâte de repasser au public, aussi cher que possible, ces titres de création si récente.

Les trafiquants de titres et d'affaires qui ont associé leur fortune à celle de l'explorateur Dupuis, abusent un peu trop, ce nous semble, du nom de celui-ci et de la candeur de ceux-là, c'est-à-dire des petits capitalistes auxquels ils entendent repasser, coûte que coûte, le paquet d'actions et de parts de cette affaire hors ligne... de l'équateur.

Il est assez difficile, à cette distance, d'aller voir ce qu'il y a de réalisable dans les espérances, sincères ou simulées, que les organisateurs de la cote du Kébao essayent de nous faire partager. Mais il est parfaitement scandaleux, après un peu plus d'une année d'existence, sans qu'on puisse fournir encore une donnée précise, existante, palpable, de chauffer à ce point une valeur, d'apparence fort aléatoire en tout cas.

Ou Kébao avec sa houille et ses autres produits vaut mieux qu'une mine d'or, et en ce cas, que ne la garde-t-on pour soi ; ou elle ne vaut rien qui vaille, et alors, pourquoi, affirme-t-on et répète-t-on qu'elle vaut si cher ?

Compagnie commerciale et industrielle du Tonkin
Société anonyme au capital de deux millions de francs.
Siège social, 17, rue Louis-le-Grand, Paris.
(*Paris-Capital*, 11 mars 1891)
(*L'Écho des mines et de la métallurgie*, 5 avril 1891)

²⁷ Maurice Geny (ou Gény)(Baccarat, 1858-Saint-Nazaire, 1906) : X-Mines. Chargé en 1882 d'une mission d'études à Sumatra, et au Siam. Ingénieur en chef à la Cie du ferro-nickel (1888), puis directeur général des usines Schneider du Creusot. Représentant de Schneider à la Société franco-suisse pour l'industrie électrique (1898), à la Société d'études de l'Ouenza (1902), à la Société d'études pour l'exploitation de l'énergie électrique à Paris et à la Société de recherches du Centre et de l'Est (1905), etc. Chevalier de la Légion d'honneur (1899). En 1906, il chute d'un échafaudage lors du lancement de l'*Ernest-Renan* à Saint-Nazaire.

Cette société fera des avances d'environ 1,4 MF à la Cie de Kébao

Ont été désignés pour faire partie du premier conseil d'administration pour une durée de six années :

M. Raoul Guillemard, président du conseil d'administration de la Société de Kébao, demeurant à Paris, rue de Courcelles, 73 ;

INGÉNIEURS

Changements d'adresses

(L'Écho des mines et de la métallurgie, 19 avril 1891)

M. Portal, un bon praticien (Saint-Étienne, 1878), ingénieur aux mines de Cessous (Gard)[propriété de Mokta-el-Hadid*], est nommé ingénieur en chef des mines de houille de Kébao (concession de Jean Dupuis), au Tonkin, en remplacement de M. Sarran.

L'INDUSTRIE FRANÇAISE AU TONKIN

(La Presse, 9 juin 1891)

Le Tonkin, si injustement décrié, est, de l'aveu de tous ceux qui l'ont visité et étudié avec impartialité, un pays d'une grande richesse et d'un avenir commercial considérable. Aussi les capitaux français commencent-ils à s'y porter, certains de trouver dans les ressources du pays une large rémunération.

Kébao. — C'est ainsi que la société formée, il y a deux ans environ, pour exploiter les mines de charbon de Kébao, est sur le point de voir se réaliser les magnifiques espérances qu'elle a données dès sa fondation. Les travaux en cours d'exécution ont permis de vérifier pleinement la richesse des mines et la bonne qualité de ses charbons. D'autre part, les débouchés pour la vente sont considérables et permettent d'écouler facilement toute la production. Kébao est donc, à tous les points de vue, une affaire de premier ordre et un placement avantageux. Les titres, actions et parts de fondateur doivent bénéficier d'une hausse:considérable, les cours actuels n'étant certainement pas en rapport avec les résultats qui seront prochainement acquis.

L'INDUSTRIE FRANÇAISE AU TONKIN

(La Presse, 23 juin 1891)

Kébao. — Nous apprenons qu'en dehors de l'exploitation des mines, la Société fait procéder à des essais de culture qui permettent déjà de prévoir d'excellents résultats.

Cette question, étudiée en détail sur place par une personne d'une compétence indiscutable, avait fait l'objet de rapports sérieux au conseil d'administration, et c'est à la suite de ces rapports que des essais de culture de café, de coton, etc., ont été entrepris sur une large échelle. Ce service a été confié à un médecin de la marine, M. Dumas, qui joint à la connaissance du milieu et. du pays une activité qui fait prévoir la réussite à bref délai. C'est donc là, pour la société, une nouvelle source de bénéfices.

Il convient d'ajouter que la population de l'île augmente de-jour en jour. De nombreuses familles annamites et chinoises viennent se grouper autour des centres

européens ; et il sera, dès lors, facile à la société de se procurer la main-d'œuvre à bon marché.

(*La Presse*, 7 juillet 1891)

Kébao. — Nous avons eu l'occasion de nous entretenir, au sujet de cette affaire, avec M. Sarran, ex-ingénieur de la société.

Notre interlocuteur nous a rappelé les expériences faites avec le charbon de l'île, expérience ayant complètement réussi, sur l'*Aréthuse*, des Messageries maritimes, ainsi que sur les canonnières de l'État en station dans les mers de Chine.

Il n'existe donc nulle crainte au sujet de l'avenir de cette affaire, puisque les charbons sont d'excellente qualité et en quantité considérable, destinés à supplanter les charbons du Japon qu'on emploie sur toute la côte.

[Ces deux articles évoquent en outre l'avenir féérique de la Société française d'allumettes (ou « Allumettes du Tonkin »)(mêmes promoteurs).]

INFORMATIONS

Une lettre du prince Henri d'Orléans*
(*Le Journal des débats*, 29 février 1892)

Hanoï, le 21 janvier.

[...] Kébao est une très bonne affaire, moins avancée que Hongay, mais qui donnera de bons résultats et rapportera peut-être plus pour les actionnaires. La situation même de l'île au point de vue de la défense maritime donnera une plus grande importance au port qui pourra y être créé. [...]

NÉCROLOGIE

(*Le Temps*, 30 mars 1892)

Nous avons le regret d'apprendre la mort de M. Gustave Girod, ancien maire du 16^e arrondissement, commandeur, de la Légion d'honneur.

Le service funèbre aura lieu à l'église du Saint-Esprit, rue Roquépine, mercredi matin, à dix heures précises. Pour se conformer à la volonté du défunt, il n'a pas été envoyé de lettres d'invitation, et ses parents et amis sont priés de considérer le présent avis comme en tenant lieu.

KÉBAO

SOCIÉTÉ ANONYME FRANÇAISE
Capital, 2.500.000 francs
(*Le Journal des débats*, 21 avril 1892)

Le conseil d'administration a l'honneur de convoquer MM. les actionnaires pour le mardi 17 mai 1892 à 3 heures, avenue de l'Opéra, n° 19.

1^o En assemblée générale ordinaire

ORDRE DU JOUR

Rapport des commissaires ;
Rapport du conseil d'administration ;
Approbation des comptes de l'exercice 1891 ;
Nomination, des commissaires pour 1892.

2° En assemblée générale extraordinaire

ORDRE DU JOUR

Augmentation du capital social

Conformément aux articles 30 et 31 des statuts, ont seuls le droit d'assister aux assemblées générales et de s'y faire représenter, les propriétaires de 40 actions au moins.

Les dépôts d'actions au porteur devront être effectués avant le 30 avril au plus tard, au siège social, avenue de l'Opéra, n° 19, de 10 heures à 4 heures.

Le président du conseil d'administration,
R. GUILLEMARD.



Coll. Olivier Galand

KÉBAO

SOCIÉTÉ ANONYME FRANÇAISE

au capital de deux millions cinq cents mille francs
divisé en 5.000 actions de 500 fr. chacune

Capital porté à 4.000.000 de fr.
divisé en 8.000 actions de 500 fr.
par décision de l'assemblée générale extraordinaire
du 17 mai 1892

Suivant acte passé devant M^e Portefin, notaire à Paris, le 9 janvier 1889

ACTION DE CINQ CENT FRANCS AU PORTEUR

Un administrateur (à gauche) : M. Geny

Un administrateur (à droite) : Wallut (du Crédit mobilier)

Paris, le 6 février 1889

Imprimerie centrale des chemins de fer — Imprimerie Chaix, 20, rue Bergère, Paris.

Paul Louis LEFEBVRE,
ingénieur principal, directeur des travaux

Né le 17 juin 1858 à La Réunion.
Fils de Jules-François Lefebvre, commerçant, et de Honorine Bonamour, rentière.

Marié avec Louise Aubinais. Dont :
M^{me} Detieux,
M^{me} R. Le Bourhis,
Marcelle (Haïphong, 30 juin 1899-Nans-les-Pins (Var), 3 mars 1992)(M^{me} Jean Muratore).

Polytechnique-École des Mines.
Ingénieur principal à Kébao (1872-1874)
Ingénieur des Travaux publics de l'Indochine (23 janvier 1895)
Chargé du service de Haïphong.
Ingénieur chef de service de 2^e cl. (1^{er} janvier 1900), de 1^{re} classe (1^{er} janvier 1903).
En congé en France (20 mai 1904-7 août 1905).
Chargé du service de Haïphong (*bis*).
Ingénieur de 1^{re} classe (7 août 1905).
Ingénieur principal de 1^{re} classe (1^{er} janvier 1907).
Directeur de la circonscription territoriale du Tonkin à Hanoï (19 avril 1911).
En congé en France (avril 1911-avril 1912).
Reprend la circonscription du Tonkin.
Ingénieur en chef de 2^e classe (21 mai 1916).
Congé à Marseille (16 août 1916)
Retraite (11 juin 1918).
Chevalier de la Légion d'honneur du 12 juillet 1919.
Décédé à Marseille le 2 août 1934.

SOCIÉTÉ DES CHARBONNAGES DE KÉBAO
(*Annuaire général de l'Indochine française, 1893 (2), p. 140*)

M. Henry Portal, directeur général

MM. Lefebvre, ingénieur principal, directeur des travaux ;
Dumas, chef du service médical ;
Gentet, directeur de la comptabilité ;
Defaix, ingénieur, chargé des études géologiques ;
Toureau, ingénieur chef de la 1^{re} division ;
Kehreu, ingénieur, chef de la 2^e division ;
Marassowich, capitaine d'armement ;
Vuillot, ingénieur, chef de la 3^e division ;
Daniel et Cie, entreprise ;
Puiguet, chef de la comptabilité ;
Employés, ouvriers, surveillants, 44
Ouvriers chinois, 3.880.
Coolies annamites, 2.000.
MM. Briffaud²⁸ et Berthoin, agents à Haï-phong.

²⁸ Pierre Briffaud : fabricant de briquettes de charbon à Haïphong.

LES CHARBONNAGES DU TONKIN
Kébao
(*Le Journal des mines*, 19 janvier 1893)

La *Revue scientifique* vient de publier, sous la signature de M. Ernest Carnot ²⁹, un très intéressant article sur le Tonkin et ses charbonnages :

Kébao

L'île de Kébao, d'une superficie d'environ 20.000 hectares, a été concédée en toute propriété à M. Jean Dupuis en 1888.

La Société d'exploitation, essentiellement, française, a été constituée au capital de 2 millions 500.000 francs, et les travaux ont jusqu'alors été conduits avec tant de prudence et de modération que, malgré la faiblesse de ce capital, lors de notre visite (fin janvier 1892) toutes les dépenses d'installation, jusqu'à cette date, étaient couvertes, et la période de pleine production ne pouvait se faire attendre. Les travaux du jour ne sont pas aussi luxueux qu'à Hongay, mais les travaux du fond, bien compris dès le début, ont été poussés d'une manière constante et sans erreurs, si bien que l'on a aujourd'hui 8 kilomètres de galeries utiles.

Les efforts ont été concentrés autour de deux points aux environs des rivières de Kébao et de la Cai-Dai. Les travaux entrepris dans ces deux divisions, tout en permettant une production de 100 tonnes par jour, ne sont encore que des travaux de traçage pour l'exploitation future.

Dans la division de Kébao, l'amont pendage ne constituant qu'une faible partie du gisement, l'exploitation ne peut se faire que par un puits. Commencé en janvier 1891, ce puits avait 100 mètres de profondeur en janvier 1892 ; il est donc sûrement terminé à l'heure actuelle et doit être relié, à une profondeur de 120 mètres, aux travaux entrepris à la même époque suivant la pente de la couche que ce puits doit rencontrer. Une descenderie poussée suivant la pente de cette couche (30°), et sur laquelle s'embranchent de distance en distance des galeries de niveau qui préparent les quartiers de défilage tout en fournissant un léger aliment à l'extraction, doit être continuée jusqu'à une profondeur verticale de 120 mètres, ce qui en représente 300 suivant la pente ; à cette profondeur, une galerie de niveau rejoindra le puits. La descenderie avait plus de 200 mètres de longueur lors de notre visite.

Une autre couche, appelée couche C, au toit de la couche de la descenderie, a été fouillée et permet l'enlèvement immédiat d'un fort massif d'amont pendage. On a pu ainsi évaluer à 2.500.000 tonnes le charbon que permettront d'extraire les travaux actuellement entrepris dans la division de Kébao.

On a pu entreprendre une exploitation à flanc de coteau de division de la Cai-Dai.

Un grand travers-banc poussé à travers le massif houiller a déjà coupé cinq couches exploitables d'une épaisseur variant de 2 à 3 mètres. Dans chacune de ces couches, une galerie de niveau vient rejoindre le chemin de fer à voie étroite qui dessert ce quartier.

On a ainsi une exploitation en amont pendage représentant un massif disponible d'environ 500.000 tonnes de charbon d'excellente qualité.

²⁹ Ernest Carnot (Annecy, 1866-Paris, 1955) : ingénieur des mines. Ép. Marguerite Chiris (sœur de Valentine et, peut-être de Georges, père de Léon-Antoine). Carr. : inspecteur (1891), administrateur (1894) des Messageries Maritimes : 2 tours du monde + étude sur les charbonnages du Tonkin dans *La Revue scientifique*. Député de la Côte-d'Or 1895-1898 : s'occupant surtout des questions maritimes, commerciales et coloniales. Fondateur de La Viscose française (1903).

On peut donc évaluer à 3 millions de tonnes l'extraction que représentent les travaux actuellement entrepris à Kébao, sur un vingtième de la surface de l'île.

Des ateliers de criblage et triage convenables doivent être installés à l'heure actuelle près de l'orifice du puits de Kébao ; lors de notre visite, le triage se faisait provisoirement près de l'appontement où venaient charger les chalands de la société qui portaient le charbon à Haïphong.

Une difficulté s'est présentée : le manque d'eau, qui ne permet qu'aux bateaux de très faible tonnage d'accoster à Kébao. Aussi la société n'a-t-elle pas hésité à se lancer dans les grands travaux : créer à la rade de Tiên-Yên, au nord-est de l'île, vis-à-vis de l'île des Pirates, un port où les plus grands navires pourraient accoster et qu'un chemin de fer à voie de 1 mètre relierait aux mines. Ce chemin de fer, dont les travaux sont commencés et dont l'étude est achevée par les soins du directeur actuel de l'exploitation, M. Portal, un ingénieur fort distingué, aura 15 kilomètres.

Les observations que nous faisons plus haut sur la qualité des charbons de Hongay se rapportent à tous les charbons du Tonkin en général, mais il convient de dire que le charbon de Kébao a toujours été préféré à celui de Hongay : c'est le Kébao qu'emploie notre marine de guerre au Tonkin ; c'est Kébao qui fournit le charbon brûlé par les paquebots des Messageries maritimes au départ de Haïphong.

Nous bornerons là cette rapide étude des charbonnages du Tonkin ; il n'y aurait d'ailleurs presque rien à dire sur les autres gisements. La situation des mines de Dong-Trieu est loin d'être des plus favorables au centre même de la région montagneuse la plus difficile à protéger. Quant aux mines de Tourane ou de Nong-Son, il ne nous est permis de porter aucun jugement sur le gisement ni l'exploitation même, n'ayant pu franchir en chaloupe les nombreuses barres qui font que, pendant une partie de l'année, la rivière, la seule route de la mine, n'est navigable que pour les sampans.

Le port lui-même est fermé, presque dès son entrée, par une barre en tout temps infranchissable aux paquebots et même aux chaloupes d'un fort tonnage.

Le Tonkin est donc un champ ouvert à toutes les grandes entreprises. Puisse la réussite des premières exploitations attirer avec leurs capitaux beaucoup de nos compatriotes ! La France leur saura gré du service rendu, et nous ne croyons trop nous aventurer en prédisant un heureux succès à leurs efforts.

Kébao
(*Le Journal des mines*, 2 février 1893)

Les actionnaires de la Société Kébao sont avisés que, dans sa séance du 23 janvier 1892, et en conformité de l'article 8 des statuts, le conseil d'administration a décidé l'appel du troisième quart, soit 125 fr. par action libérée de 250 fr., sur les actions dont la création a été décidée par l'assemblée générale extraordinaire du 17 mai 1892.

Les versements devront s'effectuer du 10 au 15 février 1892, à la caisse de MM. Pierre Aubry, Étienne Fould et Cie, avenue de l'Opéra, 19 ; ils seront mentionnés sur le certificat provisoire.

L'action est à 525 fr., en plus-value de 22 fr. 50. Les parts se traitent à 545.

KÉBAO
(*L'Avenir du Tonkin*, 4 février 1893)

Sur la foi de renseignements fournis par l'un de nos confrères nous avons annoncé l'arrestation des mineurs Samuel et Grégorio, prévenus de meurtre sur la personne d'un Annamite.

C'est par erreur, dit le *Courrier d'Haïphong*, que ces noms ont été mis en avant. Les inculpés sont les mineurs Lascombes et Garrillot qui, pour des raisons d'ordre intérieur, ont été laissés en liberté provisoire; le mineur Samuel n'est nullement compromis, il a été simplement témoin d'une partie des faits qui se sont passés.

Kébao
(*Le Journal des mines*, 23 mars 1893)

Des réalisations de bénéfiques ramènent assez vivement l'action à 480. Les dernières nouvelles de l'entreprise nous apprennent que les efforts ont été concentrés autour de deux points aux environs des rivières de Kébao et de la Cai-Daï. Les travaux entrepris dans ces deux divisions, tout en permettant une production de 100 tonnes par jour, ne sont encore que des travaux de traçage pour l'exploitation future.

AU TONKIN
LES HOUILLÈRES DE KÉBAO
par Daniel Bellet
(*Le Journal des mines*, 20 avril 1893)

[...] Les gisements dont nous voulons parler se trouvent dans l'île de Kébao, qui forme la rade profonde de Tiên-Yên ; et cette situation même constitue un avantage pour ce qui est des moyens de transport, l'établissement d'un port pour ces charbonnages devant être facile.

Ce qui est tout à fait intéressant dans l'entreprise de Kébao, c'est qu'elle est menée exclusivement avec des capitaux français, chose rare dans nos colonies, où l'on attend d'ordinaire les capitaux étrangers. Certes, on y travaille depuis moins longtemps qu'à Hong-Hay, on y a dépensé moins d'argent, mais tout est en bonne voie, et le succès répondra sans aucun doute aux efforts accomplis tous les jours.

Dès qu'on arrive, on aperçoit les premières manifestations de l'activité de la compagnie, sous la forme de charmantes maisons blanches bâties sur une colline élevée, où le personnel européen trouve les meilleures conditions sanitaires, dans un pays accidenté, pittoresque, ressemblant à un coin du Japon. Toutes ces constructions, comme les autres ouvrages, sont en fer, ce qui est beaucoup plus résistant et bien moins coûteux que tout le reste : une maison à deux étages revient à environ 2.000 piastres. Dès maintenant, un appontement est à peu près terminé, qui permet d'accoster et facilite l'embarquement des charbons. Allons visiter les extractions.

Il y a deux exploitations en train. L'une est à 2 kilomètres du lieu de débarquement, c'est le puits de Kébao ; l'autre, appelée Kaïdaï, se trouve à 4 kilomètres. Dans ce premier centre, il existe deux points d'attaque : l'un est un puits proprement dit, qui s'enfonce à 80 mètres déjà ; ce qui prouve que le travail s'y fait dans de bonnes conditions, que la main-d'œuvre est suffisante, c'est que le creusement jusqu'à 60 mètres n'a demandé que six mois. Le diamètre du puits est de 4 mètres et les parois sont soutenues par des boisages maintenus eux-mêmes par des cercles en fer ; on se réserve de maçonner plus tard. Quant à la descente, elle y est assurée par un treuil à vapeur commandant une bobine supportée par deux piliers en briques. Il y a, d'ailleurs, une autre voie d'accès : c'est une descente située en un autre point ayant 200 mètres

de longueur, ce qui correspond à une descente Verticale de 70 mètres. On construit un bâtiment pour les machines au-dessus du puits. Pour tous ces travaux, on emploie la brique et la chaux faites sur les lieux mêmes, mais on est obligé de faire venir d'Écosse les briques réfractaires. Ajoutons encore que l'on construit un quai d'embarquement le long de l'arroyo qui conduit à la mer : on y aura 3 à 4 mètres de profondeur à marée basse. Dès aujourd'hui, deux couches sont attaquées à Kébao, ayant chacune de 1 mètre à 1 m. 80 d'épaisseur.

Pour l'exploitation de Kaïdaï, on prépare une voie ferrée devant amener les charbons : ici, l'exploitation est faite en galerie, et l'on y emploie des lampes de sûreté à cause du grisou. Il ne semble pas très utile d'insister davantage sur les conditions techniques d'extraction et sur les établissements qui ont été faits et qui se perfectionnent chaque jour. Il est certain, d'après les témoignages les plus divers, et notamment d'après celui du prince Henri d'Orléans, que c'est une entreprise bien commencée, promettant beaucoup.

Il est particulièrement utile de réunir les renseignements qu'on peut se procurer sur la qualité des charbons du Tonkin en général, et spécialement sur celle des houilles de Kébao.

À Hong-Kong, dès l'année dernière, les journaux ne tarissaient pas sur l'excellence des houilles tonkinoises. La grande raffinerie de sucre de la maison Jardine et Matheson, par exemple, emploie, en grande partie ce combustible dans ses fourneaux et s'en trouve fort bien. Disons d'abord que, tandis que le charbon du Japon pur donne une fumée très noire, la houille de Hong-hay ne donne pas de fumée du tout. Quand on mélange par moitié celui-ci avec du Japon, on peut obtenir, pour la même pression, une économie de 15 à 20 %, avec une couche moins épaisse et une flamme longue et blanche. Le Hong-hay se présente sous la forme de beaux morceaux parfois brillants, salissant les doigts, où l'analyse trouve 90 % de carbone et 8 à 9 % de matière volatile ; une couche de cette houille donne autant de chaleur qu'une couche de Japon de hauteur triple.

Le seul petit défaut est la nécessité pour ce charbon d'un feu bien entretenu et d'un fort courant d'air. Ce que nous venons de dire peut s'appliquer à peu près complètement aux produits de Kébao, qui paraissent appartenir au même gisement, peut-être même la proportion de poussière paraît-elle moindre qu'à Honghay. Il est vrai que les schistes y sont un peu plus fréquents. Enfin, chacun affirme que c'est là un combustible d'excellente qualité donnant un pouvoir calorifique de 79,5 % à la première couche, formée d'une houille à longue flamme, qui, du reste, ne produit pas de coke, comme tous les autres charbons du Tonkin. Il ne faut donc pas s'étonner si ces houilles trouvent un marché facile non seulement à Haïphong, mais à Canton et dans le Siam.

La marine en emploie à elle seule 600 tonnes par mois. Comme le dit M. de Mathuisieulx, on peut comparer ces charbons aux houilles les plus grasses du Nord de la France et de l'Australie. Et pour donner une idée juste des richesses que détient encore le sol du Tonkin, nous ne pourrions que citer l'avis d'un juge fort impartial, lord Connemara : « Le Tonkin est appelé à jouer en Extrême-Orient le rôle que joue l'Angleterre en Europe : il sera le grand producteur de charbon de l'Asie. »

BANQUE DE BRABANT
(*Paris-Capital*, 24 mai 1893)

[...] La Banque de Brabant [...] donne la composition détaillée de son portefeuille (ensemble 1.608.518 fr.) qui comprend [...] 200 actions, 245 fr. versés, de la

Compagnie commerciale et industrielle du Tonkin* à 500 fr. [...] 15 actions Kébao* libérées de moitié et 25 libérées à 500 fr. [...]

KÉBAO
(*Le Journal des mines*, 1^{er} juin 1893)

L'appel du quatrième quart, soit 125 fr., vient d'être décidé pour les actions de Kébao, Les versements devront, être faits du 15 au 20 juin.

KÉBAO
(*Le Journal des mines*, 8 juin 1893)

L'action est en plus-value de 30 fr. à 490 fr. Les parts sont fermes à 395 fr.
Nous lisons dans le *Moniteur des tirages financiers* relativement à la Société de Kébao :

« On commence à s'entretenir beaucoup des négociations entreprises avec un gouvernement ami pour la cession à lui faire d'une partie de l'île en vue de la création d'un port et de l'établissement d'un dépôt de charbon. Il est probable qu'aussitôt le retour d'un des administrateurs de la Société parti pour Saint-Petersbourg à cet effet, il nous sera possible de donner à cet égard à nos lecteurs quelques renseignements complémentaires. »

HAÏPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 21 juin 1893)

Un vapeur de la Cie Gellatty est attendu, avec chargement comprenant les locomotives du chemin de fer de Kébao, de nombreuses machines et tout le matériel de la filature de coton d'Hanoï.

INAUGURATION D'UN PUIS AUX MINES DE KÉBAO
(*L'Avenir du Tonkin*, 24 juin 1893)

Inauguration du puits « de Lanessan »

La Société française des mines de Kébao vient de profiter de l'achèvement d'un puits pour inaugurer d'une façon éclatante tous les travaux qu'elle a entrepris dans l'île de Kébao.

C'est pour l'inauguration de ce puits, qui doit porter le nom de M. de Lanessan, que M. Portal, ingénieur directeur de la Société, a adressé plus de 140 invitations aux colons et aux fonctionnaires du Tonkin.

La Société a fait les choses grandement. Un vapeur des Messageries fluviales, affrété spécialement, avait été mis à la disposition des invités de Hanoï qui se sont embarqués le lendemain sur le *Saïgon*, des Messageries maritimes, mis gracieusement à la disposition de la Société par M. Rolland. En outre, toutes les personnes disposant de

chaloupes se rendaient séparément à cette invitation et toute cette flottille arrivait devant Kébao le 20 au matin.

Malheureusement, la pluie se met à tomber et le *Tuyên-quan*, échoué à l'entrée de la baie d'Along, retarde un peu la fête.

Enfin, M. le gouverneur général arrive, les détonations éclatent de tous côtés, répercutées, par l'écho des montagnes. M. de Lanessan débarque ; un détachement de garde civile, commandé par M. l'inspecteur Bigeard, lui rend les honneurs, le cortège se forme et dirige vers le puits.

C'est tout un voyage, mais tout a été prévu pour le faciliter : on traverse la baie sur un long plancher pour s'embarquer à l'extrémité sur un énorme chaland à charbon aménagé spécialement et qui nous transporte au centre des travaux de Kébao-Mine.

Près du puits complètement terminé et muni de tout son outillage, de grands drapeaux flottent au vent ; sur le mur blanc du pavillon de la machine se détache en grosses lettres découpées dans des plaques de tôle : *Puits de Lanessan*.

Tous les invités se massent sous la halle du puits, et M. Portal remet à M. le gouverneur général une lettre du conseil d'administration de la Société qui donne son nom au puits de Kébao. Il prend ensuite la parole en ces termes :

Monsieur le gouverneur général,

J'ai l'honneur de vous remettre l'extrait de la résolution du conseil d'administration de la Société des mines de Kébao donnant votre nom au premier puits fait dans l'Extrême-Orient. Nous aurions été heureux. M. le gouverneur général, de pouvoir faire cela plus tôt et de vous donner ainsi un témoignage de notre dévouement pour tout ce que vous avez fait pour le Tonkin.

C'était la première compensation que vous donne le Tonkin pour tout ce que vous avez fait pour lui, mais la réception que vous a faite la Cochinchine a été tellement brillante que nous ne venons qu'après. — Croyez, néanmoins que c'est de tout cœur qu'au nom de Kébao, au nom de tous les Tonkinois qui m'entourent, nous avons été heureux de donner votre nom à cette première manifestation du génie français dans ce pays.

M. de Lanessan, très ému, remercie M. Portal, M. Vézin lit ensuite le discours suivant :

Monsieur le gouverneur général,

Messieurs,

Veillez me permettre, en ma qualité de vieil industriel et de président de la chambre de commerce de Haïphong, d'apporter, moi aussi, un juste tribut de félicitations à l'intelligent directeur général de la Société française des mines de Kébao, à M. Portal qui a su, en communiquant son ardeur au personnel sous ses ordres, en apportant dans ses travaux la plus sage économie, franchir la période difficile qui commence aux premières recherches, passe par les études, l'installation des services, la préparation et l'aménagement de l'outillage, d'extraction et de transport et finit au jour tant désiré de l'exploitation commerciale.

L'heure de l'exploitation commerciale a sonné pour Kébao, et demain, de Port Wallut, partiront les steamers qui répandront dans tout l'Extrême-Orient les charbons du Tonkin.

Nous devons tous, messieurs, nous réjouir du résultat obtenu, de la vitalité de cette grande entreprise française dont nous venons de visiter le magnifique établissement.

N'oublions pas que la Société de Kébao est la première qui ait fait appel au crédit public français pour mettre en œuvre les richesses naturelles du Tonkin. Son succès aura

en France un retentissement considérable, il inspirera confiance aux capitaux qui se sont montrés jusqu'ici trop réservés et il aidera sa jeune sœur de Nong-son à trouver les nouveaux fonds qui lui sont nécessaires pour arriver, elle aussi, à l'exploitation commerciale.

On peut dire que ce jour marque une ère nouvelle pour le Tonkin ; l'écho des applaudissements qui ont accueillis tout à l'heure les paroles de M. le gouverneur général, rappellera à la France qu'il n'y a plus de place pour les méfiances injustes, pour les racontars mensongers, et qu'après le Tonkin des coups de fusils, des engagements avec les pirates, est venu le Tonkin aux galeries ouvertes d'où sortent tous les jours des centaines, demain, des milliers de tonnes de charbon ; qu'après le Tonkin qui coûte, est venu le Tonkin qui rapporte.

Et quand nous irons en France où l'argent rapporte à peine deux ou trois pour cent, offrir des placements industriels dix fois plus rémunérateurs, dans un pays que l'on a critiqué injustement comme climat, on ne nous répondra plus que le Tonkin est le pays de la mort, qu'on ne peut sortir de Haïphong sans risquer un mauvais coup, qu'il faut attendre encore.

Nous avons assez attendu. Kébao, en donnant satisfaction aux légitimes espérances des actionnaires qui ont eu foi dans le Tonkin, va ouvrir toute grande la bourse des capitalistes de la métropole pour les industries de la Nouvelle-France de l'Extrême-Orient.

J'avais donc raison de dire en commençant que le succès des mines de Kébao en était un pour le Tonkin, en même temps que pour l'intelligent directeur auquel il était dû.

Je serais injuste si je n'associais pas, messieurs, à ce succès, la personne du gouverneur général. M. de Lanessan a trop fait depuis deux ans pour l'Indo-Chine, il a apporté aux industries naissantes de trop précieux encouragements pour que nous ne nous en souvenions pas aujourd'hui. De même qu'en inaugurant le puits de Kébao la Société des mines, dans un juste mouvement de reconnaissance, a tenu à appeler le puits Lanessan, nous tous qui représentons industrie tonkinoise, qui nous intéressons au développement de la colonie, nous tiendrons à unir dans une même pensée, dans une même félicitation et l'ouvrier de la première grande œuvre française, le Tonkin et l'homme politique qui a sacrifié ses ambitions à l'Indo-Chine, au Tonkin, et qui considère le succès d'aujourd'hui comme la plus haute récompense qu'il puisse ambitionner.

Messieurs, je vous demande de réunir dans un même toast, M. de Lanessan et M. Portal.

La machine se met en mouvement et deux berlines sortent du puits. Dans la première se trouve un énorme bouquet, dans la seconde, du charbon. Mais il est tard et le déjeuner qui devait se faire sous la halle du puits a été transporté dans l'atelier de Kébao-ville, et malgré tout le désir qu'avaient les invités de visiter les installations, ils sont forcés de rentrer et ce n'est que vers 1 heure qu'on se met à table.

LE BANQUET. — LES DISCOURS

Plus de 150 convives prennent place dans la salle du banquet superbement décorée ; le déjeuner est servi par M. Peyre, de l'Hôtel du Commerce ³⁰. La table d'honneur est présidée par M. de Lanessan ayant à sa droite M^{me} Tourren, MM. Rolland, Lion ; à sa gauche le général Pernod, Bonnaire, commandant de la marine ; en face, M. Portal ayant à sa droite, M^{me} de Lanessan, M. Chavassieux ; à sa gauche, S E. le Kinh-luoc et M. Rodier.

³⁰ L'Hôtel du Commerce, de Haïphong.

Parmi les invités, citons au hasard :

M. Jaouin, ingénieur de la marine ; M. et M^{me} Rousé ³¹, M. et M^{me} Malon, M. et M^{me} Ricou, M. et M^{me} Pellicot, M. et M^{me} J. Lefebvre, M. Brousmiche, MM. Rolland, agent principal des Messageries Maritimes à Saïgon ; Vézin, Coqui, directeur des douanes et régies de l'Annam et du Tonkin ; L. Pila, Devaux, Bédât, Hermenier, Linossier, Gage, Ferran, Mange, Briffaud, Lacasze, Rieunaud, Aphalo, Durupt, Vlaveanos, Lefebvre, Sintas, A. Coton, S. Salabelle, Delastre ; Benoît, vice-président de Quang-yên ; Bigeard et Marcelli, inspecteurs de la garde civile ; S. E. le kinh-luoc ; M. et M^{me} Rodier, M. et M^{me} Balliste, M. et M^{me} Lacaze, M. et M^{me} Boissière, M. le colonel Clamorgan, M. le colonel Delaissey, MM. Grolleau, vice-président de Hanoi ; Mallet, F.-H. Schneider, le tong-doc de Hanoi, Daurelle, Mezières, les représentants de la presse, etc.

.....

L'EXPLOITATION DE L'ILE DE KÉBAO (*L'Avenir du Tonkin*, 24 juin 1893)

Lorsque l'on réfléchit à ce que l'on vient de visiter, la surprise est grande, surtout si l'on songe à ce qu'était l'île de Kébao il y a trois ans. Les premiers coups de pioche venaient à peine d'être donnés et les gisements de charbon reconnus. La Société se mettait à ce moment à l'œuvre, faisant ses centres d'attaque à Kébao-ville et Cai-dai-mine.

C'est là que les premiers efforts ont été faits et c'est dans ce centre important que le puits de 140 mètres que nous avons inauguré a été creusé.

Ce travail n'a pas fait de bruit ; petit à petit, les projets ont été suivis, et ce qui a pu étonner les visiteurs, ce qui les a le plus surpris, a été de voir, à trois ans d'intervalle, une île que, pour la plupart, ils avaient visitée au début alors qu'elle était sauvage et boisée et de se trouver aujourd'hui au centre de pareilles installations, au milieu de tant de travaux faits et du gros résultat acquis. À l'encontre de ce que l'on a vu jusqu'ici au Tonkin, cette société particulière a travaillé sans relâche, suivant petit à petit le plan d'ensemble primitivement conçu et faisant partout et dans les plus petites installations des travaux sérieux et durables. Toutes les constructions de personnel et des bureaux, juchées sur les mamelons, les villages et les centres ouvriers tout est confortablement établi.

Le puits de Lanessan à tout autour de lui ses installations. Sur toute sa longueur, le puits coupe de nombreuses couches de charbon qui vont devenir autant de galeries et ce puits est déjà en communication avec la descenderie : c'est de là que se fait l'aérage.

De nouvelles galeries vont se creuser ; l'une d'elles doit se mettre en communication avec les galeries de Cai-dai ou mine Remaury, exploitation en montagne. Cette mine, qui est d'une extraction facile, a son débouché sur la ligne de chemin de fer qui doit relier le puits et tous ces centres à Port Wallut.

Ce chemin de fer étant de trois mètres plus élevé aboutit juste au puits au dessous de la plate-forme où s'est fait l'inauguration ; des ateliers de criblage y seront installés et les charbons, sans manutention aucune, se déverseront dans les wagons...

Des gisements ont été reconnus sur tous les points de l'île, le champ d'exploitation est donc des plus vastes et le jour où les attaques déjà faites produiront, ce qui, d'après les calculs, aura lieu vers la fin de 1895, la mine pourra fournir de 1.000 à 1.200 tonnes par jour.

³¹ Marie Étienne Rousé (Castelnaudary, 1862-Haiphong, 1907) : gendre et associé d'Auguste-Raphaël Marty, armateur.

Le chemin de fer qui doit relier ce premier centre à Port-Wallut aura 14 kilomètres ; la plate-forme est terminée et il ne reste à faire que quelques ponts qui sont déjà à pied d'œuvre.

Actuellement, près de 7.000 ouvriers chinois ou annamites habillent l'île et sont employés aux travaux. Le personnel se compose de plus de 70 Européens, et la protection de l'île est assurée par un détachement de garde civile de 180 hommes commandés par 3 gardes principaux repartis en 4 postes.

L'île est reliée à Haiphong et à Pointe-Pagode par un fil télégraphique ; elle est, en outre, sillonnée par des lignes téléphoniques qui relient tous les chantiers à Kébao-ville, qui, jusqu'à présent, a été le centre et où sont installés le directeur, les bureaux et les ateliers. Sous peu de jours, toutes ces installations vont être transportées à Port-Wallut, qui va devenir le centre principal de l'exploitation.

Ce point admirablement choisi comme port bien abrité et pouvant être fréquenté à tous les moments par les plus gros navires, deviendra, à la suite des grands travaux qu'entreprend la société, un centre de la plus grosse importance en raison de sa proximité de Tien-yen.

Au moyen d'une ligne ferrée, ce point se trouverait en communication avec le centre du Tonkin : ce serait là la réalisation du projet du port de Tien-yen et du chemin de fer de Lang-son.

Parlons en terminant de la fête superbe donnée en l'honneur de cette inauguration et qui avait réuni un si grand nombre d'invités. Rien n'avait été oublié par les organisateurs pour rendre la visite attrayante. Remercions M. Portal et tous ses collaborateurs de leur excellent accueil et profitons de la circonstance pour lui adresser nos sincères félicitations.

Le personnel de la Société française de Kébao, en juin 1893, est ainsi composé :

MM. Portal, ingénieur, directeur général ;
Lefebvre, ingénieur principal ;
Touren, ingénieur (Ké-bao-Mines) ;
Kehren, Ingénieur Cai-Dai Mines) ;
Defaix, ingénieur (Remaury-Mines) ;
Vuillot, ing.(Chemin de fer Port-Wallut) ;
Stadler, directeur de la comptabilité ;
Thiémonge, chef des Ateliers ;
Briffaud et Berthoin, agents à Haiphong ;
Cachou, géomètre à Port-Wallut ;
Raybaut, géomètre à Kébao (Ville) ;
Perruchon, géomètre à Port-Wallut ;
Fourrier, maître-mineur Kébao (Mines) ;
Fabre, maître-mineur Cai-Dai (M) ;
Brahic, maître-mineur à Cai-Dai (Brousse) ;
Pantel, maître-mineur baie des Nhaqués ;
Roustan, maître-mineur Port-Wallut ;
Reboul, maître-mineur Kébao Mines ;
Duffet, maître-mineur Kébao Mines ;
Darçon, chef de poste Kébao Mines ;
Preckel, maître-laveur Kébao Mines ;
Dr Dumas, chargé du service médical.



Coll. Olivier Galand

KEBAO

Société anonyme française
au capital de deux millions cinq cent mille francs
divisé en 5.000 actions de 500 fr. chacune

Capital porté à 4.000.000 de fr.
divisé en 8.000 actions de 500 fr.
par décision de l'assemblée générale extraordinaire
du 17 mai 1892

Capital porté à 6.000.000 de fr.
divisé en 12.000 actions de 500 fr.
par décision de l'assemblée générale extraordinaire
du 27 juin 1893

Suivant acte passé devant M^e Portefin, notaire à Paris, le 9 janvier 1889

PART DE FONDATEUR AU PORTEUR

Un administrateur (à gauche) : Bastien

Un administrateur (à droite) : Laveissière

Imprimerie centrale des chemins de fer. — Impr. Chaix, 20, rue Bergère, Paris



Coll. Serge Volper

KEBAO

Société anonyme française

au capital de 2.500.000 fr., porté à 4.000.000 de fr., puis à 6.000.000 de fr.
par décisions des assemblées générales extraordinaires des 17 mai 1892 et 27 juin 1893,
et divisé en 12.000 actions de 500 fr. chacune

Suivant acte passé devant M^e Portefin, notaire à Paris, le 9 janvier 1889

ACTION DE CINQ CENTS FRANCS AU PORTEUR
entièrement libérée

Un administrateur (à gauche) : Achille Luc

Un administrateur (à droite) : Étienne Fould

Paris, le 27 juin 1893.

Impr. Chaix, rue Bergère, 20, Paris. Encres Lorilleux

Inauguration du puits de Lanessan à Kébao
par STÉPHANUS
(*Le Journal des mines*, 10 août 1893)

Le 20 juin, la Société des Mines de Kébao a solennellement inauguré l'achèvement du puits de Lanessan.

Ayant de rendre compte de la brillante inauguration que présidait M. le gouverneur général de l'Indo-Chine, nous croyons intéressant de donner quelques nouveaux renseignements sur les charbonnages de Kébao encore trop peu connus en France.

Ils compléteront ceux que le *Journal des Mines* a déjà publiés dans ses numéros des 12, 19 janvier et 20 avril de cette année.

Kébao

L'île de Kébao, qui affecte la forme d'un grand triangle isocèle au sommet légèrement infléchi vers le Nord, est divisée en deux parties par une ligne de démarcation orientée ouest-est, qui sépare le terrain permien au nord, du terrain houiller au sud, où il forme une large bande accolée à la base du triangle ; c'est là que se trouvent tous les gisements de houille reconnus ou exploités, qui forment trois groupes principaux :

Le premier seul est entré en exploitation ; il comprend les centres de Kébao mine et Caidai mine. En entrant dans la baie de Kébao, à quelques cents mètres, la rivière est barrée par un pont en bois qui porte la double voie du chemin de fer provisoire unissant Kébao-mine à Caidai-mine ; sur la rive droite à mi-côte, les bâtiments de Kébao-mine, le puits de 140 mètres avec ses machines ; plus loin, les sept chaudières dont la longue cheminée est couchée sur le versant de la montagne et monte jusqu'au sommet ; au bas, l'atelier provisoire de criblage.

On a dépensé là un million depuis deux ans, mais l'outillage est complètement achevé, il marche déjà et fonctionnera en grand quand les aménagements de Port-Wallut et le chemin de fer permettront d'écouler la production.

En face, sur un mamelon isolé, les logements des mineurs européens ; les ouvriers asiatiques, annamites et chinois, forment deux villages distincts tout près de là.

Le puits coupe un certain nombre de couches. La première, la couche C à l'entrée même ; une autre à 8 m. 80, épaisse de 0 m. 40 ; d'autres encore : à 40 mètres, la courbe de la descenderie qui existait, il y a deux ans — elle a 1 mètre de puissance, — à 48 mètres, enfin à 102 mètres la couche A. de 0 m. 70. A 183 mètres de profondeur, deux travers-bancs permettent d'attaquer sur une large surface les couches ainsi reconnues et d'autres encore : les couches D, M, S, d'une épaisseur de 2 mètres, 2 m. 50 et 3 mètres qui sont au sud du puits. La couche située à 48 mètres de profondeur n'est pas exploitée et sert uniquement de galerie de retour pour l'air aspiré par une machine puissante qui établit un mouvement de 20 mètres cubes à la seconde avec une dépression de 80 m/m.

Le gisement du puits comprend un grand plateau qui est reconnu en direction sur 1.600 mètres à l'est et à 400 à l'ouest D, et un dressant de 100 mètres ; comme gisement au sud du travers-banc, la couche de la descenderie, la couche C et trois affleurements entre C et D non encore étudiés ; enfin, les couches D, M, S, déjà citées. Au nord de la couche A, trois couches reconnues par leurs affleurements le long de la voie du chemin de fer, et les couches étudiées à Caidai. Le champ d'exploitation de Kébao-mine représente trois millions de tonnes et l'outillage permettra à la fin de 1893 une production normale de 200 à 300 tonnes par jour.

Caidai Mine Remaury

Ici commence l'exploitation en montagne. À Caidai, les couches observées sont à peu près les mêmes que celles de Kébao, mais une faille peu importante entre la rivière de Kébao et la hauteur de Caidai, a produit un rejet vers l'est de 200 mètres environ. Le gisement de Caidai et de Remaury part de cette faille et va à la rencontre du terrain houiller et du terrain permien dans la rivière de Caidai. Le bassin de Caidai et de Remaury a une longueur d'environ neuf kilomètres et occupe deux montagnes voisines. Celle sur laquelle se trouve la galerie de Caidai a 130 mètres de hauteur et l'amont pendage moyen des couches est de 80 mètres. La montagne de Remaury, située plus au Nord, a une hauteur de 150 mètres avec amont pendage moyen de 100 mètres.

Dans ce bassin, en plus des couches dont il a été parlé précédemment et qui sont les mêmes qu'à Kébao-mine, existent, en allant de bas en haut, les couches Y, 1 m.30 — V, 1 m. 40 — U, 2 m. 55 — Z, 1 m. 55 — X, 1 m. 80 — P, 0 m. 80 — Q, 1 m. 85 — R, 2 m. 50 — S, 0 m. 90 — plus trois autres reconnues par leurs affleurements, mais dans lesquelles aucun travail n'a été fait ; enfin, la couche A du puits et toutes les autres à sa suite.

La puissance du bassin houiller de Caidai est évaluée à deux millions et demi ou trois millions de tonnes. A la fin de l'année, la production pour 1.004 coolies atteindra 783 berlines par jour, soit environ 400 tonnes. Pour le transport du charbon, de grandes facilités : il suffira d'une estacade pour permettre le chargement rapide des wagons du chemin de fer qui passe au pied du travers-bancs. À la mine Remaury, dont l'exploitation commence à peine, la sortie des galeries, étant de trois mètres plus élevée que la voie du chemin de fer, les berlines culbuteront directement dans les wagons. Voilà les trois gisements qui constituent le premier groupe en cours d'exploitation.

Exploitations futures.

Le deuxième groupe n'est pas moins riche. Un sommet de 425 mètres touchant d'un versant au terrain permien, de l'autre appartenant au terrain houiller, est situé au centre de ce groupe qui se trouve dans la partie est de la mine de Kébao. Les recherches déjà faites donnent des amont-pendages de 500 mètres. Un travers-bancs partira de la baie de la Source de Port Wallut en face de l'île des Pirates, ira déboucher soit dans la rivière de l'Antilope, soit dans celle de Cai-khe, et permettra d'exploiter une étendue carbonifère de douze kilomètres carrés.

À l'ouest de Kébao, dans la région d'Avock, Cairong, d'autres affleurements ont été reconnus, les couches sont aussi puissantes que celles de Hatou et de Campha.

Donc, tout le long de la côte Sud, des affleurements en nombre considérable sont constatés, dont on connaît la valeur, et permettront de créer autant de champs d'exploration que l'on voudra.

Houille grasse

Comme tous ceux de la région, le charbon de Kébao est un charbon maigre à courte flamme ; il est permis d'espérer que des recherches dans le voisinage du terrain permien amèneront la découverte de couches plus grasses. La société s'occupe activement de cette question et se livre à des investigations près de la limite des deux grandes zones qui se partagent Kébao.

Terrain, permien

La Société des Mines de Kébao, propriétaire du fond et du tréfonds, va-t-elle laisser inutilisée cette immense étendue qui occupe les deux tiers de l'île, dans laquelle ne se trouve pas de charbon ?

Non, elle va partager cette région en plusieurs groupes et en faire autant de centres agricoles. Le barrage d'un torrent permettra partout d'irriguer à volonté les cultures des versants et plateaux élevés et les rizières des bas-fonds. Ainsi un premier groupe sera formé par la rivière du Chat et la rivière de Caidai-brousse, au nord-est de Caidai-mine. Tous les terrains inférieurs à la cote 10 seront transformés en rizières ; on essaiera des cultures riches : huile, coton, etc., sur ceux dont l'altitude variera entre la cote 10 et la cote 25 ; entre la cote 25 et la cote 40, on va planter des caféiers ; enfin, au-dessus de la cote 40, les plateaux resteront en prairies pour l'élevage des bestiaux, ou seront reboisés pour remplacer les forêts déjà coupées et fournir à la mine le bois dont elle a besoin.

Autre groupe agricole dans la vallée de Hayat, vers la mer, au sud-ouest de Kébao où l'on barrera les cours d'eau de Cairong, Sam-cao, Hayat, etc.

En même temps, et au fur et à mesure, toute la région du terrain houiller sera reboisée avec les meilleures essences du pays et aussi des pins, des eucalyptus, des tecks, lilas, etc.

Port Wallut

Ces considérations ne sauraient nous faire perdre de vue l'objet principal des mines : l'exploitation du charbon. Or, rien ne sert d'extraire du charbon si l'on ne dispose des moyens de l'embarquer à bon marché sur les vapeurs qui doivent le transporter jusqu'aux marchés de consommation. De la mine au port quel qu'il soit, un chemin de fer est toujours nécessaire, car il n'est pas d'exemple qu'une exploitation minière ait employé un autre moyen de transport pour un minéral sortant des galeries par grandes quantités, n'étant pas assez riche pour pouvoir supporter de longues manipulations en traînant des retards ; donc, en tous cas, il fallait un chemin de fer pour prendre le charbon à la mine et l'amener au quai d'embarquement. Mais où devait être ce quai d'embarquement ? À Kébao-ville, près de l'entrée de la baie, où d'un côté s'étagent les bâtiments de la direction, et de l'autre les cainhas de la ville annamite et de la ville chinoise ? Mais les fonds sont à peine de 4 m 50 à marée basse sur certaines barres qui forment l'approche de la baie de Kébao ; il n'y a pas d'eau devant la baie ; et il fallait porter à 600 mètres, à l'aide d'une digue qui aurait coûté des sommes énormes, le quai où les navires viendraient accoster. Et quel avantage, puisque le port ne serait pas accessible à toute heure aux navires d'un fort tonnage, et qu'il resterait ouvert à tous les vents ?

Sur le côté nord-ouest, sud-est du triangle formé par l'île de Kébao, en face de l'île des Pirates, une large baie en eau profonde offre, au contraire, un abri sûr aux charbonniers ; un quai à une cinquantaine de mètres de la rive donnera, à toute marée, une hauteur d'eau de 8 mètres, et de ce côté un chenal dont la profondeur varie entre 8 mètres et 20 mètres, offre une route merveilleusement sûre aux navires qui viendront à Kébao et qui pourront, quel que soit leur tonnage, passer à basse mer. Au sortir d'Hoïhow dans le détroit de Hainan, le steamer piquera droit à l'ouest à la tête de l'île de Bamoun, longera l'île aux Sangliers et, par la petite passe de Koï-toï-Moun, après avoir évité un haut fond de 4 m 80 marqué par une bouée qui lui servira de point de direction, il ira raser le nord-est de Kébao, pour tourner entre l'île des Pirates, et la côte

et entrer à Port Wallut. Là, il trouvera un bassin abrité contre les vents du large par les îles de la ceinture, et à l'ouest par Kébao; ; c'est un point admirable, accessible à toute heure aux plus grands navires. C'est là que va aboutir le chemin de fer de 14 kilomètres qui part de Kébao-mine, passe devant Caidai-mine ; c'est là que, dans quelques jours, s'installera la direction avec les bureaux, les ateliers, etc., etc. ; c'est là que de Kébao-ville va être transporté le centre administratif des affaires et que vont s'opérer avant l'embarquement les manipulations destinées à livrer au consommateur un charbon irréprochable ; le criblage, le lavage, le briquetage. La maison Daniel et Cie est chargée à Port Wallut de travaux importants : quais, bâtiments et chaudières, et M. Porchet, son ingénieur, les dirige avec une grande habileté.

La construction du quai, sous l'eau, avec des caissons à air comprimé, est, paraît-il, fort délicate et fait le plus grand honneur à M. Porchet autant qu'à la maison Daniel et Cie.

Une ville nouvelle vient de s'élever cette année à Port Wallut, ; où, il y a quelques mois, on ne voyait que de la brousse, où il n'y avait, que des palétuviers, il existe aujourd'hui, en suivant, la côte, quand on descend du chemin de fer, l'usine de triage, les bassins de lavage, l'usine à agglomérer d'où le charbon, par le prolongement de la voie ferrée, ira directement tomber dans les soutes des navires à quai ; — puis le bâtiment des dix chaudières donnant 800 mètres carrés de surface de chauffe, les ateliers de réparations, la bascule, le laboratoire, la rotonde des machines, le magasin, le quai en eau profonde, les bureaux et seize maisons pour logements du directeur général, des ingénieurs et du personnel — il ne restera plus à Kébao-ville que les ingénieurs de Kébao-mine et de Caidai-mine, leurs mineurs et le service médical.

Au bord de la baie, la source a été captée à 220 mètres de hauteur, et l'eau apportée par des conduits sera distribuée, sur le boulevard qui suivra le quai, par des bornes-fontaines et avec pression dans toutes les maisons !

C'est bien, on le voit, une ville européenne admirablement aménagée qui est en voie de création depuis l'hiver dernier ; les déblais, les scories serviront à remblayer au fond de la baie les terrains bas, pour former une vaste plate-forme où sera déposé le stock ; tout autour, un quai avec deux mètres d'eau à marée basse, servira à l'accostage des chaloupes ; enfin, sur le côté de la baie opposé à la ville européenne, s'étendront, en deux quartiers distincts, la ville annamite et la ville chinoise, au pied même de la vallée de la Source.

L'inauguration du 20 juin

Comme nous le disions en commençant, l'inauguration du puits de Lanessan, a été très brillante.

À 11 h. 30, M. le gouverneur général arrive sur le *Tuyên-Quang*, qui mouille en face de l'appontement. M. de Lanessan débarque : un détachement de garde civile, commandé par M. l'inspecteur Bigeard, lui rend les honneurs, pendant que, de tous côtés, des cartouches de dynamite éclatent avec fracas. Puis le cortège se forme et se dirige vers le puits.

Après avoir traversé la baie sur un long plancher, les invités prennent place sur un énorme chaland à charbon, aménagé spécialement et qui, après avoir remonté la baie, s'arrête au pied de Kébao-mine dont toutes les constructions et les échafaudages sont décorés de verdure et de drapeaux. Un, entre autres, flotte au faitage du puits, dont la façade porte en lettres de 0 m. 75 de haut, le nom de M. de Lanessan.

M. Portal, le sympathique directeur général de la Société de Kébao, remet alors au gouverneur une ampliation de la décision du conseil d'administration qui donne au puits de Kébao le nom de M. de Lanessan. Il dit au gouverneur combien grande est la reconnaissance des colons pour la sollicitude qu'il leur témoigne. « En appelant, ajoutez-

t-il en terminant, de votre nom la première œuvre industrielle française du Tonkin, la Société de Kébao a voulu acquitter une dette de reconnaissance. »

M. de Lanessan remercie et assure M. Portal que cette reconnaissance est la plus haute récompense qu'il ambitionne.

Ensuite, plusieurs discours sont prononcés. Nous ne pouvons les reproduire intégralement, faute de place. Nous le regrettons, car ils sont pour nous d'un grand enseignement et justifient l'opinion de M. Vézin, président de la Chambre de commerce de Haïphong : « Qu'il ne doit plus y avoir de place pour les méfiances injustes, pour les racontars et qu'après le Tonkin des coups de fusils, des engagements avec les pirates, est venu le Tonkin aux mines ouvertes d'où sortent tous les jours des centaines — demain des milliers — de tonnes de charbon. Qu'après le Tonkin qui coûte, est venu le Tonkin qui rapporte. »

KÉBAO

(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 16 août 1893)

La concession de l'île de Kébao a été faite par le gouvernement français à M. Jean Dupuis pour reconnaître les services qu'il avait rendus à la France dans le Tonkin et le dédommager des pertes qu'il avait subies depuis 1873.

Cette île a une superficie d'environ 25.000 hectares ; sa constitution géologique est formée par le terrain qui contient la houille dans tout l'Extrême-Orient, c'est-à-dire dans l'Annam et le Tonkin, ainsi que dans l'Inde et l'Australie. Le terrain houiller apparaît surtout au sud de l'île dans sa partie la plus allongée ; les couches de houille affleurent nettement jusque dans le lit des rivières qui transportent des morceaux de charbon roulé.

Le charbon de Kébao, d'après les essais faits dans le principe, est une houille sèche à longue flamme du genre des charbons de Cardiff ; il est relativement pur, très cohérent ; mais, malgré sa richesse, il n'était pas exploité avant la conquête du Tonkin ; les habitants du pays n'osaient pas toucher à leurs richesses minérales ; il les gardaient au grand dragon et ils avaient peur de couper la veine royale, c'est-à-dire de briser la destinée de la dynastie régnante.

La concession accordée à M. Dupuis a été publiée dans le journal *l'Avenir du Tonkin* du 1^{er} septembre 1888. M. Dupuis ne pouvant exploiter lui-même cette concession, l'a apportée à une société anonyme française dite de Kébao, constituée au capital de 2.500.000 fr. divisé en 5.000 actions de 500 fr. et dont les statuts furent établis le 9 janvier 1889 suivant acte reçu par M. Portefoin [M^e Portefin], notaire à Paris. M. Jean Dupuis apportait à la société la concession du fonds et du tréfonds qui lui avait été accordée du territoire de l'île de Kébao, et il lui était attribué une somme de cent mille francs en espèces, 800 actions de 500 fr. entièrement libérées, plus 50 % dans les bénéfices nets après les prélèvements indiqués aux statuts. Comme conditions de ces apports et de la constitution de la société, deux cents des actions attribuées à M. Dupuis devaient rester en la possession de la société pendant une durée de dix ans au moins et devaient pendant ce temps être incessibles et insaisissables et être affectées spécialement à la garantie des missions qui pouvaient lui être confiées.

Il était stipulé que les administrateurs devaient être Français et propriétaires pendant toute la durée de leur mandat de cinquante actions au moins, inaliénables et affectées à la garantie de tous les actes de la gestion.

En représentation des 50 % des bénéfices attribués à M. Dupuis, il a été créé cinq mille titres au porteur, donnant droit chacun à un cinq millième de ces bénéfices, et qui lui ont été remis après la constitution définitive de la société ; mais les parts de fondateur ne donnent au porteur aucun droit d'immixtion dans les affaires de la

société, et le nombre ne peut en être accru pour quelque cause que ce soit, même dans le cas d'augmentation du capital social.

Disons tout de suite que ce capital, après avoir été porté à quatre millions par la création de 3.000 actions nouvelles autorisées par décision de l'assemblée générale du 17 mai 1892, l'a été ensuite à 6 millions par l'émission de 5.000 actions, en vertu d'une décision de l'assemblée du 27 juin dernier, de sorte que le capital social est actuellement de six millions de francs divisé en 12.000 actions de 500 fr.

Cette nouvelle augmentation du capital était imprévue, surtout après celle qui avait déjà été effectuée l'année précédente. Le conseil d'administration l'a expliquée dans son rapport à l'assemblée générale du 27 juin dernier, en ces termes :

« Vous n'avez pas oublié, dit-il, l'exposé que nous vous avons fait l'an dernier en assemblée générale extraordinaire, d'un grand programme de travaux en vue duquel vous avez augmenté votre capital social de 1.500.000 de francs. Nous ne reviendrons pas sur l'urgence qui s'imposait de modifier d'une façon radicale l'organisation primitive de l'exploitation. La Société des Charbonnages du Tonkin notre voisin d'Hon-Gay, s'était, avant nous, lancée dans la même voie, et avait créé un système d'exploitation conçu plus largement encore que le nôtre. Nous avons reconnu la nécessité d'agir de même.

En effet, le marché d'Extrême-Orient a appartenu jusqu'à ce jour aux mines du Japon, qui, dès l'apparition des premières houilles du Tonkin, ont opposé à leur expansion commerciale une concurrence des plus vives. Pour conquérir notre place dans ce vaste marché, et pour sortir vainqueurs de ce combat, nous avons dû aménager notre exploitation en vue d'une production considérable. C'était la seule marche à suivre, car en se bornant à une production modérée, on aurait volontairement renoncé à la lutte, et votre société aurait été condamnée, par le fait même de ses conditions d'exploitation, à un avenir au moins médiocre.

Dès l'année 1892, le nouveau programme de travaux, dont le principe avait été adopté par votre conseil avant même d'avoir été ratifié par vous, recevait un commencement d'exécution. Mais nous ne tardions pas à constater que, sur bien des points, les devis présentés par la direction technique seraient dépassés dans des proportions considérables, et que les ressources qui nous avaient été fournies par l'émission de 3.000 actions nouvelles deviendraient insuffisantes. Dès le 24 décembre 1892, nous écrivions à notre directeur général pour lui faire nos observations à ce sujet. M. Portal nous répondit sans retard en reconnaissant l'exactitude de nos critiques, et en nous envoyant des devis rectifiés qui aboutissaient à une augmentation considérable des dépenses à prévoir pour l'achèvement des travaux.

Cette augmentation n'était pas moindre de 1.500.000 fr. pour travaux à effectuer aux mines, au chemin de fer, aux installations générales autour du port, somme à laquelle M. Portal ajoutait une somme de 600.000 fr. représentant la perte sur la vente de 30.000 tonnes de charbon criblé jusqu'aux installations. C'est pour faire face à cette dépense supplémentaire de deux millions de francs qu'a eu lieu l'émission des 4.000 actions nouvelles qui, comme pour la précédente augmentation, ont été réservées par privilège aux actionnaires primitifs.

Depuis la constitution de la société, les gisements houillers de Kébao ont été l'objet de mémoires fort intéressants dont le principal a été dressé par M. H. Remaury, ingénieur civil des mines, et a paru sous le titre : « Le Tonkin et ses ressources houillères, principalement dans la concession de l'île de Kébao » dans la livraison de juillet 1890 de la collection de la Société des ingénieurs civils. M. Remaury, qui a été nommé administrateur de la société dans l'assemblée du 27 juin dernier, expose de la manière la plus complète les conditions d'avenir que présente la concession de Kébao et en évalue la richesse à plus d'un milliard de tonnes. Il rappelle notamment le rapport du lieutenant de vaisseau Garnault en date du 13 février 1890 sur les essais du charbon de Kébao à bord de l'*Aréthuse*, des Messageries maritimes, d'Haïphong à Hong-Kong du 6

au 8 du dit mois. Ces essais opérés avec de la houille brute, extraite des premières galeries, livrée sans triage mais seulement de provenance garantie, ont confirmé toutes les espérances et donné la preuve qu'à partir de ce moment, l'avenir de l'exploitation ne pouvait laisser aucun doute.

Dans une lettre adressée le 21 janvier 1892 d'Hanoi à M. Gauthiot, secrétaire général de la Société de géographie commerciale, le prince Henri d'Orléans s'exprimait ainsi :

« Je vous ai dit deux mots des houillères de You-Baï [Yen-Baï] ; il serait trop long de vous raconter les deux visites que je viens de faire à Kon-Gay et à Kébao ; les deux entreprises sont en pleine prospérité... Kébao est une très bonne affaire, moins avancée que Hon-Gay, mais qui donnera de bons résultats et rapportera peut-être plus pour les actionnaires. La situation même de l'île, au point de vue de la défense maritime, donnera une plus grande importance au port qui y sera créé ».

D'un autre côté, la *Revue scientifique* du 31 décembre 1892, contenait sur les charbonnages de Kébao une étude très intéressante due à la plume de M. Ernest Carnot, fils du président de la République ; « La Société d'exploitation, essentiellement française, dit cet article, a été constituée au capital de 2.500.000 fr., et les travaux ont jusqu'alors été conduits avec tant de prudence et de modération que, malgré la faiblesse de ce capital, lors de notre visite (fin janvier 1892), toutes les dépenses d'installation, jusqu'à cette date, étaient couvertes, et la période de pleine production ne pouvait se faire attendre. Les travaux au jour ne sont pas aussi luxueux qu'à Hon-Gay, mais les travaux du fond, bien compris dès le début, ont été poussés d'une manière constante et sans erreurs, si bien que l'on a aujourd'hui huit kilomètres de galeries utiles.

Les efforts ont été concentrés autour de deux points aux environs des rivières de Kébao et de la Caï-Daï. Les travaux entrepris dans ces deux divisions, tout en permettant une production de 100 tonnes par jour, ne sont encore que des travaux de traçage pour l'exploitation future.

Dans la division de Kébao, l'amont pendage ne constituant qu'une faible partie du gisement, l'exploitation ne peut se faire que par un puits. Commencé en janvier 1891, ce puits avait 100 mètres de profondeur en janvier 1892 ; il est donc sûrement terminé à l'heure actuelle et doit être relié, à une profondeur de 120 mètres, aux travaux entrepris à la même époque suivant la pente de la couche que ce puits doit rencontrer. Une descenderie poussée suivant la pente de cette couche (30°), et sur laquelle s'embranchent, de distance en distance, des galeries de niveau qui préparent les quartiers de défilage, tout en fournissant un léger aliment à l'extraction, doit être continuée jusqu'à une profondeur verticale de 120 mètres, ce qui en représente 300 suivant la pente : à cette profondeur, une galerie de niveau rejoindra le puits. La descenderie avait plus de 200 mètres de longueur lors de notre visite.

Une autre couche appelée couche C, au toit de la couche de la descenderie, a été fouillée et permet l'enlèvement immédiat d'un fort massif d'amont pendage. On a pu ainsi évaluer à 2.500.000 tonnes le charbon que permettront d'extraire les travaux actuellement entrepris dans la division de Kébao.

On a pu entreprendre une exploitation à flanc de coteau dans la division de Caï-Daï.

Un grand travers-bancs, poussé à travers le massif houiller, a déjà coupé cinq couches exploitables d'une épaisseur variant de 2 à 3 mètres. Dans chaque de ces couches, une galerie de niveau vient rejoindre le chemin de fer à voie étroite qui dessert ce quartier.

On a ainsi une exploitation en amont pendage représentant un massif immédiatement disponible d'environ 500.000 tonnes de charbon d'excellente qualité. « On peut donc évaluer à 3 millions de tonnes l'extraction que représentent les travaux actuellement entrepris à Kébao, sur un vingtième de la surface de l'île.

Des ateliers de criblage et triage convenables doivent être installés, à l'heure actuelle, près de l'orifice du puits de Kébao ; lors de notre visite, le triage se faisait provisoirement près de l'appontement où venaient charger les chalands de la Société qui portaient le charbon à Haiphong.

Une difficulté s'est présentée : le manque d'eau, qui ne permet qu'aux bateaux de très faible tonnage d'accoster à Kébao. Aussi la société n'a-t-elle pas hésité à se lancer dans les grands travaux : créer à la rade de Tiên-Yên, au nord-est de l'île des Pirates, un port où les plus grands navires pourraient accoster et qu'un chemin de fer à voie étroite relierait aux mines. Ce chemin de fer, dont les travaux sont commencés et dont l'étude est achevée par les soins du directeur actuel de l'exploitation, M. Portal, aura 15 kilomètres ».

En outre, nous croyons devoir reproduire la fin d'un article publié par le *Journal des mines* du 20 avril 1893 :

« À Hong-Kong, dès l'année dernière, les journaux ne tarissaient pas d'éloges sur l'excellence des houilles tonkinoises. La grande raffinerie de sucre de la maison Jardine et Matheson, par exemple, emploie en grande partie ce combustible dans ses fourneaux et s'en trouve très bien...

C'est un combustible d'excellente qualité donnant un pouvoir calorifique de 79 1/2 % et la première couche formée d'une houille à longue flamme...

Il ne faut donc pas s'étonner si ces houilles trouvent un marché facile non seulement à Haiphong, mais à Canton et dans le Siam. La marine en emploie à elle seule 600 tonnes par mois. Comme le dit M. de Mathinsieux, on peut comparer ces charbons aux houilles les plus grasses du Nord de la France et de l'Australie. Et pour donner une idée juste des richesses que détient le sol du Tonkin, nous ne pourrions que citer l'avis d'un juge fort impartial, lord Connemara : le Tonkin est appelé à jouer en Extrême-Orient le rôle que joue l'Angleterre en Europe ; il sera la grande production du charbon de l'Asie ».

Nos lecteurs voudront bien remarquer que jusqu'ici, nous avons cru devoir ne citer que des documents publics en dehors des renseignements donnés par la Compagnie elle-même. Quant aux documents émanant de la Compagnie, ils sont évidemment optimistes ; à la dernière réunion qui a eu lieu le 27 juin, le conseil a communiqué aux actionnaires un rapport de M. Piala, envoyé en mission à Kébao pour se rendre compte de l'importance des gisements, de l'avancement des travaux en cours et plus spécialement, pour faire l'évaluation des sommes nécessaires à l'exécution complète du programme adopté en vue de l'aménagement et de l'installation générale de l'exploitation. Inutile de dire que le rapport de M. Piala est nettement favorable.

Enfin, pour clore cette série de renseignements, nous aurions à reproduire, d'après *l'Indépendance tonkinoise* du 21 juin dernier, le compte rendu de l'inauguration du puits de Lanessan à Kébao, cérémonie dans laquelle M. le gouverneur général du Tonkin a rendu justice aux efforts de la Compagnie de Kébao et aux résultats qu'elle a obtenus ; mais l'analyse des différents discours prononcés à cette occasion dépasserait les bornes de notre article.

Nous nous bornerons à dire en forme de conclusion que l'entreprise paraît en bonne voie, qu'elle est appelée à un avenir fructueux et que si, dès l'origine, il y a eu sur les actions de la Compagnie un engouement peut-être trop grand, la dépréciation dont ces titres ont été ensuite l'objet n'était nullement justifiée. Il est hors de doute que les actions Kébao ne sont pas exemptes de tout aléa, comme celles de tous les charbonnages, et surtout ceux de l'Asie, mais elles nous semblent constituer, en tout état de cause, un placement dont on peut et on doit escompter un avenir favorable.

LES HOUILLÈRES DE KÉBAO
(*Le Journal des mines*, 24 août 1893)

Le Journal des Mines a publié dans ses numéros des 12, 19 janvier, 20 avril et 10 août des renseignements très précis sur les houillères de Kébao et sur leur exploitation. Nous compléterons aujourd'hui ces renseignements en rendant compte d'une visite faite aux mines par un rédacteur de *l'Avenir du Tonkin*, lors de l'inauguration du puits de Lanessan :

Lorsqu'on réfléchit, dit notre confrère, à ce que l'on vient de visiter, la surprise est grande, surtout si l'on songe à ce qu'était l'île de Kébao, il y a trois ans. Les premiers coups de pioche venaient à peine d'être donnés et les gisements de charbon reconnus. La société se mettait à ce moment à l'œuvre, faisant ses centres d'attaque à Kébao-ville et Caidai-mine.

C'est là que les premiers efforts ont été faits et c'est dans ce centre important que le puits de 140 mètres que nous avons inauguré a été creusé.

Ce travail n'a pas fait de bruit ; petit à petit, les projets ont été suivis, et ce qui a pu étonner les visiteurs, ce qui les a le plus surpris a été de voir, à trois ans d'intervalle, une île que pour la plupart ils avaient visitée au début, alors qu'elle était sauvage et boisée, et de se trouver aujourd'hui au centre de pareilles installations au milieu de tant de travaux faits et du gros résultat acquis. À l'encontre de ce que l'on a vu jusqu'ici au Tonkin, cette société particulière a travaillé sans relâche, suivant petit à petit le plan d'ensemble primitivement conçu et faisant partout et dans les plus petites installations des travaux sérieux et durables. Toutes les constructions de personnel et des bureaux juchées sur les mamelons, les villages et les centres ouvriers, tout est confortablement établi.

Le puits de Lanessan a tout autour de lui ses installations. Sur toute sa longueur, le puits coupe de nombreuses couches de charbon qui vont devenir, autant de galeries et le puits est déjà en communication avec la descenderie : c'est de là que se fait l'aérage.

De nouvelles galeries vont se creuser ; l'une d'elles doit se mettre en communication avec les galeries de Caidai, ou mine Remaury, exploitation en montagne. Cette mine, qui est d'une extraction facile, à son débouché sur la ligne de chemin de fer qui doit relier le puits et tous ces centres à Port-Wallut.

Ce chemin de fer étant de trois mètres plus élevé aboutit juste au puits au-dessous de la plate-forme où s'est fait l'inauguration : des ateliers de criblage y seront installés et les charbons, sans manutention aucune, se déverseront dans les wagons.

Des gisements ont été reconnus sur tous les points de l'île, le champ d'exploitation est donc des plus vastes, et le jour où les attaques déjà faites produiront, ce qui, d'après les calculs, aura lieu vers la fin de 1895, la mine pourra fournir de 1.000 à 1.200 tonnes par jour.

Le chemin de fer qui doit relier ce premier centre à Port Wallut aura 14 kilomètres ; la plate-forme est terminée et il ne reste à faire que quelques ponts qui sont déjà à pied d'œuvre

Actuellement, près de 7.000 ouvriers chinois ou annamites habitent l'île et sont employés aux travaux. Le personnel se compose de plus de 70 Européens, et la protection de l'île est assurée par un détachement de garde civile de 180 hommes commandés par 3 gardes principaux répartis en 4 postes.

L'île est reliée à Haïphong et à Pointe-Pagode par un fil télégraphique ; elle est en outre sillonnée par des lignes téléphoniques qui relient tous les chantiers à Kébao-ville, qui, jusqu'à présent, a été le centre et où sont installés le directeur, les bureaux et les ateliers. Sous peu de jours, toutes ces installations vont être transportées à Port-Wallut, qui va devenir le centre principal de l'exploitation.

Ce point admirablement choisi comme port bien abrité et pouvant être fréquenté à tous les moments par les plus gros navires, deviendra, à la suite des grands travaux qu'entreprend la société, un centre de la plus grosse importance en raison de sa proximité de Tiên-Yên.

Au moyen d'une ligne ferrée, ce point se trouverait en communication avec le centre du Tonkin ; ce serait là la réalisation du projet du port de Tiên-Yên et du chemin de fer de Lang-Son.

Le personnel de la Société française de Kébao, en juin 1893, est ainsi composé :

MM.

Portal, ingénieur, directeur général ;
Lefebvre, ingénieur principal ;
Touren, ingénieur (Kébao-Mines) ;
Kehren, ingénieur (Caidai-Mines) ;
Defaix, ingénieur (Remaury-Mines) ;
Vuillot, ingénieur (Chemin de fer Port-Wallut) ;
Stadler, directeur de la comptabilité ;
Thiémonge, chef des ateliers ;
Briffaud et Berthoin, agents à Haïphong ;
Cachou, géomètre, à Port-Wallut ;
Raybaut, géomètre, à Kébao-Ville ;
Perruchon, géomètre, à Port-Wallut ;
Foucrier, maître-mineur (Kébao-Mines) ;
Favre, maître-mineur à Cai-Dai-Mine ;
Brahic, maître-mineur, à Cai-Dai-Brousse ;
Pantel, maître-mineur (Baie des Nhaqués) ;
Roustan, maître-mineur (Port-Wallut) ;
Reboul, maître-mineur (Kébao-Mine) ;
Duffet, maître-mineur (Kébao-Mine) ;
Darçon, chef de poste (Kébao-Mine) ;
Preckel ³², maître-laveur (Kébao-Mine) ;
Dr Dumas, chargé du service médical.

COLONIES

Un discours de M. de Lanessan
(*Le Journal des débats*, 26 août 1893)

Une grande fête vient d'être donnée au Tonkin, dans l'île de Kébao, par la Société française des mines de Kébao, à l'occasion de l'inauguration officielle du premier grand puits qui vient d'être creusé en Extrême-Orient, et à qui on a donné le nom de puits Lanessan.

M. le gouverneur général, le kinh-luoc, vice-roi du Tonkin, le général Pernot, M. Rolland, agent principal des Messageries maritimes, étaient présents à cette cérémonie, où un grand nombre de notabilités de la colonie avaient été invitées.

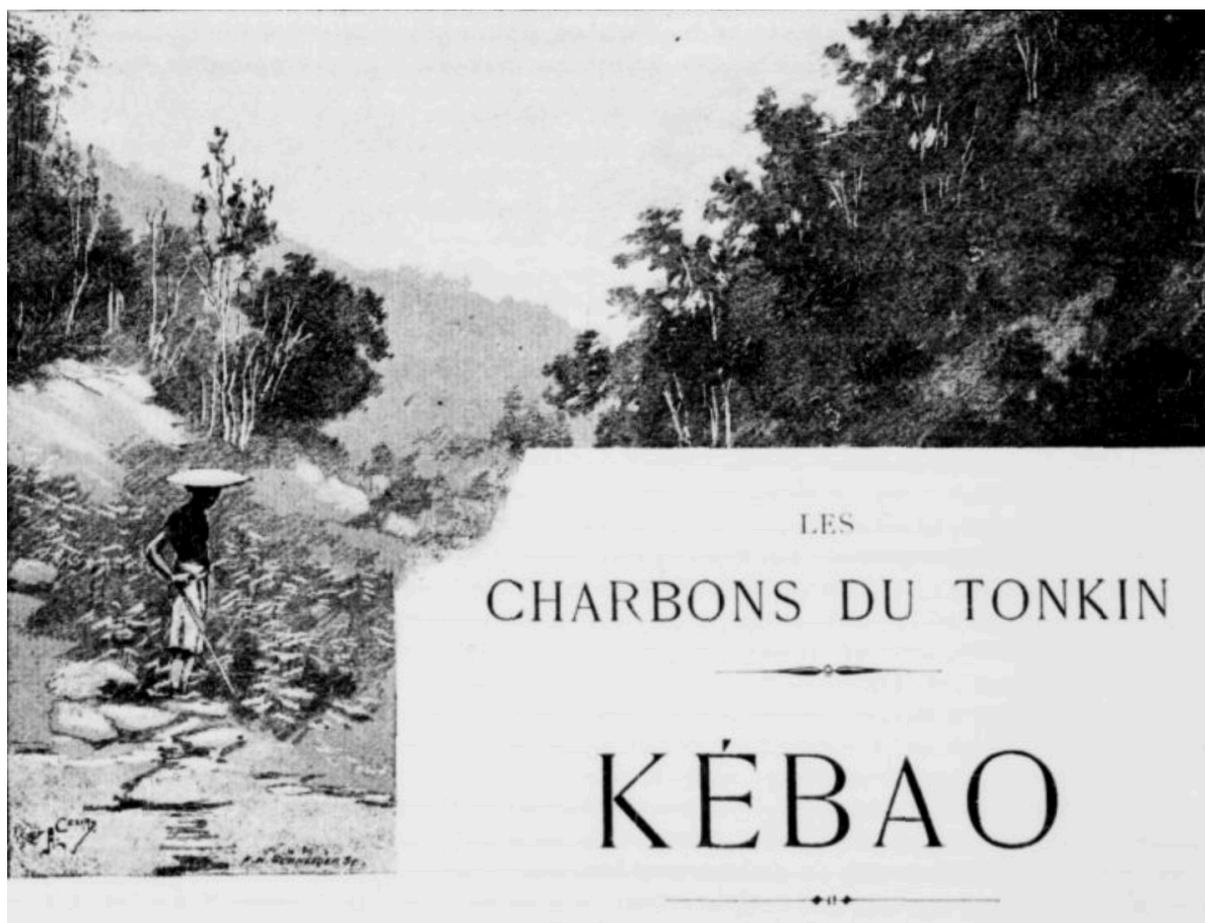
À cette occasion, M. de Lanessan a prononcé un discours dont nous extrayons les passages suivants :

³² Probablement le même Preckel que nous retrouvons ingénieur du jour, chef des ateliers des [Charbonnages du Tonkin](#) (*Annuaire général de l'Indochine française*, 1911 p. 426).

La Société des mines de Kébao vient, en moins de deux ans, de construire ce puits superbe de 150 mètres de profondeur, auquel vous avez bien voulu attacher mon nom ; vous avez, en même temps, creusé plus de 21 kilomètres de galeries et presque achevé ce chemin de fer, sur le bord des précipices ; vous avez entrepris la construction d'un port commode et abordable à toute heure, et où les chargements pourront se faire avec une extrême facilité ; vous avez établi de vastes usines et de fort coquettes habitations, et vous avez fait tout cela sur une terre qui ne pouvait vous fournir ni aucun ouvrier, ni presque aucun habitant.

Dans cette île inculte et malsaine, n'ayant pour elle, en apparence, que la grâce de ses contours et le chatouillement de ses verdure, vous avez introduit la vie, le travail, le progrès, la science et le génie de notre race ; de ce foyer de fièvres, vous avez fait un foyer de richesses industrielles capable de rivaliser bientôt avec les centres houillers les mieux outillés et les plus riches de l'Europe ; déjà, vos charbons sont brûlés dans toutes nos machines ; vous pouvez en extraire, cette année, 50.000 tonnes et 300.000 à la fin de l'année prochaine.

Messieurs, nous devons, en cette circonstance, dire bien haut à nos compatriotes de France que les travaux si considérables faits dans cette île, et que nous constatons de nos propres yeux, ne sont ni des travaux stériles, ni des travaux isolés : ils ne sont pas stériles, nous pouvons aujourd'hui l'affirmer sans crainte, car l'heure des discussions sur la richesse de nos bassins houillers, sur la valeur de nos charbons, sur l'étendue des marchés qui leur sont ouverts, est passée depuis longtemps ; notre houille est entrée dans la grande consommation de l'Extrême-Orient. [...]



[3]
CHARBONS DU TONKIN

KEBAO
(*Revue indo-chinoise*, août 1893)

Dessins d'[Albert Cézard](#)

I
La question houillère

Quand vous arrivez de France dans notre Tonkin et que le paquebot s'arrête à l'embouchure du Cua-cam et du Cua-nam-triêu, attendant la marée pour monter vers Haïphong, — au nord, là-bas, à quelques milles marins, entre la mer et le ciel, une haute falaise, souvent bleuie par la brume, arrête votre regard et borne votre horizon. Cette longue muraille sans fissure, c'est la cote de la Cat-ba, une île complètement explorée depuis sept ans à peine, unique au monde peut-être par sa conformation géologique, par l'étrange configuration de son territoire fait d'étroites vallées profondes, presque des ravins, que séparent des murailles de calcaire, à pic, accessibles aux seules chèvres sauvages. Le voyageur y traverse, grim pant à la force des poignets, dégringolant plus vite qu'il ne voudrait, une série d'*entonnoirs* ; partout le roc y troue la terre maigre et des cycas, des ronces, des arbustes rabougris, s'y accrochent, enracinés aux fentes du marbre.

[4] Au delà de cette île, c'est la baie d'Along avec les cent mille îlots surgissant de l'eau calme et verte ; plus loin encore, la baie des Faï-tsi-long, et de grandes îles : la Table, la Madeleine, Kébao, etc. Les roches que vous admirez sont faites de ce calcaire carbonifère qui annonce le voisinage des terrains houillers ; — ici, en effet, fut reconnu et exploité pour la première fois cet immense triangle qui va de Ké-bao jusqu'au delà de Quang-yên et de Lao-kay et qui, recelant d'incalculables quantités de charbon, fait, à lui seul, du Tonkin une possession enviable à toutes les nations industrielles et commerciales, par la présence de ce merveilleux joyau noir. Nous visiterons avec nos lecteurs le pays de la houille.

*
* *
*

Les journaux de l'Indo-Chine ont raconté les fêtes auxquelles la Société des charbons de Kébao conviait — le 20 et le 21 juin derniers — l'élite de la population française et les hauts mandarins du Tonkin, venus pour l'inauguration du « puits de Lanessan », le premier puits creusé dans tout l'Extrême-Orient en vue d'une exploitation houillère. À l'occasion de ces fêtes, nous avons étudié ce qui s'est fait à Kébao. dans l'île qui, au commencement de 1888, avait pour seuls habitants — pour passagers, devrions-nous dire — quelques misérables pirates, et qui, moins de cinq ans après, est devenue le centre d'une exploitation industrielle en pleine activité et du plus grand avenir. Rentrés de Kébao, assurément nous ne trouverons pas, pour ouvrir notre revue, plus intéressant sujet d'études que la question des charbons et les merveilles de travail et d'énergie réalisées là-bas en si peu de temps.

En effet, qui l'ignore ? cette question des charbons présente pour l'Indo-Chine française un intérêt de premier ordre ; la solution apportée devait démontrer si nous rencontrerions dans notre nouvelle colonie un pays d'avenir, ouvert aux longs espoirs et aux vastes pensées des colonisateurs ou si, après tout l'argent prodigué, tout le sang versé, l'opinion publique devrait se résoudre à voir vivoter, balançant à peu près recettes et dépenses, notre domaine d'Extrême-Orient.

Aussi, dans un discours prononcé le 20 juin à Kébao, M. le gouverneur général a salué la venue d'une ère nouvelle pour nous, aux applaudissements de cent quarante invités — colons, officiers, fonctionnaires français et indigènes — qui, comme le constate le *Courrier d'Haïphong*, formaient l'élite intellectuelle du Tonkin ; ceux-là qui applaudissent en connaissance de cause, et « n'auraient pas compris que devant eux le [5] « Gouvernement essayât de tromper l'opinion ». — Hé bien ! ceux-là n'ont montré aucun étonnement ; ils ont prouvé au contraire, par leurs acclamations, que M. de Lanessan traduisait la pensée de tous.

Cette nouvelle ère, pour l'avènement de laquelle la pacification du Tonkin était indispensable, sera signalée par le développement de nos industries, la création d'industries nouvelles, par un commerce de plus en plus actif, par des entreprises agricoles — la création d'un Syndicat des planteurs date d'hier et rien ne montre mieux la confiance des colons dans l'avenir de ce beau pays — en un mot, par l'exploitation de plus en plus large, de mieux en mieux outillée, de toutes les ressources qu'offre et qu'offrira l'Indo-Chine. Il est superflu de noter l'intérêt que présente, pour l'exploitation méthodique de l'Indo-Chine française, la possibilité de s'alimenter, à bon marché et dans le pays, d'excellente houille, « ce pain de l'industrie », a-t-on dit justement.

Si, pendant longtemps, on a discuté les houilles du Tonkin, nié d'abord leur existence, et plus tard la possibilité de les utiliser comme combustible, on n'a jamais — que nous sachions — prétendu que la découverte de charbons utilisables et de facile exploitation n'augmenterait pas dans d'incalculables proportions la valeur de notre possession nouvelle. En dehors de l'utilité commerciale et industrielle du charbon, quelqu'un ignore-t-il encore que, en cas de guerre, nos houillères indo-chinoises sont

les seuls points, dans tout l'Extrême-Orient, où notre marine pourrait se ravitailler ; que, lors de nos conflits avec la Chine, l'Angleterre, prétendant observer une stricte neutralité, nous interdit le ravitaillement dans ses ports de la mer Rouge et de l'océan Indien ?

[6]

||

Les premières études

Dans son discours, M. le gouverneur général s'écriait : « L'heure de la discussion est désormais passée pour les charbons du Tonkin. »

Certes, le temps n'est plus où le *Petit Journal*, au commencement de l'année 1887, présentait nos houilles au public français, en des termes qui, aujourd'hui, nous l'espérons du moins, étonneraient et égayeraient passablement la majorité de ses lecteurs : « Le transport le *Cachar* importe pour la première fois en France vingt tonnes d'une substance d'origine nouvelle, dite « houille du Tonkin ». C'est une matière sèche, friable, très chargée en soufre, qui représente les gisements de puits différents. Ces puits sont situés dans la baie d'Along, à proximité de la mer... C'est en réalité une intéressante découverte. »

Et ce n'était qu'un début, cette appréciation d'ignorants, d'allure assez bienveillante en somme. C'est depuis 1887, jusqu'à l'année dernière, qu'ont été émises, dans les journaux de la Métropole, les négations les plus passionnées, qu'ont été publiées les plus virulentes attaques. Qui sait même si, parmi les détracteurs acharnés du Tonkin, d'aucuns n'affectent pas, même à l'heure actuelle, de hausser les épaules quand on leur parle de nos charbons, quand on met sous les yeux du public la série complète des



essais, les résultats obtenus ? Mais, aujourd'hui, qu'importe ? Qu'on nous permette de placer ici une petite anecdote, significative à notre avis. Il y a sept ans, nous nous trouvions en villégiature chez un de nos amis, résident de la province de Quang-yên. Notre ami consentait bien à prêter à tous les visiteurs sa chaloupe l'*Antilope*, mais, en bon fonctionnaire, il n'admettait pas que, pour visiter la baie d'Along en partie de

plaisir, on consommât le charbon payé très cher par le Protectorat. Alors, que faire ? On se débrouillait ; on abordait à Hon-gay ; et, à l'ouverture des galeries d'étude, on ramassait quelques sacs de charbon superficiel, mal trié, soumis depuis des semaines aux intempéries des saisons. Il faut croire que les génies de la baie d'Along étaient favorables aux excursionnistes, car ce charbon qui, d'après certains rapports officiels, ne [7] brûlait pas plus que du granit ou du calcaire, ce charbon menu, mêlé, souillé, nous ramenait à Quang-yên, avec une pression suffisante. Du reste, comme on le verra plus loin, nous n'étions pas seuls édifiés sur l'utilisation des houilles tonkinoises, puisque dès l'année 1873, une société chinoise exploitait les charbons de Nong-son (Annam) et, bien que se contentant d'extraire les charbons de surface, à l'aide de galeries presque horizontales, les vendait sans peine à Canton et Shanghai, pour les usages domestiques.

*
* *
*

Sans remonter aux voyageurs qui signalèrent les premiers des affleurements de houille sur les côtes et les îles du golfe du Tonkin, on doit dire que les premières études sérieuses furent celles de M. Fuchs, ingénieur en chef des mines, en 1881, et de M. Sarran, ingénieur colonial, en 1885.

En 1881, M. Edmond Fuchs fut chargé par le Ministre de la marine et des colonies d'une importante mission en Indo-Chine. On lui adjoignait M. Saladin, ingénieur civil des mines. Ils devaient étudier les gîtes de combustibles reconnus ou soupçonnés au Tonkin et en Annam, ainsi que les gîtes métallifères signalés, peut-être sans grande compétence et surtout sans un vif souci de l'exactitude, par quelques voyageurs. Les résultats de leurs travaux furent consignés en 1892 dans les *Annales des Mines* ³³.

Le granite forme l'ossature générale du Tonkin et de l'Annam ; au-dessus sont venus se placer six grandes formations :

1° Des *terrains primitifs*, représentés par des *schistes anciens*, micacés, talqueux et quartzeux, adossés à l'arête granitique qui court du N.-N.-E, au S.-S.-O.

2° Le *terrain dévonien* composé de schistes et de grès ; il apparaît à la surface du sol sous la forme de monticules qui percent la couche alluvionnaire déposée par le fleuve Rouge et le Day, en plusieurs points du Delta.

[8] 3° Un *calcaire carbonifère* gris ou blanchâtre et cristallin, qui fournit la chaux employée au Tonkin par les indigènes. Ce terrain, d'une épaisseur moyenne qu'on peut évaluer à une centaine de mètres, constitue une puissante assise de marbre qui, aux temps géologiques, est venue se déposer sur les schistes et les grès du terrain dévonien. Cette assise, brisée par les soulèvements, forme les murailles à pic, déchiquetées par la mer, et les innombrables îlots, d'un si pittoresque aspect, que nous admirons autour de la baie d'Along et sur les côtes voisines.

4° Au-dessus des calcaires, on rencontre la *formation houillère* composée de schistes et de grès plus ou moins colorés par l'oxyde de fer et comprenant, intercalées dans ses strates, de nombreuses et puissantes couches de houille. Bien avant que le fleuve Rouge se fût frayé sa route du Yunnan à la mer, cette formation houillère avait pénétré sur l'assise de marbre affaissée vers la mer, sous la forme traditionnelle d'un chenal ou d'une gouttière ; et successivement vinrent s'y déposer les matières — végétaux, vases, graviers — qui, dans la suite des âges, devaient constituer les houilles, les schistes et les grès.

³³ Le lecteur trouvera des détails techniques très intéressants dans les travaux suivants : *le Tonkin et ses ressources houillères*, par H. Remaury, ingénieur civil des mines (Paris, 1890) ; — *Étude géologique sur le sol du Tonkin, au point de vue du régime des eaux souterraines (Officiel du Tonkin, décembre 1880)* ; — *la Houille dans l'Extrême-Orient*, par F. Laur, député de la Loire (*Avenir du Tonkin*, septembre 1886) ; — *Étude sur le bassin houiller du Tonkin*, par E. Sarran, ingénieur colonial des mines (Paris, 1888, chez Challamel), etc., etc.

5° *Les terrains secondaires et tertiaires*, rattachés au permien et au trias, recouvrent le terrain houiller et les formations antérieures ; ils se composent d'argiles et grès versicolores, constituant les assises qui donnent au Tonkin cette couleur rutilante, si remarquable, des eaux du fleuve Rouge et des terrains superficiels.

6° Enfin les alluvions modernes, débris et dépôts des terrains que nous venons d'énumérer, recouvrent le fond des vallées et toute la plaine du Delta.

MM. Fuchs et Saladin reconnurent entièrement la limite méridionale du bassin houiller, sur une longueur d'environ 111 kilomètres ; ils n'obtinrent guère de renseignements sur la région Nord, dans laquelle ils n'auraient pu s'aventurer sans danger. Ils constatèrent en somme que le Tonkin possédait des gisements houillers de premier ordre, au moins au point de vue de la quantité, et dont l'exploitation serait facile. Ils ne pouvaient se prononcer encore sur la qualité des houilles, et réservaient leur jugement jusqu'à plus ample informé, ne voulant pas conclure d'après les échantillons de surface, mal triés, en nombre insuffisant du reste, qu'ils avaient recueillis. Les résultats de leur enquête semblèrent toutefois présenter un assez haut intérêt pour que, en 1885, le ministère confiât une nouvelle mission à M. Sarran, conformément aux desiderata exprimés par la Commission des Mines de l'Annam et du Tonkin que venait de constituer un arrêté en date du 6 septembre 1884. En effet, la première question à se poser avait été celle-ci : avons-nous de la houille là-bas ? Est-elle d'exploitation facile ?

M. Sarran, qui employa deux années à l'accomplissement de sa [9] mission, se rendit en Indo-Chine, avec un personnel de maîtres-mineurs ; il était chargé de l'étude complète et détaillée du terrain houiller ; il devait en outre mettre en exploitation une mine pour le compte de l'État, et faire les levés préparatoires du lotissement des concessions à mettre ultérieurement en adjudication. Pendant ce temps, l'opinion publique était tenue en éveil par les protestations de M. Bavier-Chauffour, auquel la Métropole et le Protectorat refusaient, après le traité de Hué, de reconnaître le contrat par lui passé avec le Gouvernement annamite pour la concession de Hon-gay en vue d'une exploitation houillère.

D'après les cartes de M. Sarran, la bande houillère, reconnue à un kilomètre en amont de Hanoï, court de là vers Bac-ninh où elle s'amincit ; et, touchant aux Sept-Pagodes et à Đông-triêu, passant au-dessus de Quang-yên, va finir à Kébao par Hon-gay et la baie d'Along.

Depuis l'extrémité orientale de l'île de Kébao, où le terrain houiller se montre au jour, jusqu'au-delà de Bac-ninh, la bande carbonifère a une étendue de plus de 200 kilomètres en longueur, sur 6 ou 7 kilomètres de largeur moyenne, ou, pour être plus précis, sur une largeur qui est de 4 kilomètres environ à Kébao et qui, s'élargissant de plus en plus, atteint 15 kilomètres au-delà de Bac-ninh. Ajoutons que, depuis 1885, on a reconnu que le bassin houiller s'étendait bien au delà de la rivière Claire, d'où il va rejoindre les bassins houillers signalés dans la haute Birmanie et les États Shams, tandis que des bassins secondaires ont été reconnus, par plusieurs points d'affleurement, à Cong-dinh, dans les environs de Lang-son.

De Kébao à Hon-gay, les couches se montrent abondantes et puissantes ; M. Sarran avait étudié à fond cette région, où le combustible, apparaissant en de nombreux affleurements, est souvent reconnaissable à l'œil nu dans les ravins. Cela représente déjà une étendue de 70 kilomètres, c'est-à-dire deux fois la longueur du bassin houiller de la Loire. C'était la seule région complètement étudiée en 1885. De Hon-gay à Bacninh, les recherches étaient plus malaisées, car le sol n'y montre que quelques affleurements houillers et le pays à cette époque était peu sûr. Le terrain y est composé des roches caractéristiques du terrain houiller : grès, schistes noirs, etc.

Dans l'île de Kébao et dans la région de Cam-pha, le terrain houiller est recouvert, ainsi que nous l'avons dit, par une formation de grès et d'argiles versicolores, que M. Sarran rattache au permien. La stratification des deux terrains est discordante, ce qui

implique la présence de deux formations d'âge différent. Au delà de Cam-pha, entre Hon-gay et Bac-ninh, le terrain houiller est isolé ; il repose sur des schistes et grès dévoniens, et en quelques points sur les calcaires carbonifères. Il constitue [10] donc, dans toute cette région, un terrain complètement fermé par des formations plus anciennes.

(Ouvrons ici une brève parenthèse. Quand les résultats des recherches de M. Sarran furent publiés, ainsi que les belles études de M. l'ingénieur Zeiller sur la flore fossile observée dans les couches carbonifères du Tonkin, de longues discussions s'élevèrent dans le monde des géologues. À en croire plusieurs savants, le terrain houiller dit Tonkin n'était pas véritablement un terrain houiller ; l'examen des plantes fossiles retrouvées par M. Zeiller prouvait qu'on se trouvait en présence d'une formation bien supérieure, le lias ou terrain jurassique, qui, jusqu'à ce jour, n'avait pas, en Europe du moins, donné de grands résultats en fait de houille. D'autres géologues et stratigraphistes réfutaient victorieusement l'argument, faisant observer que le terrain si contesté se trouvait, comme partout les terrains houillers, reposer sur le calcaire carbonifère et supporter un terrain rouge et arénacé, le permien. Mais ces discussions intéressaient peu le public, car, après tout, faisait-on remarquer, « l'essentiel, c'est que « la houille existe ». Et son existence ne pouvait, après les travaux de MM. Fuchs, Saladin et Sarran, être mise en doute).

Ajoutons aux notes données plus haut que les terrains dévoniens, composés de schistes argileux, verdâtres ou rougeâtres, et de grès généralement durs, passant aux quartzites, forment le sol des provinces minières du haut Tonkin. Les nombreux filons métallifères rencontrés dans cette formation, de Lang-son à Lao-kay, par Thai-nguyen, Cao-hang et Tuyên-quan, ont été exploités par les Chinois dès les premières années de ce siècle.

D'après les affirmations de M. Sarran, dont on n'a pu, du reste, vérifier encore l'exactitude, l'ensemble des couches de combustible, réparties sur une hauteur de près de 1.000 mètres de terrain houiller, aurait donné une épaisseur utile, à Kébao tout au moins, de plus de 30 mètres de charbon, un massif fort respectable qui n'a jamais été exploité avant notre arrivée au Tonkin. La distance entre Kébao et Hong-gay, dans l'axe du bassin houiller, étant de 70 kilomètres sur une largeur variable de 4 à 8 kilomètres, on peut, évaluer à 8 milliards de tonnes, au minimum, à extraire, « un morceau de roi, — écrivait M. Laur, — un joyau noir inestimable ». Et dans ce compte, M. Sarran ne comprenait pas les houillères situées dans l'intérieur du Tonkin, qui, en tout état de cause, ne devaient pas être exploitées de longtemps.

Or, le terrain houiller de Kébao, comme du reste celui de la concession de Hon-gay, se trouve par bonheur d'une accessibilité et d'une exploitation des plus faciles, à proximité de la mer et de magnifiques ports naturels, — nous parlerons plus loin du plus beau de tous, celui de Port-Wallut. Peut-être eût-il été préférable que les couches fussent plus [11] élevées, la quantité de combustible qui existe au-dessus du niveau des plus hautes marées étant relativement assez faible ; mais la Société de Kébao s'étant décidée à atteindre les couches par des puits, comme cela se fait partout en Europe et comme on ne l'avait pas encore essayé dans tout l'Extrême-Orient, il importe peu que le charbon se trouve plus ou moins au-dessus du niveau des eaux, et, en établissant les puits, on a l'avantage, à Kébao, de ne rencontrer, passé les alluvions, aucun terrain perméable.

*
* *
*

Si nous passons à la qualité de la houille, on verra, au cours de cette étude, que les plus ambitieuses espérances du début ont été largement dépassées par les résultats obtenus.

En 1887, le *Bulletin des Mines* appréciait ainsi nos houilles d'après les conclusions de M. Sarran : « Leur teneur en matières volatiles et en cendres permet de classer ces charbons dans les types maigres, genre Anzin et Cardiff. Des essais ont été faits à Toulon, sur l'ordre de M. le Ministre de la marine et des colonies. Les charbons, menus, friables, proviennent des petits travaux exécutés sous la direction de M. Sarran. Comme ils ne s'agglutinent pas au feu, ils ont donné de médiocres résultats, employés sur des grilles dont les barreaux sont à 0 m. 015 d'écartement. Mais, une fois transformés en briquettes avec une simple addition du brai en usage pour cette fabrication, ils ont donné des résultats satisfaisants, prouvant que ce combustible répond aux conditions habituelles des charbons consommés par la marine de l'État. L'eau vaporisée par 1 kilogramme de ces briquettes égale 6 litres 70. Les cendres sont composées d'escarbilles charbonneuses et d'une très petite quantité de mâchefer, soit 0,3 %. Ce sont des conditions très avantageuses au point de vue du bon état des grilles et du travail des chauffeurs. Ces charbons seront acceptés sans conteste, en briquettes, par la marine de guerre, *a fortiori* par la marine marchande et par toutes les industries du Tonkin. Ils serviront aussi pour la fabrication de la chaux, que les Annamites opèrent aujourd'hui dans des fours chauffés à l'aide de bois qui leur revient très cher. »

L'opinion publique, grâce à l'examen loyal et consciencieux d'hommes compétents, allait prendre au sérieux, enfin ! cette « matière étrange et nouvelle » que le *Petit Journal* présentait à ses lecteurs avec une si touchante désinvolture.

Et pourtant, ces hommes compétents, n'ayant étudié que des charbons de surface, n'espéraient pas encore que la marine put employer nos charbons autrement qu'en briquettes. On a remarqué [12] les affirmations, et aussi les réticences, du *Bulletin des Mines*, reproduisant celles de M. Sarran lui-même. Et un publiciste, cependant sympathique, cependant désireux de voir nos houilles utilisées, et cotées, celui-là qui écrivait : « Pour féconder nos possessions d'Extrême-Orient, nous allons posséder le moyen héroïque : la houille » — se croyait obligé d'ajouter ceci, qui, aujourd'hui nous semble bien timide et bien inexact : « C'est une houille maigre... *Il ne faut pas songer à l'utiliser seule pour la marine ; on la mélangera, soit avec les houilles grasses et très gazeuses. que l'on rencontre presque toujours en faisant des recherches au delà des faisceaux de couches à houilles maigres, soit avec du brai pour faire des briquettes ou agglomérés. Toutefois, elle est immédiatement utilisable pour l'industrie locale, à l'état naturel, et pour la marine ou l'exportation, en mélange avec les brais d'Angleterre ou la houille grasse d'Australie* ». Et il concluait par cette affirmation : « Des difficultés restent à vaincre pour donner à ce combustible la forme commerciale ». — Comme tout le monde le sait aujourd'hui, et comme du reste nous le démontrerons plus loin, les espérances du début ont été largement dépassées, et la houille que la Société de Kébao offre actuellement à la marine a pu être qualifiée par M. l'amiral anglais Pallisser de *charbon idéal*, sans que personne songeât à protester ou à lever les épaules.

De même, pour les prix de revient. Les hommes compétents, en 1887, déclaraient que les prix seraient sensiblement les mêmes que ceux des charbons français, « car, disait-on, si la main-d'œuvre est moins chère au Tonkin, l'exploitation nécessitera des frais de surveillance très élevés, et cela fera compensation ». — On sait aujourd'hui à quoi s'en tenir sur cette question ; nous y reviendrons.

Et bien ! même dans ces conditions, même avec des espérances si limitées et des restrictions qui devaient plus tard être totalement abandonnées, la conclusion de tous les spécialistes était la même : « Que le Gouvernement se presse d'appeler à Kébao des exploitants, et l'avenir économique de l'Indo-Chine aura vu sa véritable aurore ». On calculait, très modestement toujours, qu'en dehors de la consommation locale, évaluée à 100.000 tonnes en 1887, Hong-kong, Singapoor, Shang-haï en consommeraient le double, pour remplacer les agglomérés du Japon, rares et mauvais, qui se vendaient alors 60 francs la tonne. Ces prévisions sembleraient modestes à l'heure actuelle, au moment où nos charbons de Kébao sont classés parmi les meilleurs combustibles et

peuvent défier, pour le prix, toute concurrence australienne ou japonaise, — au moment où, à l'ouverture d'une nouvelle ère de paix et de travail, on prévoit que la consommation locale va s'augmenter dans des proportions inconnues à ce jour.



Rappelons ici ³⁴ les diverses concessions houillères accordées jusqu'à ce jour dans l'Indo-Chine française. La série en fut ouverte le 28 mai 1887, le jour où M. Bihourd, résident général, apposait sa signature au bas du contrat par lequel le Protectorat accordait à M. Bavier-Chauffour la concession, surface, fonds et tréfonds, d'environ 15.000 hectares de terrain houiller, comprenant les lots de Hon-gay, Ha-tou, Campha. Un acte additionnel, signé le 5 août 1887, diminuait la concession accordée à M. Bavier-Chauffour, des îles de la baie de Hon-gay : cette modification au traité primitif avait été introduite sur les instances du service de la marine qui, à cette époque, avait prescrit des études en vue de la création d'un port militaire à Hon-gay.

De 1887 à 1889, l'exploitation ne fut pas menée avec beaucoup d'activité. Et même, à la date du 2 février 1889, un journal annonçant une prochaine visite de M. Richaud, gouverneur général, aux charbonnages de Hon-gay, ajoutait les réflexions suivantes : « L'été dernier, nous fîmes un voyage dans ces parages. La situation ne semble pas s'être beaucoup modifiée depuis cette époque. Cent cinquante coolies sont réunis là-bas ; mais les travaux ne sont guère avancés ; et, si on ne modifie cet état de choses, les charbons d'Australie et surtout ceux du Japon ne sont pas près de craindre la concurrence. Kébao, qui n'en est encore qu'à des travaux de prospection commencés avec de très faibles moyens, puisque la Société qui doit exploiter cette île n'est pas

³⁴ Voir une intéressante-série d'études dans l'Indépendance tonkinoise (août-septembre 1890).

encore constituée, livre cependant à l'industrie de petites quantités de houille qui ont déjà démontré tout le parti qu'on pourrait tirer de ces gisements ³⁵».

[14] Et le journal rappelait avec raison qu'il importait d'aller vite, et de voir bientôt coté notre charbon, car, ce jour-là, « le Tonkin industriel entrera dans une phase nouvelle, et on ne pourra plus contester en France l'existence des fameux charbonnages tonkinois que les groupes financiers considéraient encore, il n'y a pas longtemps, comme un mythe à classer à côté des grosses pépites d'or ».

Le 27 février 1889, la Société française des Charbonnages du Tonkin, pour l'exploitation de la concession de Hon-gay, se constituait définitivement, au capital de 4 millions de francs ; depuis ce jour, l'exploitation a été menée activement et, s'il y a eu du temps perdu à l'origine, on peut dire que la perte a été promptement réparée. Quelques mois auparavant, avait paru à l'*Officiel* le décret du 16 octobre 1888, portant réglementation pour les mines du Tonkin et de l'Annam. Nous rappellerons seulement qu'il réservait au Protectorat, dans la région qui s'étend entre Hon-gay et Quang-yên, 30 kilomètres de terrain houiller où des prospecteurs chinois avaient signalé de nombreux affleurements de charbon ; rappelons aussi, pour y revenir plus loin, qu'aux termes de ce décret, aucune concession de mines, dans certaines régions, ne devait être accordée, à l'avenir, autrement que par voie d'adjudication.

La seconde concession accordée au Tonkin fut donnée en 1888 à M. Jean Dupuis, le patriotique explorateur du Tonkin. Le contrat en fut enregistré à Hanoï, le 6 février 1889. Nous reparlerons ci-après, avec détails, de la concession Dupuis, exploitée aujourd'hui par la Société française de Kébao.

Le 26 février 1888, une lettre du gouverneur général de l'Indo-Chine française accordait à M. Schœdelin une concession à perpétuité, comprenant le fonds et le tréfonds d'un terrain houiller, d'une contenance d'environ 1.190 hectares et situé près de Đông-triêu, dans les derniers massifs du Nui-co-Bang. Le concessionnaire s'était vainement adressé, depuis six ans, aux divers représentants de la France au Tonkin, — notamment en 1887 à M. Bihourd, et le 24 octobre 1884 à M. Sylvestre, directeur des affaires civiles et politiques. M. Schœdelin ne fut mis en possession de la concession qu'en mai 1890. La concession de Đông-triêu s'étend au nord du Song-gia-Bac et à l'ouest de Quang-yên. Le bassin houiller se révèle, à partir de Đông-triêu, par des affleurements de houille ou par les bords inclinés de la cuvette de calcaire carbonifère, jusqu'à Quang-yên.

En dernier lieu, nous signalerons la concession de Nong-son, près Tourane, en Annam. Le 12 mars 1881, dans la 34^e année de Tu-duc, le gouvernement annamite avait concédé pour vingt-neuf années, à un Chinois, l'exploitation des houilles de Nong-son. Une compagnie chinoise [15] avait même été constituée ; mais elle n'avait en vue que l'écoulement limité qui lui était assuré : à Canton, pour les verreries et fonderies de sapèques ; à Shang-hai où le bois et les charbons de bois sont très chers, pour les usages domestiques. Ses travaux se bornèrent à une exploitation superficielle à l'aide de galeries horizontales ; on ne pouvait obtenir dans ces conditions qu'un combustible imparfait, insuffisant pour les besoins de l'industrie ; aussi, lorsqu'on essaya ce combustible sur nos navires de guerre, en 1882, 1883, 1884, donna-t-il de très mauvais résultats, qui le firent classer comme inutilisable. Néanmoins, de nouveaux essais à bord de la canonnière la *Comète*, en 1887, semblèrent encourageants : en effet, tout en continuant à suivre la couche d'affleurement, les exploitants, poussant à l'intérieur des mamelons, avaient trouvé un combustible de plus en plus purifié des matières étrangères qu'au début il contenait en grande quantité. Le 15 janvier 1889, un rapport de M. Fauquier, ingénieur en chef du Protectorat, concluait à la possibilité d'utiliser les charbons de Nongson. Au mois de juillet, la même année, un jeune Français, M. Cotton, obtenait de la cour de Hué, avec l'approbation du Gouverneur général, la

³⁵ *Avenir du Tonkin.*

cession des droits attribués aux Chinois par le précédent contrat de 1881. qui prend fin le 12 mars 1910. La Société française des houillères de Tourane s'est constituée rapidement, au capital de 4 millions de francs souscrits au Tonkin, à Saigon, Lyon, Paris, Hong-kong et Shang-hai. Jusqu'en 1910, elle se trouve sous un régime particulier, ayant accepté les obligations et hérité des droits de la compagnie chinoise.

Après ce résumé, nous allons nous restreindre à l'étude de l'exploitation de Kébao.



Quelques mots d'histoire nous semblent à propos, à cette place, pour raconter la constitution de la Société de Kébao, « la première — disait si bien M. Vézin, président de la chambre de commerce de Haïphong, dans un éloquent discours prononcé le 20 juin — qui ait fait appel au crédit public français pour mettre en œuvre les richesses naturelles du Tonkin » ; la Société à propos de laquelle M. Vézin s'écriait encore : « Nous devons tous nous réjouir du résultat obtenu, de la vitalité de cette grande entreprise française. Son succès aura en France un retentissement considérable » : une Société « qui a tant fait pour relever le Tonkin aux yeux de nos compatriotes et à ceux des étrangers » — ajoutait M. de Lanessan, rappelant les merveilleux travaux exécutés en moins de quatre ans « dans cette île inculte et malsaine, qui n'avait pour elle en apparence que la grâce de ses contours et le chatonnement de ses verdure », et où des Français « ont introduit la vie, le travail, le progrès, la science et le génie de notre race, faisant de ce foyer de fièvre un foyer de richesse industrielle, capable de rivaliser bientôt avec les centres houillers les mieux outillés et les plus riches de l'Europe ».

Comme chacun sait, la concession de Kébao fut instituée au profit de M. Jean Dupuis, en dédommagement des pertes qu'avait subies depuis l'année 1870 « l'inventeur du Tonkin ». M. Dupuis, s'engageait à exploiter ou à faire exploiter l'île de Kébao. Il ne pouvait céder tout ou partie de ses droits qu'après agrément de l'Administration, « *et ne pourra s'adjoindre pour l'exploitation aucun étranger. Au cas où une société serait formée, cette société devra être composée, ainsi que son conseil d'administration, uniquement de Français, et avoir ses statuts approuvés par l'Administration...* »

[17] Le concessionnaire était astreint à payer au Protectorat une redevance de 0 fr. 75 par tonne de houille, transformée ou non, livrée dans un intérêt étranger à celui de l'exploitation.

L'article 9 exemptait cependant le concessionnaire de toute redevance, pendant une période de deux années.

Aux termes de l'article 10, le concessionnaire s'engageait à fournir dans le plus bref délai toutes les commandes de charbon faites par le Protectorat par priorité à toutes autres commandes, et au cours du marché le plus favorable à l'acheteur dans les six mois précédant la date de la commande. De son côté, au cas où le charbon extrait à Kébao ne serait pas inférieur à celui provenant d'autres gisements, l'Administration s'engagerait, à égalité de prix, à donner la préférence à M. Dupuis pour tous achats et approvisionnements.

L'acte était signé par M. Constans, gouverneur général de l'Indo-Chine française, et par M. Dupuis, contresigné par S. E. Nguyen-huu-Pô, kinh-luoc du Tonkin, représentant de S. M. le roi d'Annam.

Quelques mois avant sa publication, au mois d'avril 1888, les journaux du Tonkin signalaient déjà que des travaux d'études étaient commencés à Kébao, sous la direction d'ingénieurs et maîtres-mineurs européens, en attendant la constitution d'une société qui devait se former aussitôt que seraient terminés ces travaux préliminaires. Les uns et les autres s'accordaient à prédire le plus bel avenir aux exploitations qui seraient entreprises à Kébao, insistant sur la proximité des gisements avec la mer, rappelant que l'île offrait des rades vastes, profondes, d'excellente tenue par tous les temps, et accessibles aux plus grands navires.

La Société anonyme française de Kébao, au capital de 2.500.000 francs, fut bientôt créée, et ses statuts furent établis le 9 janvier 1889. Le capital social était assuré par des capitalistes de premier ordre ; ils versèrent immédiatement un quart de leur souscription, qui fut déposé au Trésor, à Paris.

Avant de passer à l'examen des premiers travaux qui furent exécutés, nous ne devons pas oublier de mentionner les bruits fâcheux que certaines personnes essayèrent à un moment donné, sans aucun succès du reste, de répandre dans le public. L'affaire, avait été montée par des particuliers auxquels s'étaient jointes quelques grosses maisons de banque et de commerce. Le Comptoir d'escompte s'était notamment intéressé pour 250.000 francs et, comme les autres souscripteurs, avait versé le quart du capital souscrit. Ses relations avec la société de Kébao s'étaient bornées à cette participation ; de plus, le Comptoir qui passait alors pour une maison d'une solidité à toute épreuve et qui possédait une grande influence sur le marché parisien, avait accordé son patronage à la Société en vue seulement d'une émission. Cela n'em- [18] pêcha pas des gens malintentionnés, voire de simples badauds, d'affirmer que Kébao ne vivait que par le Comptoir, et, lorsque la Société des métaux, étroitement liée au Comptoir d'escompte, fut tombée en déconfiture, de prétendre tout au moins que cela devait fâcheusement influencer sur l'avenir de notre exploitation. Du reste, personne ne s'y trompa, surtout quand un télégramme du conseil d'administration eût confirmé l'ordre de pousser activement les travaux préparatoires. À ce moment même (mars-avril 1889), on venait de mettre à nu, dans l'île, un gisement vertical de charbon d'excellente qualité, sur une épaisseur de 2 m 50, et chaque jour, on découvrait de nouveaux gisements. Des terre-pleins et hangars, destinés à recevoir le matériel annoncé, étaient établis près de la mer, en même temps qu'on terminait un appontement provisoire pour faciliter le déchargement des grosses pièces, et qu'on préparait des logements, avec leur mobilier, pour le personnel européen attendu. M. Sarran, envoyé de France, comme on verra plus loin, obtenait des Messageries fluviales que leurs steamers, sur la ligne Haiphong-Mon-kay, fissent escale à Kébao, ce qui les détournait à peine de leur route, et se mettait en instance auprès du Protectorat pour l'établissement d'une ligne télégraphique qui relierait, à travers l'île, le siège de l'exploitation (aujourd'hui Kébaoville) à Tien-yên.

Encore un mot sur l'organisation de la Société de Kébao. Plusieurs personnes avaient confondu les parts de fondateur avec les actions ordinaires entrant dans le chiffre du

capital social ; un extrait des statuts de la Société, déposés le 9 janvier 1889 chez M. Portefin, notaire à Paris, suffit à élucider la question :

Titre II, art. 6. — Il est attribué à M. Jean Dupuis, en représentation de son apport : 1° 100.000 fr. en espèces ; 2° 800 actions de 500 francs, entièrement libérées, de la présente Société ; 8° 50 % dans les bénéfices nets.

Titre VIII. art. 43. — En représentation du 50 % des bénéfices attribués au fondateur, il pourra, à sa demande, être créé 5.000 titres au porteur, numérotés de 1 à 5.000. *Ces titres donnent droit chacun à 1/5.000 des bénéfices, mais ils ne donnent au porteur aucun droit d'immixtion dans les affaires de la Société.*

Ce sont ces titres qui constituent ce qu'on a appelé les « parts de fondateur — ils n'ont, comme on le voit, rien de commun avec les actions de 500 francs qui forment le capital social ; chacun de ces titres représente seulement, chaque année, la cinq-millième partie du 50 % des bénéfices nets. Ils ont été créés à la demande de M. Dupuis, pour lui permettre de négocier, le cas échéant, une partie des privilèges que lui attribuait la Société en échange de son apport.

Les travaux préparatoires furent dirigés par M. Lemée, et activement [19] poussés avant la constitution de la Société. Les études furent commencées dans l'été de 1888, avec un très modeste capital. Au moment où M. Dupuis organisait la société d'exploitation, on avait reconnu l'île dans toute son étendue, relevé tous les gisements signalés d'abord par M. Fuchs et plus tard par M. Sarran. Les premières installations étaient situées sur la petite île du Chat, à l'embouchure de plusieurs ruisseaux qui se jettent dans la mer ; on avait déboisé les mamelons avoisinants pour y construire les habitations destinées au personnel européen, dans un site des plus pittoresques, d'où la vue s'étend sur la mer, jusqu'aux rochers embroussaillés qui bornent la rade de Kébao. On n'avait trouvé dans l'île aucune trace d'exploitations antérieures ; vers 1873, des Chinois avaient bien essayé d'extraire de la houille dans cette région, mais ils durent bientôt y renoncer, abandonnés de leurs ouvriers indigènes qui avaient une peur abominable des tigres, fort nombreux dans les taillis de l'île. À 500 mètres des habitations, un premier puits d'études fut creusé, sur une profondeur de 12 mètres. Continuant les recherches, on reconnut vite que, comme M. Fuchs l'avait prévu, en poussant plus avant les travaux, on trouvait des couches de houille de plus en plus rapprochées, et disposées d'une façon de plus en plus régulière. Jusque-là, on n'avait guère fait que ramasser, en échantillons, du charbon d'affleurement ; maintenant, grâce à ce premier sondage traversant les couches, on trouvait de la houille qui, bien triée, préservée des influences atmosphériques, pourrait être présentée avec confiance pour de sérieux essais. À l'origine, M. Lemée avait pris des ouvriers annamites ; mais ces indigènes du Delta, exportés en trop petit nombre dans une région nouvelle, ne purent ou ne voulurent s'acclimater et apprendre le métier de mineurs ; on dut alors recourir aux Chinois.

Les travaux de creusement se poursuivaient nuit et jour : les ouvriers, descendus et remontés au moyen d'un treuil en bois, travaillaient au fond quatre heures de suite, deux fois par jour. Le puits se trouvait au bord d'un ruisseau qui se jetait à la mer, et par suite l'exportation promettait d'être facile. De plus, on avait ouvert en face du puits une galerie à jour, juste sur un filon ; le charbon extrait du puits d'études et de la galerie présentait le plus bel aspect ; on rencontrait, à côté de la houille, des grès ferrugineux.

*
* *
*

Dès la constitution de la Société, on se trouva en présence de deux opinions différentes. Certains des intéressés, se basant sur des analyses et sur la composition de quelques échantillons recueillis au hasard, con- [20] seillaient la prudence et auraient peut-être préféré l'abstention ; mais d'autres, par bonheur, comprirent qu'écouter les

pessimistes, c'était renoncer ; assimilant le charbon maigre du deuxième étage aux houilles de Charleroi, et le charbon demi-gras du faisceau supérieur aux types de Cardiff et d'Anzin (fosse Thiers), ils concluaient à la dépense immédiate de plusieurs millions par l'installation de puits, machines, chemins de fer, maisons, estacades d'embarquement, etc.

Hésitant entre ces deux manières de voir, la Société décida l'envoi sous la direction de M. Sarran, nommé ingénieur en chef à Kébao d'une mission qui devait s'installer à Kébao, étudier les couches exploitables, *et surtout faire essayer en grand, sur les bateaux de passage ou autrement, les charbons de fraîche extraction* : — de plus, M. Sarran devait envoyer à la Société des échantillons recueillis dans des conditions normales et d'origine certaine, commencer une extraction provisoire aux points facilement accessibles, et coordonner les éléments de l'exploitation future sur des plans exactement relevés. M. Sarran emmenait avec lui un ingénieur, sorti de l'École des mines de Saint-Étienne, deux bons maîtres mineurs, et un chef sondeur. La mission, munie d'un outillage complet de sondage, arrivait le 20 septembre 1889 à Saïgon, où M. Piquet, gouverneur général, lui réservait le meilleur accueil ; le 28 septembre à Haïphong, et le 2 octobre à Kébao. La saison qui s'ouvrait, d'octobre à avril, et où les eaux sont basses, était la plus favorable pour les travaux.

Avant l'arrivée de la mission, un appontement avait été établi sur la baie de Kébao ; un village, pour les ouvriers indigènes et les Chinois, créé à 12 mètres au-dessus du niveau supérieur des marées, en face du mamelon où se groupaient les maisons des Européens. *On avait reconnu dans l'île, d'abord supposée déserte, quelques hameaux habités par des Muongs*, notamment celui de Cai-dai. Depuis cette époque, quatre ou cinq villages ont été découverts : Lang-kebao, Ha-yat, Cai-roun, etc. On les trouvera sur les cartes et plans ci-annexés. Dès le 6 octobre. M. Sarran recrutait, dans l'île même, quatre-vingts Chinois, pêcheurs ou bûcherons, et se mettait à l'œuvre. En six mois, sa mission était brillamment remplie :

La galerie A, en direction, attaquait la sixième couche, épaisse de 1 m. 50, du faisceau moyen ; une descente suivait la pente de la couche n° 3, à côté du sondage ;

La galerie G avait été ouverte en direction dans la onzième couche (région de Cai-Dai) et la galerie E à demi-pente dans la couche n° 19 (même région) ;

Dans le faisceau supérieur, la galerie D pénétrait la couche dite de la Cascade (couche n° 1, d'une épaisseur de 2 mètres). Au-dessus, on attaquait, dans la baie du Coq, la deuxième couche de cet étage (2 m. 50 d'épaisseur) et la couche n° 3 (4 mètres), par deux galeries :

[21] En tout dix galeries et une descenderie attaquaient l'étage moyen, trois galeries l'étage supérieur. On évaluait déjà la production journalière de charbon de 100 à 120 tonnes, en choisissant les couches qui, donnant, les meilleurs produits et pouvant être abordées une fois par jour, au flux, par des barques de 20 tonnes se maintenaient avec le plus de solidité. Deux cent soixante-quinze ouvriers, dont 30 coolies bûcherons et 15 hommes employés à préparer les bois, travaillaient à Kébao.

Ajoutons que, parmi les charbons d'affleurement, M. Sarran, peu après son arrivée, avait fait extraire deux tonnes de houille composée de blocs de 150 à 200 kilogrammes. Ce remarquable résultat était des plus encourageants et donnait une idée des charbons que l'on devait trouver en creusant à la profondeur voulue.

Passons aux premiers essais. — Il convient d'abord de rappeler que l'*Officiel du Tonkin*, à la date du 3 octobre 1889, publiait deux rapports de M. Fuchs au sous-secrétaire d'État des colonies, rapports relatant diverses expériences faites avec des charbons tonkinois sur la canonnière l'*Arquebuse*. Voici comment concluait le savant ingénieur en chef des mines : « Ces essais montrent, une fois de plus, l'excellente qualité des charbons du Tonkin. Ce sont, dit M. le commandant de l'*Arquebuse* — des charbons maigres, à longue flamme, d'un pouvoir calorifique très grand, n'encrassant

pas les grilles, ne donnant ni escarbilles ni fumée. Ces résultats sont entièrement conformes à ceux auxquels nous avaient conduit les expériences faites par la maison Weyher et Richmond à notre retour du Tonkin, et, dès cette époque, nous avons comparé les charbons demi-gras du Tonkin à ceux de la fosse Thiers (d'Anzin) avec lesquels ils présentent la plus grande analogie de composition. *Leur faculté de brûler sans donner une fumée sensible est un avantage précieux pour la marine de guerre, puisque leur combustion ne révèle pas de loin à l'ennemi la présence des navires sur lesquels ils sont employés... Nous sommes persuadés qu'il serait possible de maintenir avec ces combustibles des pressions élevées, en allure de grande vitesse, mais à la condition de donner aux barreaux des grilles des espacements convenables, beaucoup plus réduits que ceux qui exigent la combustion des charbons gras et briquettes... La pureté exceptionnelle des charbons de la côte du Tonkin, leur faible teneur en cendres, l'absence totale de soufre, en font un combustible de choix, quelle que soit la forme sous laquelle s'effectuera leur utilisation.* »

L'expérience avait été faite sur des charbons de Hon-gay : —voilà ce que disait des houilles tonkinoises l'un des hommes les plus compétents en la matière, — et l'un des plus désintéressés. Voici maintenant les résultats que donnaient, à l'expérience, les charbons de Kébao. Le 16 novembre 1889, la chaloupe le *Phoenix*, des Fluviales, les essayait [22] dans un voyage aux Montagnes de Marbre, et, le 17, de Haïphong à Hanoï — en présence de MM. E. Sarran, d'Abbadie, directeur des Messageries fluviales, Besnard, capitaine d'armement de la même Compagnie, Aubert, commandant l'*Aréthuse*, steamer des Messageries maritimes, et son chef-mécanicien. On avait embarqué du charbon de Kébao et 177 kilogrammes de bois pour l'allumage, après avoir nettoyé à fond les soutes, pour qu'il n'y restât pas d'autre combustible. On constata : 1° que la conduite du feu s'était parfaitement opérée, sans fatigue pour les chauffeurs ; 2° que le Kébao donnait une belle flamme blanche, courte, pas de fumée, — un très joli foyer ; 3° *qu'avec du Kébao, pris à 6 mètres seulement de profondeur, on avait obtenu les mêmes résultats qu'avec des charbons d'Australie et du Japon, provenant de mines depuis longtemps exploitées.*

Le compte-rendu ajoutait : « Ce charbon produit très peu de fumée ; la boîte à fumée, quand on la vide, donne une quantité insignifiante de résidus — ce qui constitue un grand avantage, surtout au point de vue du chauffage des chaudières. Ce charbon est très dur et résistant ; *il ne nécessite aucun changement aux grilles des chaudières, qui ont moins besoin qu'avec les charbons actuellement en usage d'être dégagées avec le ringard ; les chauffeurs, avec un peu d'habitude et lorsqu'ils auront acquis le tour de main, obtiendront une économie de travail, de temps et de combustible.* » — Notons en outre que, le 16, pour rentrer à Haïphong, on avait repassé dans le foyer les escarbilles, avec lesquelles, mélangées au charbon, la pression normale s'était maintenue.

.....

*

* * *

Dès la fin de 1890, l'exploration générale du gisement houiller, grâce à la mission Sarran et aux études complémentaires, était assez avancée. Pour permettre le choix rationnel des galeries d'attaques, horizontales ou inclinées, qu'il fallait conserver et prolonger pour l'extraction de la houille voisine de la surface. Le 6 mars 1891, le conseil d'administration nommait ingénieur en chef de Kébao M. Henri Portal, ingénieur principal [27] aux ruines de Cessous et Comberedonde, qui prenait possession de son nouveau poste dans les premiers jours de juin. Tout le monde connaît au Tonkin le sympathique directeur, travailleur acharné, esprit pratique avant tout, mais penseur que l'espoir de réaliser un jour les plus audacieuses espérances soutient dans sa rude tâche

de chaque jour, — celui, a dit heureusement M. Vézin, « qui a su, en communiquant son ardeur à l'excellent personnel placé sous ses ordres, en apportant dans les travaux la plus sage économie, sortir heureusement de la période difficile qui commence aux premières recherches... et finit au jour tant désiré de l'exploitation commerciale ; » — celui que M. de Lanessan, dans son excellent discours, a félicité « pour la rapidité et la sûreté avec laquelle il a conduit son entreprise ».

En arrivant à Kébao, M. Portal se mit à l'œuvre ; dès le 1^{er} juillet il adressait au conseil d'administration un remarquable rapport d'ensemble, entièrement favorable dans ses conclusions à l'avenir de l'affaire. Après une exploration nouvelle et très satisfaisante du gisement, après une étude attentive de la qualité des charbons, il inaugurerait sa direction par un programme déterminant les bases générales de l'exploitation définitive, et renfermant ces deux importantes propositions :

1° Améliorer sensiblement la qualité marchande de la houille en la criblant ;

2° Utiliser les menus en créant une usine à briquettes. En même temps, il organisait l'exploitation provisoire suivant le plan ci-après résumé ;

L'exploitation se divisait en deux groupes : celui de Kébao-mine, dont nous avons parlé, et celui de Cai-dai-mine.

Le second groupe avait été établi pour l'exploitation du gisement dit « Cai-dai » et « Remaury ». Nous l'étudierons dans les chapitres suivants. M. Portal, en attendant l'achèvement d'un puits d'extraction commencé en janvier 1891, réduisait l'exploitation au quartier de Kébao-mine d'un côté (descenderie et galerie C) et de l'autre au quartier de Cai-dai. On pourrait, dans ces conditions, extraire 30.000 tonnes la première année et 50.000 la seconde. Sur la rivière de Kébao, à proximité du puits, on construirait un quai pour l'exportation de ces charbons. Un petit chemin de fer, réunissant les deux quartiers, à travers la vallée dite de la Traînée-Verte, amènerait les charbons au quai, où l'embarquement se ferait rapidement et sans peine, les gros chalands pouvant y accéder à toutes les marées, et pouvant, grâce à une cuvette naturelle qui se trouve aux abords du quai, y flotter à toute heure du jour. Deux remorqueurs et huit chalands de 100 tonnes assureraient le transport des houilles jusqu'à Haïphong. Enfin, un atelier provisoire de criblage devait être établi au quai d'embarquement.

[28] M. Portal fit sans retard commencer les travaux.

En outre, voici les grandes lignes du plan d'exploitation définitive qu'il soumettait à la Société :

Le transport par chalands deviendrait vite insuffisant quand, par suite de l'achèvement du puits, l'extraction s'élèverait à près de 150.000 tonnes par an. Il faudrait alors, du moins pour le combustible à transporter au dehors du Tonkin, se passer des chalands dont l'emploi présente plusieurs inconvénients — élévation du prix de revient, lenteur du chargement. désagrégation du combustible pendant le transbordement par paniers — en permettant aux gros bateaux de venir charger à quai. On devait, dans ce but, créer un port et centraliser sur ce point tous les services d'exploitation, préparation et manutention. Ce programme nécessitait les travaux suivants :

1° Aménagement du port et construction d'un appontement pour l'embarquement des charbons ;

2° Étude et construction du chemin de fer continuant le réseau de la Traînée-Verte vers Port-Wallut — si l'on choisissait décidément ce point de la rade de Tiên-yên, que M. l'ingénieur Wallut étudiait en ce moment ;

3° Construction d'un atelier central de triage et criblage ;

4° Construction d'une usine de lavage et d'agglomérés pour l'utilisation des menus ;

5° Aménagement d'un atelier central et d'un magasin général ;

6° Installation des services de la comptabilité et du commerce, logements du personnel, aménagements divers.

Tous ces travaux, y compris ceux de l'exploitation provisoire, devaient nécessiter une dépense totale de 13.000.000 de francs.

Deux systèmes se trouvaient en présence devant la Société de Kébao : s'en tenir à une exploitation restreinte qui, sans rien livrer à la mauvaise chance, limiterait pour l'avenir le champ des bénéfices, par l'élévation du prix de revient et la limitation de l'exportation possible ; — ou, au contraire, adopter une plus vaste hase d'exploitation, susceptible d'augmenter largement les bénéfices, par l'amélioration des qualités livrées au commerce, l'utilisation des menus, l'abaissement du prix de la production.

La Société choisit cette dernière solution ; dans une assemblée générale, le 17 mai 1892, elle décida de porter à 4.000.000 de francs le capital social, en l'augmentant de 1.500.000 francs par l'émission de 3.000 actions nouvelles. Ainsi que l'a dit M. Portal, le 20 juin à Kébao, rappelant, dans quelles conditions d'exceptionnel bon marché, grâce à la main-d'œuvre indigène, avait été opéré le creusement du puits « de Lanessan » :

« En France, en Europe, le creusement d'un puits est toujours con- [29] sidéré comme un travail difficile et se fait par des ouvriers spéciaux. À Kébao, grâce surtout au dévouement des ingénieurs et mineurs français qui n'ont pas ménagé leurs peines pour dresser la main-d'œuvre indigène, grâce à cette main-d'œuvre, nous avons la satisfaction de pouvoir dire que nous avons fait aussi bien qu'en France ; des avancements de 17 mètres ont été obtenus au puits de Lanessan, et 3 mètres de puits ont été murillés dans une journée — ces chiffres ne sont jamais dépassés en France. En même temps qu'on poursuivait ce travail spécial, 20 kilomètres de galeries étaient creusées dans les trois mines de Kébao, Cai-dai, Remaury pour aménager un gisement reconnu de cinq millions de tonnes. En présence de pareils gisements, il n'y avait pas à hésiter et pendant qu'une installation provisoire permettait l'écoulement des produits obtenus par cette préparation de la mine, la Société de Kébao est allée de l'avant et a entrepris de grands travaux. Pour faire la manipulation et assurer l'écoulement économique des charbons reconnus, elle n'a pas hésité à entreprendre l'exécution du programme que vous connaissez. »

Nous reparlerons des travaux exécutés à Kébao, de l'installation, du personnel, téléphone, etc. N'en disons pas davantage ici, pour éviter d'inutiles redites.

M. Wallut ayant terminé ses études pour le choix et l'aménagement du port à créer, avait définitivement désigné ce point de la rade de Tiên-yên, qu'on a depuis baptisé de son nom. et rentrait en France, en 1891, après avoir jeté à Hong-kong, de concert avec M. Portal, les bases d'un traité pour la représentation et la vente des charbons de Kébao, sur cette place, la plus importante au point de vue de l'exportation.

Comme l'avait décidé la Société, on allait marcher de l'avant. Nous avons vu les débuts, les premières recherches et études ; nous allons nous trouver transportés à l'heure de l'exploitation commerciale.

Cependant les journaux du Japon se montraient de plus en plus inquiets. D'articles parus en août 1890, dans le *Tokyo-Shimpo* et le *Japan-Mail*, il ressortait clairement que le gouvernement de « l'Empire du Soleil-levant » s'inquiétait de plus en plus de la concurrence créée aux charbons nationaux par les houilles du Tonkin. Et on blâmait amèrement les exploitants de n'avoir exporté que leurs charbons de rebut, ces charbons qui partent en fumée épaisse et encrassent abominablement les chaudières. Et on remarquait, par force, que 20 tonnes de nos houilles tonkinoises donnent autant de chaleur que 30 tonnes de char bon japonais (bien plus, en réalité ! mais l'aveu était à retenir) ; on reconnaissait, hélas ! que, transportées à Hong-kong, nos houilles seraient vite préférées, par des motifs d'économie et de propreté, aux charbons de Mûke, les meilleurs du Japon, et que l'on vend sous le nom des Takashima, depuis que l'on ne trouve plus de ces derniers. Et, avec [30] grande mélancolie, le *Japan Mail* concluait ainsi : « Ne nous effrayons pas pourtant, de ce cauchemar tonkinois. Au Japon, la consommation du charbon peut se développer énormément, par l'accroissement de nos industries ; et dans les maisons, pour les usages domestiques, elle remplacera l'usage de

ces charbons de bois, si malsains, l'une des causes des nombreuses maladies qui affligent le Japon ! »

.....



[36]

v

Les fêtes de Kébao. — État actuel de l'exploitation. — Port-Wallut.

Nous sommes partis de Hanoï, le 18 juin à bord d'une chaloupe des Messageries fluviales, gracieusement mise par la société de Kébao à la disposition de ses invités. Les vieux Tonkinois se souviennent sans regret, du temps où, pour voyager entre Haïphong et Hanoï, ils prenaient place sur des chaloupes chinoises ou parfois, s'ils étaient officiers ou fonctionnaires, sur les remorqueurs de la marine. On dormait sur un panneau, noir de la poussière du charbon, et

l'on ouvrait, quand on voulait manger, les boîtes de sardines ou de foie gras achetées en Haïphong chez M. Samuel ou à Hanoï, chez M. Lacaze. et l'on arrivait... quand on pouvait, après de nombreux échouages. En août 1880, partis de Haiphong le lundi matin, nous arrivions à Hanoï le jeudi soir : il est vrai que la crue du fleuve-Rouge battait son plein et que notre remorqueur, avec son hélice très endommagée, traînait deux énormes chalands bondés de barriques pleines et de fourrage. Entre Phu-ninh-Giang et Hung-yên, n'ayant plus de pain, nous mangions du riz et parfois on stoppait pour aller, avec le patron, en chasse dans la rizière ; et les oiseaux qu'on avait chance de tuer composaient notre repas, avec un peu de poisson sec. Voilà les souvenirs que nous évoquons, toutes les fois que nous nous installons, pour passer une journée ou une nuit, sur les confortables « steamers » des Fluviales, par la grâce desquels on est assuré de ne manquer ni de bon souper ni de bon gîte, et d'arriver à heure fixe. Cela, à l'adresse des grincheux *laudatores temporis acti*.

[37] Le 19 juin, à 4 heures après-midi, nous nous embarquons en rade de Haïphong, sur le *Saïgon* des Messageries Maritimes, où le très aimable M. Rolland, agent principal, nous accueillait à l'écossaise. Sur le vaste *spardeck*, deux tables

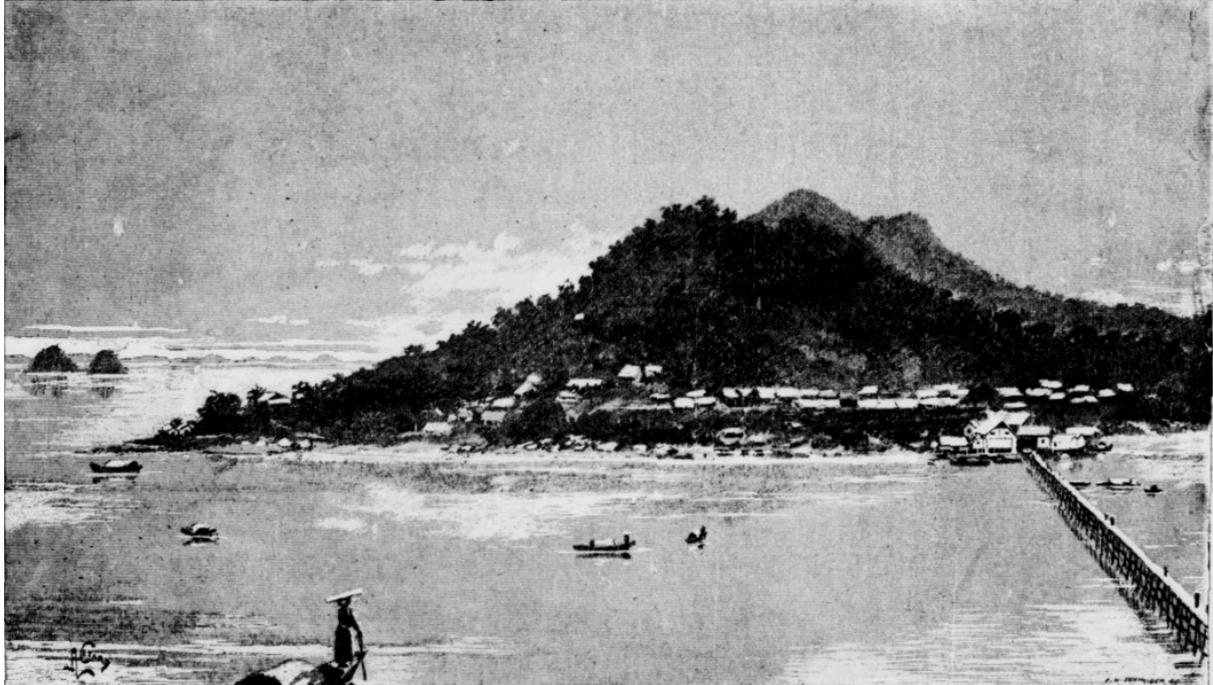
attendaient plus de cent invités, et à 6 heures, chacun de nous y prenait place, pour le plus joyeux des dîners en plein air, tandis que le *Saïgon* descendait à petite vapeur vers la mer et que l'abrupte muraille de la Cat-ba émergeait lentement de l'horizon. Puis la nuit, la pleine mer, fraîche brise. Et dès neuf heures, le *Saïgon* longeait la Cat-ba, la grande île rocheuse et broussailleuse qui borde, sur un côté, la baie d'Along. Vers onze heures, nous entrions dans la baie, par la passe Henriette et le navire poursuivait en eau calme sa route sur Kébao. Au retour, nous avons pu admirer en plein soleil, pendant de longues heures, les roches de la baie d'Along et les collines vertes et claires de Hon-gav dans le lointain. Nous essaierons de donner au casanier lecteur un croquis de ces régions merveilleuses. Mais plus belles encore, plus « suggestives » elles nous ont apparu dans la nuit tiède, sous la lune qui se levait au-dessus des rochers noirs, en relief sur le fond bleu du ciel, s'érigeant comme de rudes forteresses. Étrange contrée, qui vue ainsi, rappelait ces paysages polaires que Vierge et Riou évoquent entre les pages de Jules Verne ! Pas de hautes futaies, pas de ces pins, qui, à Quang-yên, là-bas, — tout près — roulent leur éternel murmure sur les collines de Van Miêu ; pas de ces prairies en pente, comme sur la baie de Douarnenez, où viennent mourir les lames, brisant, éparpillant le clair de lune comme des fragments de miroirs cassés ; seules, les roches hautaines qui se dressent à pic sur l'eau profonde. Et pas de ces jolis effets de lune dans les feuilles, pareils à ceux que chantait si bien le vieil Hugo,

Le clair de lune, au bord du Neckar, fait soudain
Sonores et vivants les arbres pleins de fées...

La végétation des roches, rude, bourrue et laineuse comme la tête d'un nègre, ne se prête pas à ces jeux de la lumière. Les îlots, abrupts, tous de même hauteur, tous uniformément revêtus de brousse sombre, défilent dans la nuit silencieuse, armée de géants. Et si près du pays des houilles et de l'industrie, où nous allons, c'est une étonnante fantasmagorie, sous la Séléne propice aux enchantements dont, ainsi qu'aux temps du mage Apulée, « l'orbe d'une blancheur éblouissante s'élevait radieux des flots marins. » Le 20 juin, au réveil, le *Saïgon* filait toujours à toute vapeur, parmi des îles. Ces terres presque inconnues, s'éveillent vierges et gaies, [38] émergeant de la bruine. On dirait, à les voir ainsi, des îles d'une autre époque géologique, sans hurlements de fauves, sans appels d'oiseaux, avec la seule vie joyeuse du roc et du végétal.

Dans la matinée, nous arrivons en rade de Kébao. La grande île forme un triangle dont le sommet serait à l'entrée du canal de Cam-pha ; l'un des côtés longe le continent, dont le sépare un chenal étroit, presque à sec à la marée basse ; la base du triangle longe le canal de Tiên-yên, jusqu'à l'île Verte ; le troisième côté, le plus étendu, affronte la mer, lui présentant une ligne presque droite. Les rivages de l'île sont abrupts et boisés d'épais taillis ; on y pénètre notamment à hauteur de Kébao-ville, par des ruisseaux dont les estuaires, assez larges, se découvrent à l'heure du reflux. L'eau de ces ruisseaux est excellente ; plusieurs forment des chutes, entre autres une pittoresque cascade voisine du centre de l'exploitation, qui seront utilisées ; l'île renferme en outre des sources d'eaux minérales ferrugineuses. Le rivage de la baie, en face duquel nous mouillons, est profond et bien abrité. Les mamelons voisins sont déboisés ; la rive gauche d'un petit cours d'eau qui, dominant, va passer au pied de la fosse « de Lanessan », s'élèvent des maisons européennes — bureaux, logements, ateliers. — sur des terre-pleins pour lesquels on a dû aplanir et faire descendre en pente douce les collines qui descendaient à pic jusqu'à la mer. Sur la rive droite, on aperçoit une agglomération de cases indigènes ; une longue passerelle réunit les deux rives. Et tout cela est surplombé par des hauteurs, vierges encore, où les cigales tonkinoises font bruire leur musique enragée sous les profonds taillis, parmi les bambous géants, les rotins et les lataniers. Sur la baie s'allonge un appontement où des arcs-de-triomphe en feuillage attendent M. le gouverneur général et les visiteurs, au nombre de cent-quarante. Des invitations ont en effet été adressées à tous les chefs d'administration et

de services civils et militaires, aux présidents et membres des corps constitués : conseils municipaux, chambres de commerce, etc., aux industriels et notables commerçants, à la presse, etc. Nos lecteurs pourront constater que la Société de Kébao, voulant permettre aux Tonkinois de se créer *de visu* une opinion motivée, n'avait pas convié un lot de complaisants à son inauguration.



Vue de Kébao

Dans la nuit du 19 et la matinée du 20 juin, arrivaient successivement en rade de Kébao :

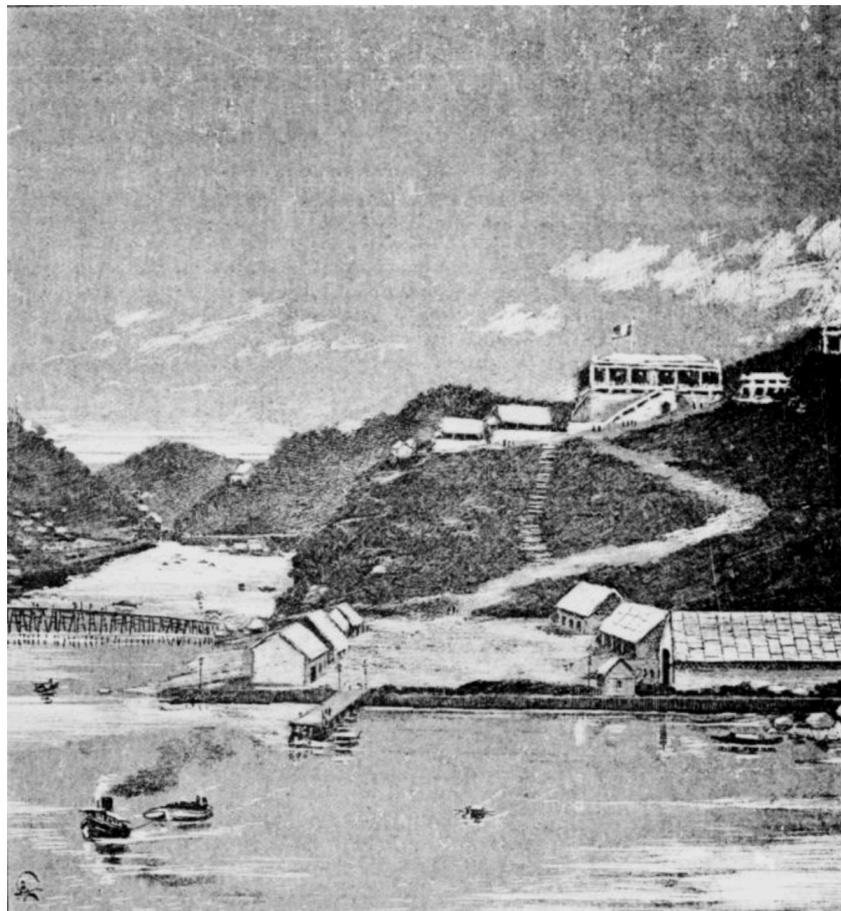
À bord de la chaloupe le *Querné* : MM. Chavassieux, résident supérieur du Tonkin ; le résident et le tong-doc de la province de Hanoï.

À bord de la canonnière l'*Estoc*, de chaloupes particulières, de chaloupes du Protectorat et du paquebot le *Saïgon* : MM. Lion, ingénieur-conseil du Protectorat, Bonnaire, commandant de la Marine ; Coqui, directeur des Douanes et Régies de l'Annam et du [39] Tonkin ; Rodier, résident de 1^{re} classe, chef du cabinet du gouverneur général, et M^{me} Rodier ; les colonels Delaissey et Clamorgan ; Rolland, agent principal des Messageries maritimes ; les résidents de Hai-duong et de Quang-yên ; Jaouin, ingénieur de la Marine, directeur de l'Arsenal ; Aphalo, commissaire-adjoint de la Marine ; de Verchères, lieutenant de vaisseau ; le commandant Zoccola ; Lacaze, négociant, premier adjoint au maire de Hanoï ; les présidents des chambres de commerce de Hanoï et de Haïphong ; Lacaze, directeur de la Banque de l'Indo-Chine ; Louis Pila, de la maison Pila et Cie : de Cuers, du *Courrier d'Haïphong* ; Chesnay, de l'*Avenir du Tonkin* ; Gage, de la maison Denis frères ; Guignot, ingénieur-directeur de la fabrique d'allumettes de Hanoï ; F.-H. Schneider ; Schneider, libraire ; Leyret, entrepreneur-architecte ; Briffaud ; Le Vasseur ; Bleton ; Bédât, entrepreneur : Linossier : Rieunaud ; Lefebvre ; Malon, ingénieur ; Pellicot ; Brousmiche, pharmacien ; Ricou, membres des conseils municipaux ou des chambres de commerce ; Cotton, directeur des mines de Tourane* ; Balliste, ingénieur-directeur de l'entreprise du chemin de fer de Lang-son ; Devaux, Mézières, Sintas, Leclerc, Dessesquelles, avocats ; Hermenier, entrepreneur de l'éclairage électrique de Hanoï et Haïphong ; Rouyé, négociant ; Ferran,

président du tribunal de Haïphong ; Goubier, agent des Messageries maritimes ; Vlavéanos, capitaine au long cours ; Salabelle, contrôleur principal des Douanes ; Mallet, contrôleur des Mines ; Boissière, vice-résident ; M^{mes} Ricou, présidente des Femmes de France (comité du Tonkin) ; Balliste, Pellicot, Lefebvre, Boissière, Rouyé, Malon, etc., etc. Le *Tuyên-quan*, chaloupe du Gouvernement général, retardée par un échouage en baie d'Along, n'arrive en rade de Kébao qu'à 11 heures 30 du matin, portant à son bord M. le gouverneur général, M^{me} de Lanessan et leur suite ; M. le général Pernot, commandant les troupes du Delta : S. E. le Kinh-luoc du Tonkin.

De dix heures à midi, en attendant le débarquement de M. le gouverneur général, nous allons, tout entier à la préoccupation de notre étude, fureter de droite et de gauche, en quête de renseignements précis. Nous essaierons donc de mêler à la description des têtes de Kébao ces renseignements qui montreront ce qui s'est fait et ce que l'on veut faire là-bas. Nous nous sommes arrêté, dans l'historique de l'exploitation, au moment où M. Portal, tout en exécutant un programme provisoire faisait adopter par la Société un programme définitif. C'est à l'exécution de ce plan grandiose que nous assisterons.

Des logements et des bureaux sains, confortables, commodes, ont été installés pour le personnel européen ; les ouvriers sont répartis en deux quartiers ou villages, l'un pour les Annamites, l'autre pour les Chinois. La Société est autorisée à disposer de tous les matériaux que [40] peut fournir l'île pour ses quais, maisons, magasins ; le calcaire abonde à Kébao et, au besoin, on pourrait utiliser les grès du terrain houiller. Pour les bois de soutènement, les forêts en fournissent suffisamment, et la Société peut les exploiter, à condition de n'en pas faire le commerce. Les communications entre les différents groupes d'habitations ont été rendues



plus faciles par le percement de chemins et la construction de ponts ou passerelles. À l'heure actuelle, à Kébao-ville, où nous débarquons, plus de soixante Européens sont installés : M. Portal, directeur général ; Lefebvre, ingénieur principal, directeur des travaux ; le docteur Rejoux, chargé du service médical et du service des cultures ; Defaix, ingénieur chargé des études géologiques sur le bassin houiller ; un chef d'atelier [41] avec un contre-maître et deux mécaniciens sous ses ordres ; un géomètre ; deux dessinateurs ; un capitaine d'armement ; ajoutons-y : 1° pour la division de Kébao-mines : un ingénieur-divisionnaire, M. Touren ; trois maîtres-mineurs ; huit chefs de poste ; deux surveillants ; — pour la deuxième division (Cai-dai) : M. Kehren, ingénieur ; un maître-mineur ; huit chefs de poste ; quatre surveillants ; — 3° pour la troisième (Remaury-mines), dirigée par M. Defaix : un maître-mineur, un chef de poste, deux surveillants. Un maître-laveur dirige l'usine de lavage et d'agglomérés ; cinq aides-comptables et un garde-magasin sont affectés aux services administratifs. N'oublions pas trois dames, M^{mes} Touren, Lyaudet, Préjard, et six enfants.

Enfin, à Port-Wallut, que nous visiterons demain, sont affectés aux travaux des mines et du chemin de fer : M. Vuillot, ingénieur divisionnaire ; deux maîtres-mineurs ; trois chefs de poste ; quatre surveillants. L'entreprise Daniel et C^{ie}, dont nous parlerons, y occupe un ingénieur, M. Porchet, et cinq employés européens. Le personnel européen de Kébao actuellement en congé comprend un médecin, un maître-mineur, deux chefs de poste, un géomètre. De plus, les cadres prévoient en outre un maître pilote et un élève pilote, un contre-maître laveur. Le nombre des ouvriers employés dans l'île s'élève à plus de 7.500, dont environ 3.020 Annamites et 4.500 Chinois.

Le tableau suivant montre que l'exploitation a fixé dans le pays une bonne partie de la population qui, sans cela, n'aurait eu d'autre ressources que le brigandage et la piraterie. Ce tableau est arrêté à la date du 1^{er} juin 1893.

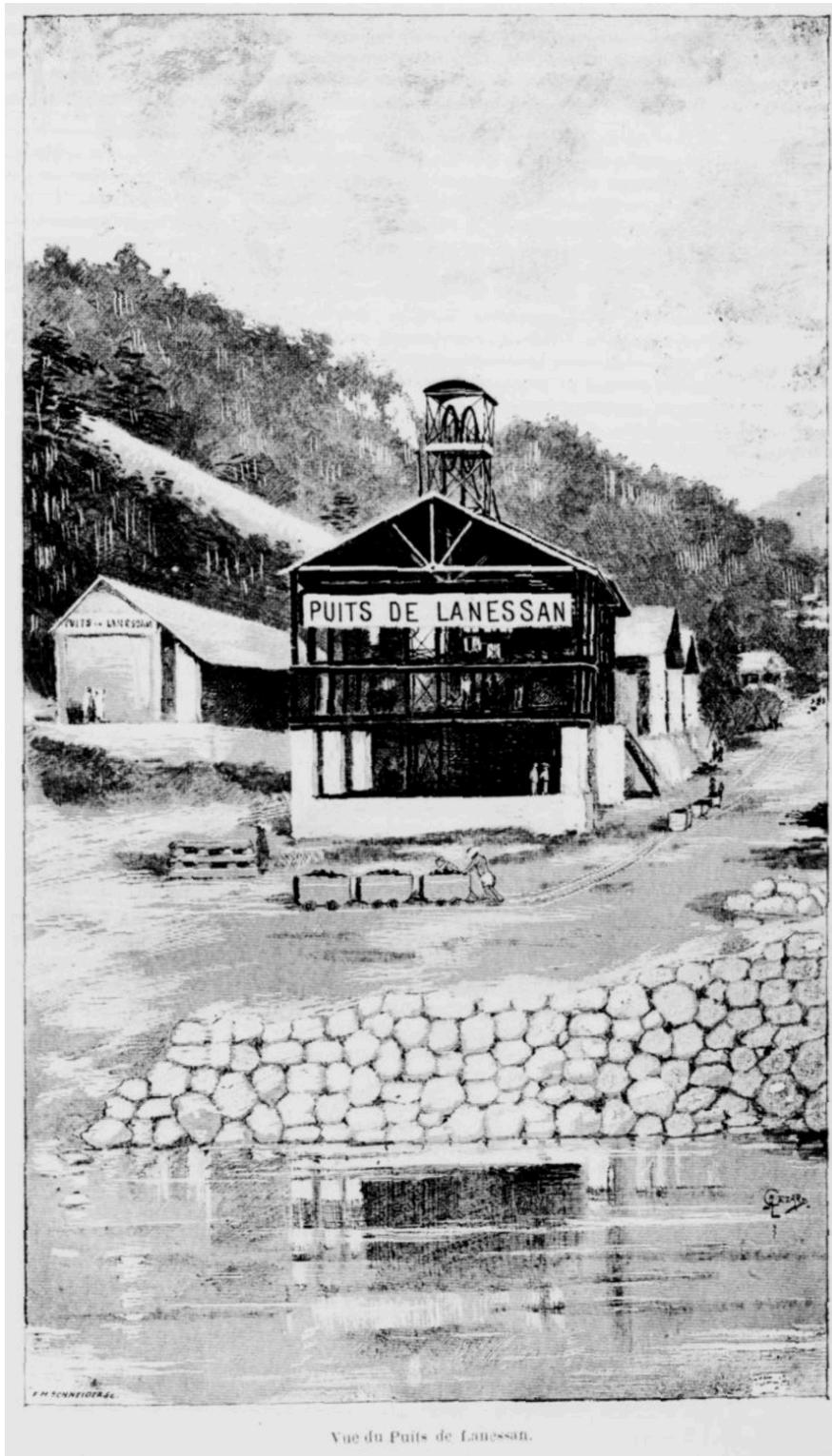
	EMPLOYÉS					
	Depuis 2 ans et +	Depuis 18 mois	Depuis 1 an	Depuis 9 mois	Depuis 6 mois	Depuis 4 mois
Nombre de coolies travaillant actuellement	405	851	1.433	2.186	2.726	3.238
Nombre total de coolies travaillant	730	1.215	2.020	2.930	3.880	4.500
Pourcentage des coolies restés	55,48	70	71,93	71,2	70,27	71,9

Il ne s'agit que de coolies chinois travaillant directement pour la Société, ceux des entrepreneurs n'étant pas comptés ci-dessus. Une ligne télégraphique aérienne relie Kébao à Tiên-yên. Les premières démarches pour en obtenir la construction furent faites en mars 1880 et bien accueillies. Le mois suivant, l'Administration des Postes et [42] Télégraphes commençait les études du tracé ; le 13 décembre 1890, la Résidence supérieure ordonnait de commencer les travaux, la moitié des dépenses devant être supportées par la Société de Kébao. Enfin, le 2 avril 1891, la ligne était inaugurée. Le bureau télégraphique est installé à Kébao-ville, dans un local appartenant à la Société, et géré par une receveuse à la solde du Protectorat. La ligne, partant de ce point, passe par Cai-dai et la Pointe du Coq ; elle traverse le chenal de Tiên-yên, supportée par des appuis en fer qu'on a dressés sur les roches, parfois séparées par 100 mètres de mer, qui s'élèvent dans le chenal. De plus, dès le 23 septembre 1891, la Société était autorisée à relier par une ligne téléphonique Kébao-ville à Cai-dai, et ; en juillet 1892, un nouveau fil fut posé entre Kébao et la baie de la Source. Les frais de construction et de

matériel ont été supportes entièrement par la Société, qui paie en outre un droit d'usage.

*
* * *

M. et M^{me} de Lanessan, ainsi que les passagers du *Tuyên-quan*, débarquent à l'appontement, salués par des détonations de dynamite. La rade présente l'aspect le plus animé, sillonnée par une flottille de canots, baleinières et sampans qui vont et viennent de l'*Estoc* au *Saïgon*, du *Querné* au *Tuyên-quan*, des chaloupes à vapeur, une douzaine au moins, le *Muong*, le *Man*, la *Joyeuse*, le *Ba-dinh*, le *Delta*, le *Lee-nam*, etc., — aux jonques de la douane, toutes pavoisées de pavillons, décorées de fleurs et de feuillages. M. le gouverneur général et M^{me} de Lanessan, sont reçus par M. Portal, qu'accompagnent MM. Lefebvre et Defaix, entourés de leur personnel ; par M. Chavassieux, S. E. le *Kinh-luoc*, et la foule des invités, débarqués depuis deux heures. et rangés sur le passage de M. et M^{me} de Lanessan. Un détachement de la garde civile de *Quang-yên* rend les honneurs. En dépit d'une température ultra-tropicale, que des grains violents ne parviennent pas à rafraîchir, M. le gouverneur général décide que rien ne sera changé au programme de la fête, et on se rend immédiatement au puits, à un kilomètre environ du débarcadère, en suivant un plancher, jeté sur les sables, à l'extrémité duquel un chaland couvert attend les invités pour les transporter jusqu'à la mine. Les constructions extérieures et les échafaudages du puits sont pavoisés ; on a dressé plusieurs arches de branches et de feuillages, décorées de drapeaux tricolores ; et sur la façade du puits, on lit, en lettres énormes, l'inscription : *Puits de Lanessan*.



Vue du Puits de Lanessan.

[43] À l'entrée de la fosse, quand tous les invités sont réunis autour de M. le gouverneur général, M. Portal lui remet la décision du conseil d'administration de Kébao baptisant du nom de M. de Lanessan le premier puits d'extraction houillère creusé en Extrême-Orient. Tous les journaux du Tonkin ont reproduit les discours prononcés en cette occasion. M. Portal a dit très sincèrement, aux applaudissements de tous, après avoir rappelé combien les travailleurs de la Cochinchine et du Tonkin étaient reconnaissants à M. de Lanessan de tout ce que son administration libérale et d'esprit large a fait pour eux : « C'est de tout cœur qu'au nom de Kébao, au nom de tous les Tonkinois qui m'entourent, nous avons été heureux de donner votre nom à cette première manifestation du génie français dans ce pays. » — Après quelque mots de remerciement prononcés par M. de Lanessan, M. Vézin, président de la chambre de commerce de Haïphong, a pris la parole. Il a constaté, sûr de n'être démenti par personne, que l'heure de l'exploitation commerciale a sonné pour Kébao. et que demain partiront de Port-Wallut les steamers qui répandront dans tout l'Extrême-Orient les charbons du Tonkin. De son discours, nous voulons extraire les phrases suivantes, qui nous paraissent significatives :

« Ce jour marque une ère nouvelle pour le Tonkin. Il rappellera à la France qu'il n'y a plus de place pour les méfiances injustes, et qu'après le Tonkin des coups de fusil, des engagements avec les pirates, est venu le Tonkin aux mines ouvertes d'où sortent tous les jours des centaines — demain des milliers — de tonnes de charbon, qu'après le Tonkin qui coûte, est venu le Tonkin qui rapporte.

Et quand nous irons en France où l'argent produit à peine deux ou trois pour cent, offrir des placements industriels dix fois plus rémunérateurs, et cela dans un pays aussi sain que la France, aussi calme que nos belles campagnes françaises, on ne nous répondra plus que le Tonkin est le pays de la mort, qu'il faut attendre encore.

Nous avons assez attendu.

J'avais donc raison de dire que le succès des mines de Kébao en était un pour le Tonkin.

Je serais injuste si je n'associais pas à ce succès incontestable la personne respectée du Gouverneur général.

M. de Lanessan a trop fait depuis deux ans pour le Tonkin, il a apporté aux industries naissantes de trop précieux encouragements, pour que nous ne nous en souvenions pas aujourd'hui.

Nous tous, qui représentons l'industrie tonkinoise, qui nous intéressons au développement de la colonie, nous tiendrons à réunir dans une même pensée reconnaissante, l'ouvrier de la première grande œuvre française du Tonkin et l'homme politique qui a sacrifié ses ambitions à l'avenir de l'Indo-Chine, à l'avenir du Tonkin. »

[44] En lisant ces nettes paroles, nos lecteurs n'oublieront pas que M. Vézin, il y a un an, était prisonnier dans le haut pays, de bandits chinois aujourd'hui presque disparus ; une certaine presse, en France, ramassait son nom et son aventure pour les jeter, avec une poignée d'injures, à la face du Gouverneur général. Il est bon qu'on le sache là-bas, ceux-là qui ont le plus souffert du Tonkin sont aussi ceux-là qui gardent à ce pays, toute leur confiance, tout leur enthousiasme, tout leur amour. De même, quand tels journaux abreuyaient d'outrages Ferry « le Tonkinois », lui demandant compte des morts de la conquête, lui reprochant de nous avoir traînés de force dans cette Indo-Chine qu'ils baptisaient tombeau des Français, — ici nous désignons à l'unanimité M. Ferry pour nous représenter au Conseil supérieur des colonies ; et certes, les robustes et valides habitants de Hanoï, de Haïphong, du Delta, savaient à quoi s'en tenir sur la « patrie maudite de la maladie et de la mort. » Mais la foi en ce pays et son avenir était si grande que, même à Son-la, à Cho-moi, dans les régions encore malsaines de la montagne et de la forêt, on vit des électeurs, terrassés par la fièvre ou la dysenterie,

presque moribonds, se lever de leur lit de douleur pour aller déposer dans l'urne le nom de Jules Ferry, et affirmer ainsi avant de mourir, leur confiance invincible en notre Tonkin, leur indéfectible amour pour lui.

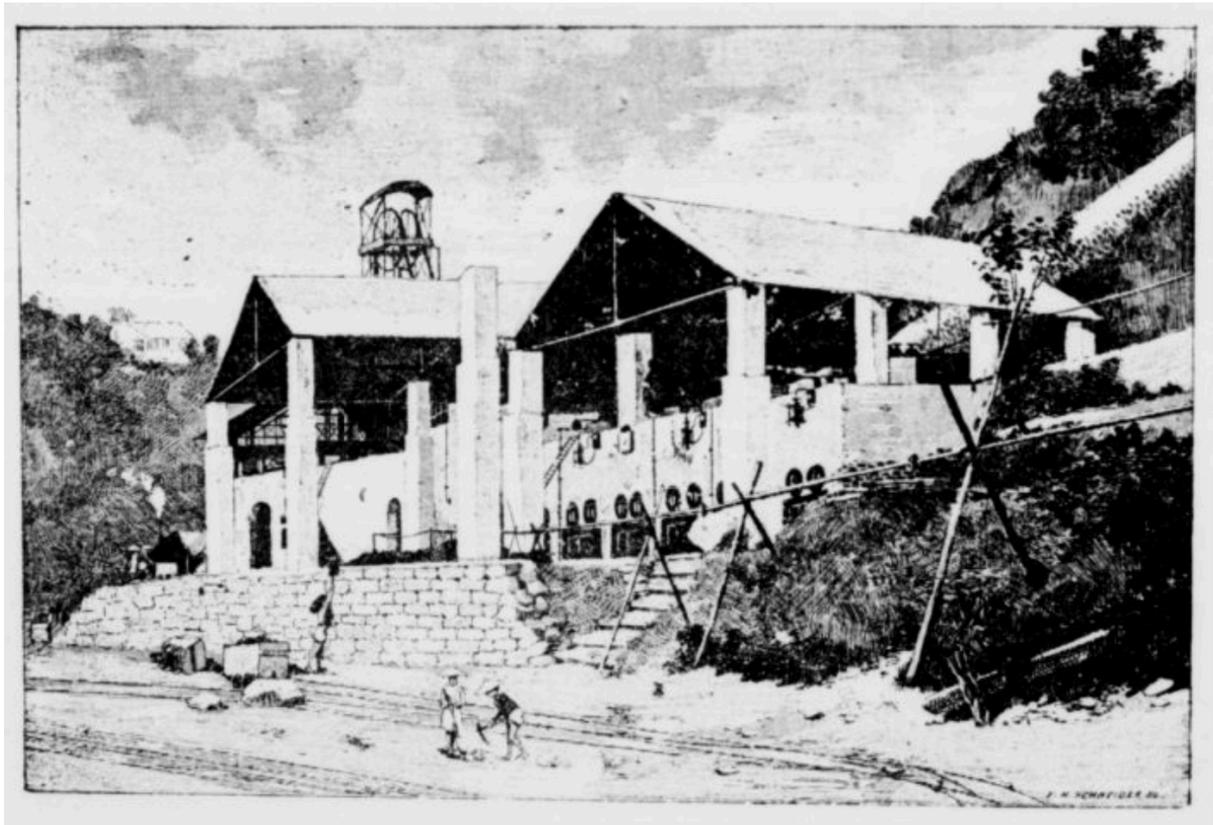
*
* * *

Ainsi que nous l'avons dit, nous étudierons les travaux en train ou en projet, au fur et à mesure que nous mènerons le lecteur, à la suite des invités, à Kébao (ville et mine), à Cai-dai, sur la voie du chemin de fer, et enfin dans cette merveilleuse rade de Port-Wallut que nous avons visitée dans la matinée du 21 juin. Quelques lignes pour compléter les renseignements généraux donnés, au cours de cette étude : L'île de Kébao est divisée géologiquement en deux régions distinctes : au nord, le terrain permien, où l'on essaiera des exploitations agricoles ; au sud, le terrain houiller. Ces deux régions se rencontrent en une ligne de démarcation orientée d'est en ouest. Les gisements de houille, reconnus dans la partie Sud de l'île, forment trois groupes principaux dont le premier seul, comprenant les mines de Kébao, Cai-dai et Remaury, est en exploitation.

On se le rappelle, le plan définitif comportait les travaux suivants : creuser à Kébao un puits de 150 mètres ; créer à Cai-dai les galeries et[45] descenderies nécessaires pour l'exploitation en amont-pendage ; créer un port d'embarquement d'accès facile, pour que le chargement des charbons put s'effectuer aussi économiquement que possible ; c'est dans la rade de Tiên-yên que fut choisi l'emplacement de ce port, entre l'île de Kébao et l'île des Pirates. Il s'agissait, en outre, pour assurer aux produits un rapide écoulement et livrer au commerce des charbons de première qualité, de créer à Port-Wallut une usine d'agglomérés, ainsi qu'une usine de criblage et lavage ; — enfin, pour réunir entre eux et au port les deux centres d'exploitation (Kébao et Cai-dai-Remaury), on établirait un chemin de fer d'une longueur de 11 kilomètres, à voie d'un mètre ; ce railway, partant du puits n° 1, « puits de Lanessan », et traversant une partie de l'île dans sa plus grande largeur, devait permettre le transport facile et économique des charbons et de tous les produits de l'île, quand la région serait complètement mise en valeur.

D'autre part, la Société de Kébao ne laissait pas de pousser l'exploitation commerciale. On avait installé un chemin de fer à voie étroite (0 m 60) qui, sur une longueur de 3 kilomètres, réunissait les deux quartiers des galeries de Cai-dai-mine à un atelier provisoire de triage et criblage établi à Kébao-mine. Depuis le mois de mai 1892, le service des transports était, assuré par un remorqueur et huit chalands. En 1890, Kébao livrait 889 tonnes ; en 1891, 3.170 tonnes ; et 31.723 en 1892. Mais, dès le mois de février 1893, on prévoyait pour l'année un minimum de 60.000 tonnes. Les chiffres des ventes, très faibles pour les deux premières années, s'expliquent d'abord parce fait qu'en 1890 et 1891, les travaux d'extraction furent sensiblement ralentis, pendant cette période consacrée surtout à la reconnaissance complète des gisements ; d'autre part, la Société ne vendait qu'avec beaucoup de prudence et de lenteur ; car ayant à combattre la concurrence des charbons australiens et japonais ainsi que l'esprit routinier des armateurs, mécaniciens et chauffeurs, hostile à l'emploi d'un combustible nouveau, elle ne voulait livrer que ses meilleurs produits, et sacrifiait ainsi, très sagement, un bénéfice assuré à l'avenir de l'exploitation et des houilles tonkinoises. Cependant, M. Portal ne négligeait rien pour faire connaître et apprécier ses charbons : il répandait des « instructions » sur la manière de conduire les feux avec les houilles maigres, de brûler ce combustible dans les conditions les plus économiques, et formait des chauffeurs habitués au « Kébao » sachant en tirer le meilleur parti. Le directeur général se préoccupait aussi de faire représenter la société, par des agents sérieux, sur les principales places de l'Extrême-Orient, Hong-kong, Saïgon, Shang-hai. Enfin, les

charbons qu'on livrait parfaitement criblés, commençaient à se faire apprécier à leur valeur. Dès le commencement de 1892, le conseil d'administration, dans son rapport annuel, se réjouissait à juste titre du premier très grand succès remporté [46] par les houilles de Kébao, un de ces succès qu'on ne discute pas, et pouvait dire : « le puissant patronage qu'une administration, soucieuse il est vrai des intérêts français, mais aussi très exigeante dans ses marchés, n'a pas hésité à nous accorder, prouve bien aux affréteurs les plus timorés les qualités de combustion de nos charbons : nous sommes en effet, à l'heure actuelle, les seuls fournisseurs de la Division navale du Tonkin. »



Visitons d'abord le « puits de Lanessan, » puisque nous sommes sur ses bords. — Le Courrier d'Haïphong étudie ce premier centre de l'exploitation dans une remarquable étude à laquelle nous empruntons les lignes suivantes :

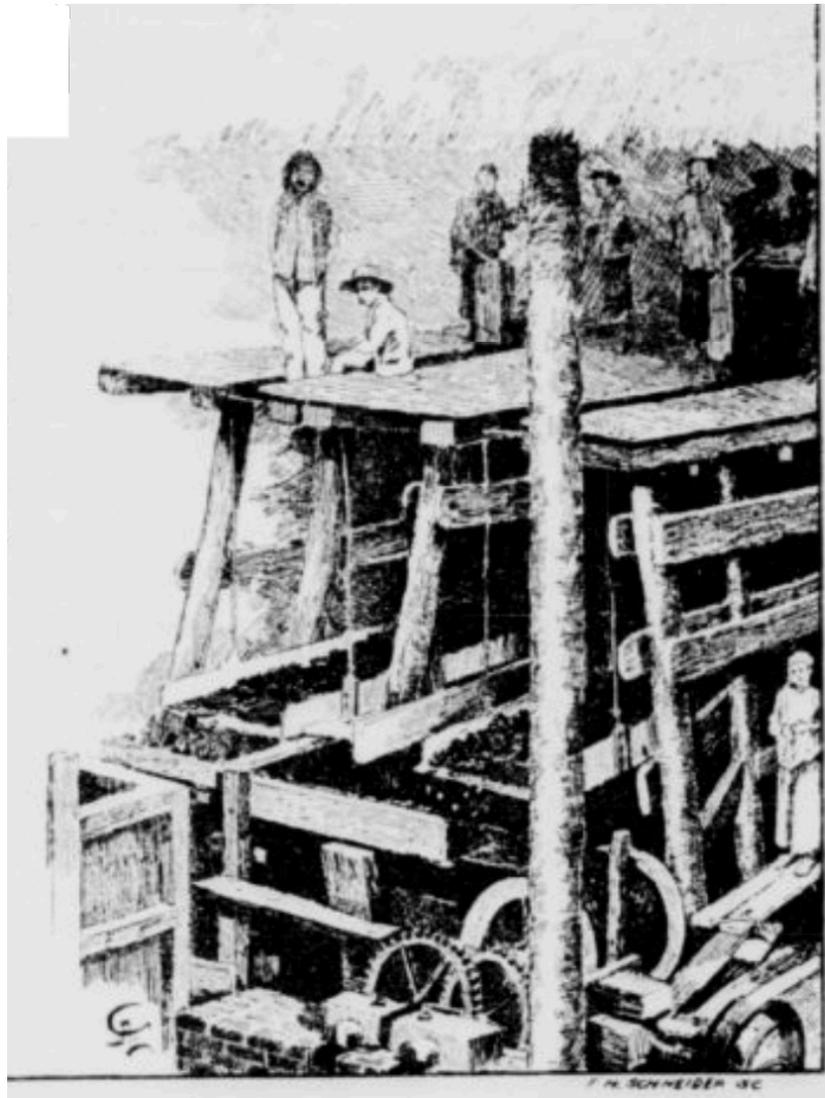
« En entrant dans la baie de Kébao, à quelques cents mètres, la rivière est barrée par un pont en bois qui porte la double voie du chemin de fer provisoire unissant Kébao-mine à Cai-dai-mine ; sur la rive droite à mi-côte se trouvent les bâtiments de Kébao-mine, le puits de 140 mètres avec ses machines, plus loin les sept chaudières dont la longue cheminée est couchée sur le versant de la montagne et monte jusqu'au sommet ; au bas, l'atelier provisoire de criblage.

On a dépensé là un million depuis deux ans, mais l'outillage est complètement achevé, il marche déjà et fonctionnera en grand quand les aménagements de Port-Wallut et le chemin de fer permettront d'écouler la production

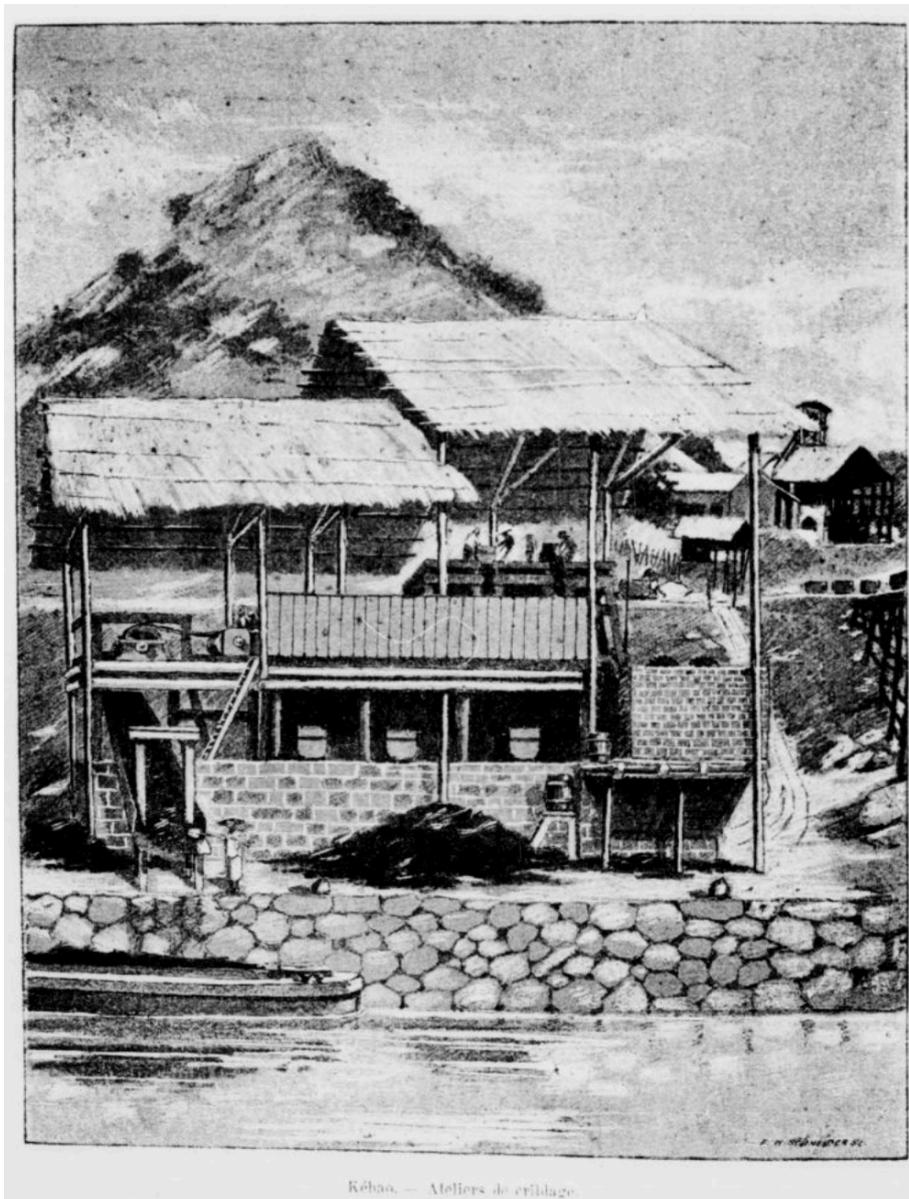
.....
[47] Le puits coupe un certain nombre de couches. La première, la couche C, à l'entrée même ; une autre à 8 m 30, épaisse de 0 m 40 ; d'autres encore à 40 mètres : la couche de la descenderie qui existait, il y a deux ans, — elle a 1 mètre de puissance,

— à 48 mètres ; enfin à 102 mètres la couche A de 0 m 70. À 133 mètres de profondeur, deux travers bancs permettent d'attaquer sur une large surface les couches ainsi reconnues et d'autres encore : les couches D, M, S, d'une épaisseur de 2 mètres, 2 m 50 et 3 mètres, qui sont au sud du puits. La couche située à 58 mètres de profondeur n'est pas exploitée et sert uniquement de galerie de retour pour l'air aspiré par une machine puissante qui établit un mouvement de 20 mètres cubes à la seconde avec une dépression de 80 m/m.

Le gisement du puits comprend un grand plateau qui est reconnu en direction sur 1.000 mètres à l'est et 400 à l'ouest (D), et un dressant de 100 mètres ; comme gisement au sud du travers-bancs la couche de la descenderie, la couche C et trois affleurements entre C et D non encore étudiés, enfin les couches D, M, S. déjà citées. Au nord de la couche A, trois couches reconnues par leurs affleurements le long de la voie du chemin de fer, et les couches étudiées à Cai-dai. Le champ d'exploitation de Kébao-mine représente trois millions de tonnes et l'outillage permettra à la fin de 1893 une production normale de 200 à 300 tonnes par jour. »



Les travaux de Kébao-mine furent activement poussés pendant l'année 1892. Pendant qu'on préparait et commençait l'exploitation en amont-pendage, celle dite de la galerie C, on faisait par une descenderie établie dans une autre couche, la reconnaissance du gisement en profondeur. Cette descenderie permit en outre de commencer les travaux préparatoires du puits n° 1, en créant à 120 mètres de profondeur, à la cote 50 au-dessus des plus basses mers, un niveau en communication avec le puits et les travers-bancs qui en constituent le premier étage. Les 50 mètres de hauteur verticale au-dessus de ce niveau furent réservés, [48] comme massif de protection pour les eaux. En même temps, le puits était poussé jusqu'à une profondeur de 138 m 30, et entièrement maçonné : on en terminait rapidement les installations extérieures, et les cages pouvaient circuler dès le 31 décembre dernier.



[49] Pour la campagne de 1893, toute l'année doit être consacrée, à Kébao-mine, à la préparation du puits et de l'exploitation dans les couches C et À de la descenderie. L'exploitation de Kébao-mine comporte les machines suivantes, sans compter, à l'atelier provisoire de Kébao-ville, une machine d'une force de 18 chevaux-vapeur :

3 treuils pour plan incliné en descente, développant chacun une force de 70 chevaux-vapeurs, soit	5.250 kg.
1 machine de criblage, 10 chevaux, soit	750 kg
1 machine d'extraction du puits n° 1, 200 chevaux, soit	15.000 kg
2 machines pour ventilateur Ser de 2 m 50, soit	7.500 kg
3 pompes Worthington, petit ventilateur Ser de 0 m 50, 15 chevaux, soit	1.125 kg

Ces ventilateurs, qui peuvent donner au minimum 20 m. cubes d'air par seconde, ont été installés quand les travaux ont fait constater la présence du grisou. De plus, les ouvriers ont été pourvus de lampes de sûreté. Elle comporte, en outre, pour le puits, sept chaudières fixes, à deux bouilleurs, présentant une surface de chauffe de 280 m², et pour Kébao-ville, une chaudière locomobile (Surface de chauffe : 20 m²). Elle comprend les puits, galeries ou descenderies ci-après désignées :



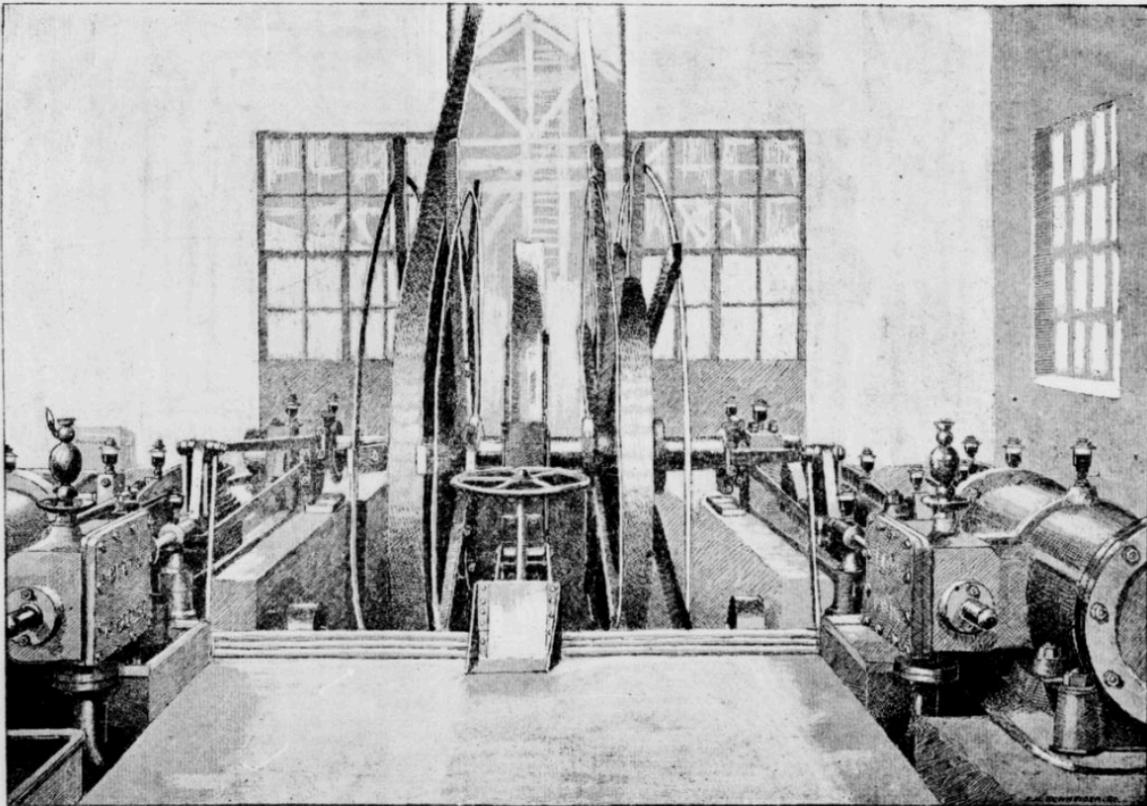
Longueur au 1^{er} juillet 1893
 Puis n° 1 138 m 150
 Descenderie 277 10
 Niveau 120 est 60 40
 Niveau 120 ouest 231 80
 Niveaux divers 789 50
 Descentes 302 00
 Travers bancs nord 86 75
 Travers bancs sud 68

Et pour la galerie C :

Niveaux du fond 327 m 50
 Niveaux divers 406 00
 Plans inclinés 60 00
 Montages 50 00

Enfin, pour la galerie D, utilisée pour les recherches 1 4
 30

Ajoutons que la Société possède trois belles chaloupes à vapeur, le *Jean-Dupuis*, la *Gironde* et le *Petit-Kebao*.



Salle des machines du Puits de Lanessan.

*

* *

[50] À la fin d'un superbe déjeuner, servi à 2 heures de l'après-midi, quand nous rentrons du puits, dans l'atelier provisoire de Kébao-ville, M. Portal prononce un discours où il parle éloquemment de l'œuvre qu'en deux ans il a su mener à bien, et résume les travaux accomplis ; nous en retenons les conclusions qu'on va lire :

« Tous ces travaux spéciaux si difficiles ont été exécutés par la main-d'œuvre asiatique, sous la surveillance de Français ; ils montrent ce que l'on peut faire dans ces pays, le résultat qu'on peut obtenir avec les habitants ; ils ont été accomplis aussi économiquement que possible et malgré les difficultés inhérentes à tout pays, nous pouvons affirmer hautement que *la mise en valeur de Kébao coûtera moins cher que la moyenne des mines en France*. Deux ingénieurs de la plus grande valeur, l'honneur du corps des mineurs, MM. Vuillemin et Chalmeton, ayant créé des houillères en France qu'ils dirigent depuis plus de cinquante ans, ont évalué à quinze millions la somme dépensée dans le bassin du Pas-de-Calais et du Gard pour arrivera produire 100.000 tonnes.

Je ne crains pas de dire devant vous tous qu'il ne faudra pas dépenser ici quinze millions pour atteindre la production de 300.000 tonnes (*Vifs applaudissements*).

Quant à la question commerciale, nous pouvons dire qu'elle est résolue pour les charbons du Tonkin. MM. Chater et Bavier-Chauffour pourront vous montrer les lettres du commodore Palliser et du commandant de la canonnière l'*Archer* disant que les charbons du Tonkin sont le « Beau idéal » pour la marine de guerre ; nous vous citerons

encore les résultats obtenus par le *Haïphong*, des Messageries maritimes, et le rapport que nous venons de recevoir du chemin de fer de Saïgon à Mytho au sujet des essais faits récemment. Ce rapport, signé par le directeur et le chef de dépôt de cette Société, conclut à l'emploi du charbon de Kébao qui amènerait la suppression d'une locomotive sur trois et, par suite, doit procurer une très grosse économie (Applaudissements).

Ni Hongay, ni Kébao ne produisent encore suffisamment de charbon criblé pour suffire aux demandes. « Il n'en existe un stock ni à la mine ni à Hong-kong ; il n'y a que les menus qui disparaîtront, eux aussi, par la fabrication des briquettes. Or le marché des houillères du Tonkin est illimité ; étant donné la facilité et l'économie de la main-d'œuvre de ces pays, étant donné la puissante [51] installation que nous créons, nous sommes sûrs que les houillères du Tonkin prendront le marché depuis Aden jusqu'à Shang-hai et c'est un débouché de plus de trois millions de tonnes et qui ne pourra aller qu'en augmentant ; mais nous pouvons le dire, nous entrevoyons le moment où, grâce aux relations de plus en plus fréquentes qui se créent entre ce pays et l'Amérique, nos charbons feront prime sur le marché de San Francisco.

Tels sont les résultats que nous avons déjà obtenus, M. le gouverneur général ; il y aura quatre ans, le 2 octobre, que la Société actuelle prenait possession de Kébao où elle ne trouvait que la brousse ; il y a deux ans, presque en même temps que vous, j'arrivais au Tonkin pour étudier, dresser et faire exécuter le programme que vous voyez en cours. Si j'ai à remercier le personnel sous mes ordres du dévouement et de l'énergie dont il a fait preuve, du travail qu'il a produit, soyez assuré qu'il se joint à moi pour vous remercier d'avoir pu nous permettre d'entreprendre de pareils travaux, en nous protégeant et en facilitant notre tâche par tous les moyens possibles. La sollicitude dont vous avez fait preuve pour les mines s'est étendue à tous les colons et Français du Tonkin ; aussi sommes-nous heureux de vous acclamer en ce jour, faible récompense que le Tonkin tout entier vous accorde pour tout ce que vous avez fait pour lui. Messieurs, au nom de Kébao, au nom de vous tous, qui m'entourez : « Vive M. de Lanessan ! » (*Vifs applaudissements et cris de : Vive de Lanessan !*)

M. le gouverneur général a pris la parole à son tour, et prononcé un remarquable « discours-programme » que les journaux ont reproduit tout au long. D'abord, il a rendu justice à l'œuvre de la Société de Kébao, résumant cette œuvre en quelques phrases nettes et précises :

« Vous et vos laborieux collaborateurs vous avez beaucoup fait pour relever le Tonkin aux yeux de nos compatriotes et à ceux des étrangers.

Vous avez démontré sa richesse, non par de fugaces et toujours discutables discours, mais en arrachant de la profondeur de ses flancs les trésors qu'ils recèlent pour les étaler sous le plein soleil.

Vous avez, en moins de deux ans, construit ce puits superbe de 140 mètres de profondeur ; vous avez creusé dans ces montagnes plus de 21 kilomètres de galeries et presque achevé ce chemin de fer qui serpente autour de nous sur le bord des précipices ; vous avez entrepris la construction d'un port commode, abordable à toute heure et où les chargements pourront se faire avec une extrême facilité ; vous avez établi de vastes usines et de fort coquettes habitations et vous avez fait tout cela sur une terre qui ne pouvait vous fournir ni aucun ouvrier ni presque aucun habitant.

[52] Dans cette île inculte et malsaine, vous avez introduit la vie, le travail, le progrès, la science et le génie de notre race : de ce foyer de fièvres, vous avez fait un foyer de richesse industrielle capable de rivaliser bientôt avec les centres houillers les mieux outillés et les plus riches de l'Europe ; déjà, vos charbons sont brûlés dans toutes nos machines ; vous pouvez en extraire cette année 50.000 tonnes et 300.000 à la fin de l'année prochaine et les résultats acquis sont des garants certains de ceux que vous venez de nous promettre. »

Puis, dépassant par la pensée l'horizon de montagnes qui nous entourait, M. de Lanessan a tenu à dire bien haut « que les travaux si considérables faits dans cette île et que nous constatons de nos propres yeux, ne sont ni des travaux stériles ni des travaux isolés. » « Ils ne sont pas stériles, nous pouvons aujourd'hui l'affirmer sans crainte, car l'heure des discussions sur la richesse de nos bassins houillers, sur la valeur de nos charbons, sur l'étendue des marchés qui leur sont ouverts, est passée depuis longtemps ; notre houille est entrée dans la grande consommation de l'Extrême-Orient. » (*Applaudissements.*)

À grands traits, dans une revue rapide, M. de Lanessan a rappelé les travaux exécutés à Hongay et à Tourane, les hardies tentatives de M. Schneider, grâce auxquelles le Tonkin possède aujourd'hui une fabrique de papier et une imprimerie comme on en trouve peu en France, hors de Paris et de Lyon ; les efforts tentés et les résultats obtenus dans les concessions agricoles que le Protectorat a si généreusement données ; tous les travaux dans l'ordre commercial, industriel, agricole, dont notre jeune Tonkin s'enorgueillit à bon droit, le chemin de fer de Lang-son, les filatures de M. Bourgouin-Meiffre, les carrières de Ké-so, la fabrique des allumettes etc., etc., ces œuvres d'un si haut intérêt que nous nous proposons d'étudier successivement, ici même, pour faire connaître à la Métropole ce que vaut le Tonkin et ce qu'ont osé et réussi ses vaillants colonisateurs. Et nous ne sommes qu'au début de « l'ère nouvelle », l'ère de paix et de confiance : « Bientôt, a ajouté M. de Lanessan, une filature de coton entrera en fonctionnement à Hanoï ; l'électricité qui éclaire Haiphong depuis le commencement de cette année ne tardera pas à répandre sa lumière dans les rues populeuses de Hanoï ; des usines à glace, des imprimeries, une fabrique de bière, des ateliers de construction de chaloupes et une foule d'autres entreprises industrielles actuellement existantes, témoignent de la vitalité de ce pays et de l'énergie des colons français si souvent calomniés par ceux qui n'ont été ni les témoins de leur travail ni les confidents de leurs espérances. »

Le cadre de cette étude ne nous permet pas de reproduire intégralement ce beau discours. Nous nous sommes déjà trop éloignés des travaux de Kébao. À la fin du dîner. M. le gouverneur général donne lecture [53] d'un arrêté qui nomme M. Portal commandeur du Dragon de l'Annam, et accorde des croix d'officier et de chevalier à plusieurs des ingénieurs et agents de la Société. Il est 4 heures après-midi quand nous quittons la table. Nous allons à 5 heures, avec la plupart des invités, à bord d'un chaland remorqué par le *Man*, chaloupe à vapeur, visiter les travaux de Cai-dai. Pendant ce temps, les dames attendent l'heure du dîner en se promenant sur la plage, en admirant la bruyante gaîté des indigènes et des Chinois surtout, qui leur offrent le spectacle traditionnel du combat entre le Dragon et le Tigre, au crépitement enragé des fusées et des pétards.

« Ici, — écrit notre confrère M. de Cuers, dont les renseignements sont très exacts et très précis — commence l'exploitation en montagne. À Cai-dai les couches observées sont à peu près les mêmes que celles de Kébao, mais une faille peu importante entre la rivière de Kébao et la hauteur de Cai-dai, a produit un rejet vers l'Est de 200 mètres environ. Le gisement de Cai-dai et de Remaury part de cette faille et va à la rencontre du terrain houiller et du terrain permien dans la rivière de Cai-dai. Le bassin de Cai-dai et de Remaury a une longueur d'environ neuf kilomètres, et occupe deux montagnes voisines. Celle sur laquelle se trouve la galerie de Cai-dai a 130 mètres de hauteur et l'amont pendage moyen des couches est de 80 mètres. La montagne de Remaury, située plus au Nord, a une hauteur de 150 mètres, avec amont pendage moyen de 100 mètres. Dans ce bassin, en plus des couches dont il a été parlé précédemment et qui sont les mêmes qu'à Kébao-mine, existent, en allant de bas en haut les couches Y, 1 m 30 — V. 1 m 40 — U, 2 m 55 — Z, 1 m 55 — X, 1 m 80 — P, 0 m 80 — Q, 1 m 85 —

R, 2 m 50 — S, 0 m 90 — plus trois autres reconnues par leurs affleurements mais dans lesquelles aucun travail n'a été fait, enfin la couche A du puits et toutes les autres à sa suite. « La puissance du bassin houiller de Cai-dai, au-dessus du niveau de la mer, est évaluée à deux millions et demi ou trois millions de tonnes. À la fin de l'année, la production pour 1.004 coolies atteindra 783 berlines par jour, soit environ 400 tonnes. Pour le transport du charbon, de grandes facilités : il suffira d'un estacade pour permettre le chargement rapide des wagons du chemin de fer qui passe au pied du travers bancs. À la mine Remaury, dont l'exploitation commence à peine, la sortie des galeries étant de trois mètres plus élevée que la voie du chemin de fer, les berlines culbuteront directement dans les wagons. » Ajoutons à ces renseignements que, suivant toutes les prévisions, la mine Remaury fournira, dès la fin de l'année courante, une production minima de 100 tonnes par jour. En 1892, les travaux de Cai-dai et Remaury ont consisté surtout en travaux d'aérage et d'exploitation. Les [54] galeries faites dans les couches X et Q forçant beaucoup, on commence dans la galerie du fond de X, à 250 m de profondeur et à l'ouest du grand travers-banc de Cai-dai, un travers-bancs pour faire passer tous les charbons par galerie du fond de la couche P qui, plus sèche, demande moins d'entretien, en donnant un roulage meilleur.

Pour la campagne 1893, à Cai-dai, le développement des travaux dans les couches actuellement connues, ci-dessus énumérées, suit son cours régulier, en même temps que l'on pousse activement le travers banc pour recouper d'autres couches. La mine dite Remaury a été ouverte, le champ d'exploitation de Cai-dai étant trop vaste pour un seul travers-bancs, en vue de permettre l'enlèvement de tout l'amont-pendage compris entre le ruisseau de la Fièvre et la rivière de Cai-dai. De plus, l'étude géologique de région ayant amené à croire que l'on trouverait dans le terrain permien des couches fournissant des houilles plus grasses, la Société fait étudier la question et on exécutera, pour vérifier l'hypothèse, un sondage qui pourra être poussé jusqu'à 300 mètres.

Les travaux du chemin de fer ont été commencés en mars 1892. Douze kilomètres de plateforme sont terminés à l'heure actuelle ; on a commencé la pose des rails et percé les galeries de deux tunnels, dont l'un s'étend sur une longueur de 80 mètres, et poussé rapidement les travaux d'élargissement et l'établissement des voûtes ; le chemin de fer comportera l'installation de sept ponts, tous commencés, dont le plus important, d'une longueur de 30 mètres, est terminé. Les photographies et dessins qui accompagnent notre étude donneront, avec leurs légendes explicatives, une idée précise de ces travaux considérables ; il y a là une œuvre sérieuse, empoignante pour ceux qui, comme nous, ont vu Kebao sauvage et désert, il y a moins de quatre années.

La longueur totale des galeries, descenderies et du puits de Kébao-mine, énumérés plus haut, était de 2.812 m 15. La longueur totale des galeries et descenderies de Cai-dai, comprenant la galerie 12 et les couches X, P, Q, R, S, atteint 4.809 m 60. Le total général s'élève donc à 7.621 m 75 pour les deux groupes, sans y comprendre 2.250 m d'anciennes galeries, abandonnées ou utilisées seulement en vue des études.

L'exploitation de Cai-dai-Remaury comporte en outre : 1 chaudière Piela et 1 chaudière tubulaire horizontale mi-fixe, développant ensemble 40 m de surface de chauffe ; 1 treuil pour plan incliné, d'une force de 25 chevaux vapeur, soit 1.875 kg.

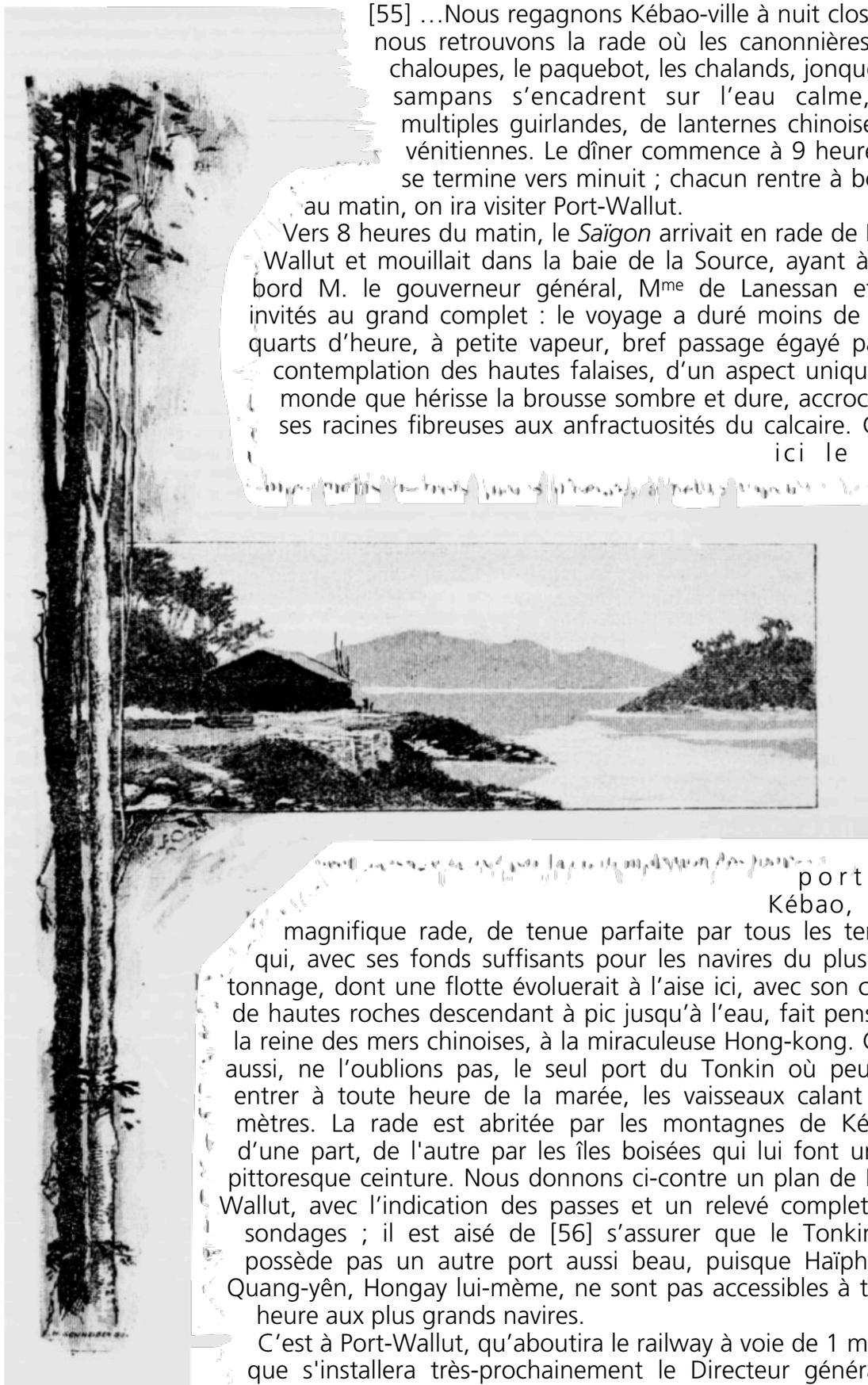




Entrée de tunnel à Cai-lai-brousse

[55] ...Nous regagnons Kébao-ville à nuit close, et nous retrouvons la rade où les canonnières, les chaloupes, le paquebot, les chalands, jonques et sampans s'encadrent sur l'eau calme, de multiples guirlandes, de lanternes chinoises et vénitiennes. Le dîner commence à 9 heures et se termine vers minuit ; chacun rentre à bord ; au matin, on ira visiter Port-Wallut.

Vers 8 heures du matin, le *Saïgon* arrivait en rade de Port-Wallut et mouillait dans la baie de la Source, ayant à son bord M. le gouverneur général, M^{me} de Lanessan et les invités au grand complet : le voyage a duré moins de trois quarts d'heure, à petite vapeur, bref passage égayé par la contemplation des hautes falaises, d'un aspect unique au monde que hérisse la brousse sombre et dure, accrochant ses racines fibreuses aux anfractuosités du calcaire. C'est ici le vrai



port de Kébao, une magnifique rade, de tenue parfaite par tous les temps, qui, avec ses fonds suffisants pour les navires du plus fort tonnage, dont une flotte évoluerait à l'aise ici, avec son cadre de hautes roches descendant à pic jusqu'à l'eau, fait penser à la reine des mers chinoises, à la miraculeuse Hong-kong. C'est aussi, ne l'oublions pas, le seul port du Tonkin où peuvent entrer à toute heure de la marée, les vaisseaux calant huit mètres. La rade est abritée par les montagnes de Kébao, d'une part, de l'autre par les îles boisées qui lui font une si pittoresque ceinture. Nous donnons ci-contre un plan de Port-Wallut, avec l'indication des passes et un relevé complet des sondages ; il est aisé de [56] s'assurer que le Tonkin ne possède pas un autre port aussi beau, puisque Haïphong, Quang-yên, Hongay lui-même, ne sont pas accessibles à toute heure aux plus grands navires.

C'est à Port-Wallut, qu'aboutira le railway à voie de 1 mètre, que s'installera très-prochainement le Directeur général, y transportant le centre administratif de Kébao, et que seront

exécutées les opérations de criblage, lavage, fabrication d'agglomérés, permettant de ne livrer que des combustibles de qualité irréprochable.

Un de nos confrères décrit ainsi Port-Wallut et ses abords, et le lecteur pourra, sur les cartes et plans ci-annexés, vérifier l'exactitude de la description :

« Sur le coté Nord-Ouest, Sud-Est du triangle formé par l'île de Kébao, en face de l'île des Pirates, une large baie en eau profonde offre, au contraire, un abri sûr aux charbonniers ; un quai à une cinquantaine de mètres de la rive donnera, à toute marée, une hauteur d'eau de 8 mètres, et de ce côté, un chenal dont la profondeur varie entre 8 mètres et 20 mètres offre une route merveilleusement sûre aux navires qui viendront à Kébao et, quel que soit leur tonnage, pourront passer à basse mer. Au sortir de Hoi-how dans le détroit de Hai-nan, le steamer piquera droit à l'Ouest à la tête de l'île de Ba-moun, longera file aux Sangliers, et par la petite passe de Koai-toi-Moun, après avoir évité un haut fonds de 4 m 80 marqué par une bouée qui lui servira de point de direction, il ira raser le Nord-Est de Kébao, pour tourner entre l'île des Pirates et la côte et entrera Port-Wallut. Là, il trouvera un bassin abrité contre les vents du large par les îles de la ceinture et à l'Ouest par Kébao ; c'est un point admirablement choisi. »

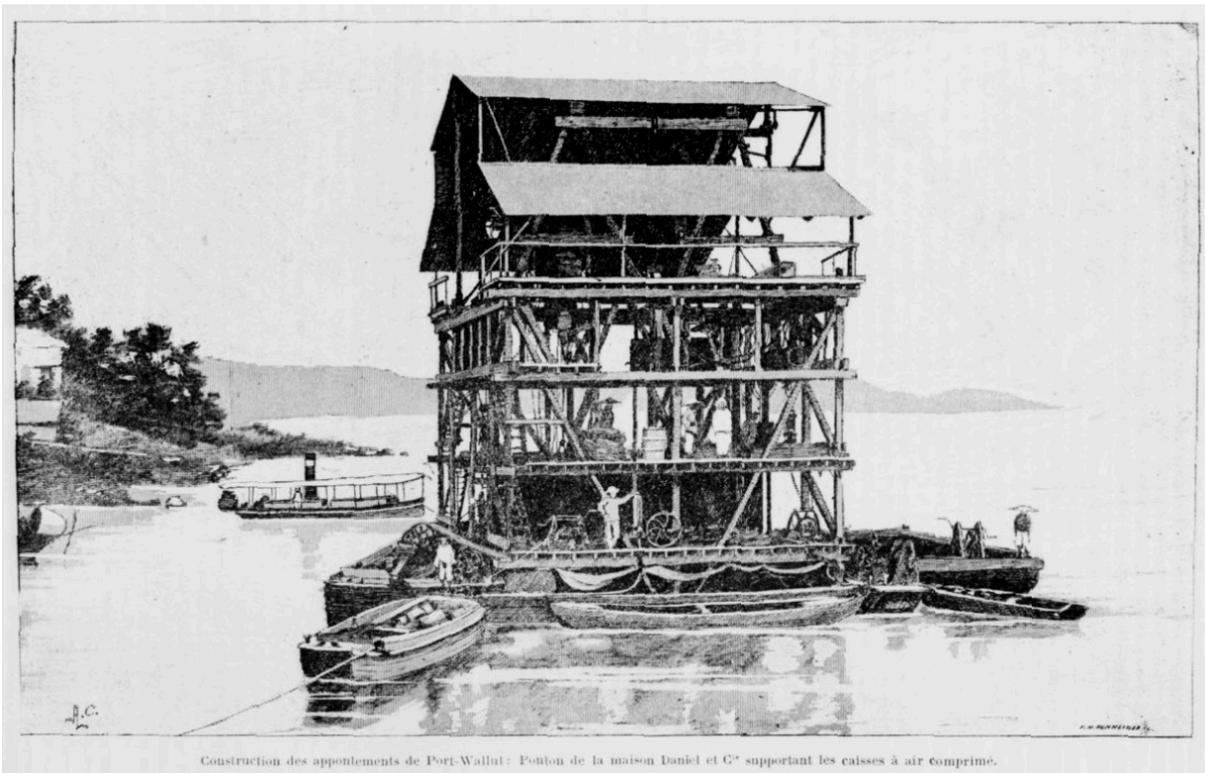
Ce fut une heureuse chance, que la découverte de Port-Wallut, pour la Société de Kébao qui, jusqu'aux études de M. l'ingénieur Wallut, ne se doutait pas qu'elle aurait cette merveilleuse rade à sa disposition. Il faut se souvenir que, devant Kébao-ville, les fonds sont à peine de 4 m 50 à mer basse sur les barres qui entourent la baie ; d'autre part, comme il était indispensable pour les raisons d'économie et de rapidité énumérées au cours de cette étude, que les houilles pussent être directement chargées sur les navires, si l'on n'avait pas découvert Port-Wallut, il eut fallu construire, à frais énormes, un quai d'embarquement long de 600 mètres au minimum.

Les travaux de Port-Wallut, commencés en octobre dernier, et qui seront terminés au cours de la présente année, comportaient le programme suivant : établissement d'un quai et appareil d'embarquement ; création d'un magasin et d'un atelier ; usine d'agglomération ; usine de criblage, triage et lavage ; préparation d'emplacement pour les stocks de charbon, de brai et de goudron ; construction de quinze maisons pour [57] loger les Européens, de bureaux, d'un barrage à la cote 220 au dessus du niveau de la mer, pour assurer l'approvisionnement en eau douce.

Le matériel du chemin de fer et des installations de Port-Wallut, arrivé à Kébao au commencement de l'année, est entièrement de fabrication française.

[Daniel et Compagnie]

Le temps nous pressant, nous débarquons rapidement sur l'appontement de l'entreprise Daniel et C^{ie}. On va tour à tour admirer les travaux du quai en construction sous l'eau, avec leurs appareils à air comprimé, le village indigène, les bâtiments affectés aux bureaux et à l'installation du personnel européen, coquettes constructions dont certaines, en bois de Kébao et nattes de bambou, à double paillote, surélevées de 1 m 50 au-dessus du sol, présentent le type le plus parfait de la case saine, fraîche et économique à la fois que l'on pourrait installer partout dans les postes d'occupation transitoire, ou à titre provisoire, en attendant le moment où devient nécessaire ou possible, la construction de bâtiments durables et définitifs. La maison Daniel et Cie, de Haïphong, a l'entreprise des quais, maisons et chaudières ; elle est représentée par un de ses ingénieurs, M. Porchet.



Construction des appontements de Port-Wallut : ponton de la maison Daniel et C^e supportant les caissons à air comprimé.

Les travaux marchent à souhait ; une ville française, propre et saine, s'élève rapidement dans ce pays qu'hier peuplaient seuls des tigres et des rôdeurs de côtes : la source, qui donne son nom à la baie, a été captée et, dans quelques mois, fournira une eau claire, abondante, à toutes les maisons européennes rangées sur le quai, tandis que de l'autre côté de la baie, les ouvriers annamites et chinois seront répartis, comme actuellement à Kébao, en deux villages distincts. Les usines de triage et d'agglomérés, les bassins de lavages sont déjà installés sur la côte, à proximité du quai où viendront accoster les navires pour charger le combustible. Çà et là s'élèvent le hangar des chaudières, les ateliers de réparations, la bascule, le laboratoire, la rotonde des machines, le magasin, les bureaux, les maisons affectées à la Direction et au personnel européen. L'avenir est là ! Après Hon-gay, nous voyons Port-Wallut naître et grandir, et notre jeune Tonkin va compter une ville industrielle de plus.

On déjeune gaiement, dans l'un des deux ateliers nouvellement établis. À la fin du repas, M. Portal remercie M. le commandant Rolland, agent principal des Messageries Maritimes, pour le gracieux concours qui a facilité la réunion à Kébao de tant d'invités ; il espère que tous ces invités se retrouveront dans un an pour assister à l'inauguration définitive de Port-Wallut. M. Rolland répond, pour remercier d'abord au nom des personnes présentes, venues de tous les points de l'Indo-Chine française, et aussi pour constater, ainsi qu'il se plaît à le faire, à haute et intelligible voix, devant un grand public, que *les Messageries* [58] *emploient depuis trois ans du charbon de Kébao, et que le temps est proche, espère-t-il, ou elles n'en brûleront pas d'autre.* Ajoutons à cette affirmation que, dans notre voyage, le *Saïgon* n'a brûlé que du « Kébao » ; nous avons tous pu constater qu'il donnait, sans laisser de cendres ni de scories, autant de chaleur que le meilleur Cardiff, et qu'aucune fumée ne s'échappait de la cheminée.

Et la fête est terminée. Après les derniers toasts, nous nous embarquons à une heure et demie. En route pour Haïphong ! Avant de conclure, encore un mot sur les futures exploitations de Kébao, qui promettent d'être au moins aussi fécondes en heureux résultats que les exploitations en train à l'heure actuelle. À la limite du terrain houiller et du permien, à l'est de Kébao-mine, on a déjà constaté des amont-pendages de 500 mètres dans un massif d'une hauteur de 425 mètres. On pourra l'exploiter sur une surface de 12 kilomètres carrés, avec un travers-banc qui, partant de la baie de la Source, ira déboucher dans la rivière de l'Antilope. D'autres affleurements en nombre considérable, des couches puissantes, ont été reconnus à l'ouest de Kébao. Dans cette région, la houille apparaît partout : un coup de pied en détache des fragments.



[59]
V

Pendant que le *Saïgon* file à petite vapeur vers Haïphong, essayons de résumer et de fixer nos impressions de Kébao.

Nous avons rendu compte, aussi exactement que nous l'avons pu, des travaux exécutés dans l'île et des essais qui permettent à l'heure actuelle de considérer nos houilles tonkinoises et annamites, et en particulier celles de Kébao, comme un excellent combustible, parfaitement approprié aux besoins de la marine et de l'industrie.

Il est temps de tirer la conclusion qui s'impose de ces travaux et de ces essais : la voici, dégagée de toutes les considérations qui la motivent et qui ont été exposées au cours de notre étude :

1° Il y a du charbon en Indo-Chine ; les mines se trouvent au bord de la mer, et, à Port-Wallut notamment, les plus grands navires pourront venir à quai pour charger le combustible. Pour bien comprendre l'importance de ces deux affirmations, tant au point de vue des intérêts de la politique française en Extrême-Orient, qu'en considérant l'avenir industriel et commercial de notre Indo-Chine, il suffit de voir le grand nombre des navires qui assurent le trafic entre l'Europe et les mers de Chine, et qui touchant à Colombo, Singapore, Saïon, Haïphong, Hong kong, Shan-ghai, Yokohama, Kobbé, etc., etc., sont obligés de se ravitailler en combustible dans tous ces ports ; — il faut aussi ne

pas oublier qu'en cas de confits internationaux, nos houillères sont les seuls points de tout l'Extrême-Orient où les flottes françaises pourront se ravitailler en charbon, — ce charbon qui, s'il est le pain de l'industrie, est plus encore le nerf des guerres navales. Notre flotte, assurée de n'en pas manquer, serait maîtresse des mers de Chine, et le succès de nos armes pourrait dépendre des plus ou moins grandes facilités de ravitaillement qu'elle rencontrerait. Quand nos houillères seront en pleine production, nous n'aurons plus à craindre que les grèves des mineurs belges ou anglais ne causent un arrêt dans la production des usines françaises. Nous ne serons plus tributaires de l'étranger à ce point de vue, et, en donnant l'argent français à des Français, la métropole aidera au développement commercial et industriel de l'Indo-Chine, dont les relations avec la mère-patrie se développeront de plus en plus. En outre, le jour où l'industrie française assurera un écoulement à nos charbons, elle trouvera plus aisément et à des prix plus modérés, des transports pour Haïphong, les voiliers étant assurés d'une cargaison pour le retour.

[60] 2° Quant à la qualité de nos charbons, qu'ajouterions-nous aux compte-rendus, cités plus haut, des essais nombreux qui ont été faits à Saïgon, à Haïphong, à bord des steamers des Messageries Maritimes où ils se sont prolongés pendant quarante-six voyages et plus de cinq mois. Les essais ont montré, sur le railway de Cholon, que l'emploi du « Kébao » permettrait de supprimer une locomotive et de réaliser sur le combustible une économie égale au tiers de la dépense actuelle. À bord du *Haïphong*, paquebot des Messageries Maritimes, qui marche à une vitesse ordinaire de 75 à 80 tours et dont les chaudières présentent une grande surface de chauffe, ces essais ont prouvé qu'avec 85 % de Kébao et 15 % seulement de Cardiff, on obtenait d'aussi bons résultats qu'avec le Cardiff, uniquement employé et qu'avec le « Kébao » pur, ce steamer développerait une vitesse de 60 à 65 tours. Le *Haïphong* a cet avantage, sur d'autres steamers de la même Compagnie, et notamment sur le *Saïgon*, que de 60 à 65 tours, il donne approximativement la moitié de toute sa force locomotrice, tandis que le *Saïgon*, pour développer sa force totale, est obligé de marcher tout le temps avec son maximum et, par suite, nécessite une bien plus grande puissance de calorique.

Eh bien ! dans ces conditions, le *Saïgon*, comme nous l'avons vu, a pu dans un petit voyage, à vitesse modérée, ne brûler que du « Kébao », et de plus, d'après l'avis de son chef mécanicien qui n'était pas porté, évidemment, à exagérer les qualités du nouveau combustible, un mélange de 75 % de « Kébao » avec 25 % de Cardiff donnera d'excellents résultats, égaux à ceux que l'on obtient avec le Cardiff pur. Et n'oublions pas que nos mécaniciens et chauffeurs sont prévenus en faveur du Cardiff, regardé jusqu'à ce jour comme le meilleur charbon.

Tels sont les résultats obtenus *sans rien changer aux grilles et chaudières des navires*, de l'avis de tous les hommes compétents. Les charbons du Tonkin ne sont pas des anthracites comme on l'a dit longtemps ; ce sont des charbons maigres, à courte flamme, dont le vrai type en France est la couche « Champelanson » du bassin houiller du Gard. Voici quelques analyses de ce charbon faites à l'arsenal du Tonkin :

	1 ^{er} essai	2 ^e essai	3 ^e essai	4 ^e essai
Carbone	83,702	87.115	85.666	85,4
Matières volatiles	11.087	10.474	10.367	10.733
Cendres	5.211	2.411	3.907	3.867
Totaux	100,000	100,000	100,000	100,000

[61] Les anthracites, au contraire, compactes, grisâtres, ne salissant pas les doigts, contiennent théoriquement 80 % de carbone fixe, 3 d'hydrogène, 4 d'oxygène et azote, 3 de cendres et mâchefer. Nos houilles de Kébao sont les vrais charbons pour la production de la vapeur, car ils dégagent beaucoup de chaleur ; leur seul inconvénient consiste dans la difficulté d'allumage. Ainsi, sur le *Saïgon*, avec le Cardiff, on obtient la pression en 3 heures environ, tandis qu'avec le Kébao pur, il faut compter cinq heures. On évite facilement cet inconvénient à l'aide d'un bon tirage.

Ces charbons brûlent sans odeur ni fumée, ce qui est très avantageux pour les navires.

Les charbons anthraciteux contiennent de 6 à 7 % de matières volatiles seulement et les charbons de Cardiff sont des houilles maigres à longue flamme, contenant de 12 à 14 % de matières volatiles. Nos charbons appartiennent donc à la catégorie intermédiaire entre ces deux qualités.

Ils sont noirs, brillants, se présentant en morceaux assez gros, souvent en blocs volumineux ; ceux des couches voisines de la surface se brisent assez facilement dans les manipulations en formant de petites galettes et sont un peu friables ; au contraire, le charbon qu'on a rencontré en avançant dans l'exploitation n'offre plus ces derniers inconvénients.

Pour les employer de façon à leur faire donner toute leur puissance calorifique, il est bon d'avoir, comme pour les charbons australiens, des grilles plus resserrées que celles en usage sur les navires où l'on brûle des charbons gras, ce combustible maigre et dur ayant besoin de plus d'air ; avec le tirage forcé, ou simplement quand on a « vent debout », il donne, à bord des chaloupes et steamers, des résultats égaux à ceux qu'on obtient avec le Cardiff ; — d'autre part, il exige des chauffeurs, non une éducation spéciale, mais une surveillance assidue : comme ce combustible s'esquille au feu et se réduit en petits fragments, si le chauffeur donne dans la masse de grands coups de ringard ; ces fragments tombent dans les cendres à l'état d'escarbilles non brûlées, bonnes à repasser du reste ; il faut avoir soin de disposer le charbon en couche égale, sur laquelle, au fur et à mesure des besoins, on étale une nouvelle couche en maintenant la hauteur de combustible entre 15 et 20 centimètres ; en outre, pour éviter le refroidissement, on chargera un seul fourneau à la fois, notamment sur les bateaux comme le *Saïgon*, où les chaudières ont quatre fourneaux seulement et où, par suite, la déperdition du calorique, à chaque manipulation, est de 1/4 par fourneau au lieu de 1/6 qu'elle serait sur les navires possédant des chaudières à six fourneaux. Enfin, pour dégager et donner de l'air, au lieu de ringarder dans les conditions ordinaires, on piquera le combustible avec des lances, par dessous la grille.

[62] Ainsi, en résumé, avec des chauffeurs instruits, un bon tirage assuré et des grilles resserrées, on aura un combustible de premier ordre, le « beau idéal » de l'amiral anglais. Ces conditions ne sont guère onéreuses et les industriels, aussi bien que la marine de l'État et les compagnies de navigation, compensent vite, par les économies réalisées grâce à la puissance calorifique et au bas prix du « Kébao », les minimales dépenses que nécessitent quelques modifications au foyer de leurs machines.

Quant aux consommateurs qui reculeraient devant ces dépenses, ils savent à n'en plus douter que, sur tous les bateaux et par tous les temps, un mélange, de 75 % de Kébao et 25 % de Cardiff ou mieux encore de « Japonais », n'est pas inférieur, comme combustible, aux charbons les plus cotés, le Cardiff pur, les briquettes de Saint-Étienne, les houilles de Bessèges et de la Grand-Combe. Quant aux médiocres charbons australiens et japonais, ce n'est pas eux qui empêcheront nos houilles de prendre place sur les grands marchés d'Extrême-Orient. « L'Australien » se fragmente plus encore que nos charbons de surface, et n'est utilisable que sur des grilles très resserrées ; il donne beaucoup moins de chaleur et, employé seul, maintient difficilement une pression normale. Pour les charbons japonais, dits de Takashima, dont les producteurs se sont hâtés de baisser leurs prix devant la concurrence de nos produits, ils brûlent dans toutes

les machines, avec une flamme très longue, mais en feux de paille, sans donner à quantités égales le tiers du calorique fourni par le « Kébao. » Si les Japonais ne renoncent pas à les voir employés autrement que pour leurs usages domestiques, ce n'est que mélangés à une forte proportion de nos charbons maigres qu'ils donneront de bons résultats ; on obtiendra ainsi un combustible d'un prix peu élevé et d'emploi plus que satisfaisant.

Nous ne parlerons pas ici des houilles récemment découvertes en Birmanie, qui sont encore trop peu connues et qui, du reste, se trouvent trop loin à l'intérieur des terres pour entrer jamais, au moins pour le prix, en concurrence avec nos charbons. Pour le moment, cela n'a guère plus d'importance que les gisements houillers reconnus dans la rivière Noire, et aux environs de Lang-son. Pendant longtemps encore, au point de vue commercial, on ne pourra exploiter avec profit que les gisements à proximité de la mer. Il est inutile également de parler des houilles et lignites, de formation éocène et miocène, découvertes dans l'île de Java et dont l'exploitation, abandonnée en 1872 par le gouvernement hollandais, récemment reprise par le sultan de Kouteï, ne donne guère par an plus de 2.500 tonnes de combustible.

3° En août 1890, la production de Kébao s'élevait à peine à 10 et 20 tonnes par jour ; deux mois après, elle atteignait 30 tonnes, sans puits, par la simple exploitation du charbon de surface ; à l'heure actuelle, Kébao [63] extrait jusqu'à 300 tonnes par jour et cette production s'accroîtra à volonté, les gisements reconnus assurant une quantité de combustible qu'on peut dire illimitée, et les débouchés s'étendant de jour en jour.

À côté de la consommation locale, qu'on peut évaluer à 200.000 tonnes par an, Hong-kong, Singapooré et Shang-hai absorbent à eux seuls plus d'un million de tonnes de charbons australiens, anglais, japonais ; et pour les mers de Chine, la consommation totale dépasse 3 millions. Ce n'est pas tout. M. Portal l'a dit : « Bientôt nos charbons tonkinois seront représentés sur le marché de San-Francisco », le plus important de toute l'Amérique du Nord, — et, ajouterons-nous, là-bas, ils ne rencontreront pas les préjugés que l'Europe a si longtemps fait peser sur eux, — là-bas où l'on emploie couramment, pour la navigation, l'industrie, même pour les usages domestiques, dans les poêles, — parce qu'on sait s'en servir — des lignites et anthracites bien inférieurs à nos charbons de surface...

Il faut rappeler ici le sage et prudent système adopté par la Société de Kébao pour faire coter ses produits sur les marchés étrangers : tandis que la compagnie de Hon-gay visait dès le début à emporter de haute lutte la victoire sur les houilles australiennes et japonaises, en entrant en concurrence avec elles à Hong-kong et Shang-hai et maintenant très-fermement ses prix de vente, basés sur la valeur des charbons par comparaison aux autres, et non sur le prix de revient, — Kébao commençait, dès 1890, par s'assurer des débouchés en Indo-Chine, en établissant des prix aussi bas que possible ; c'est ainsi qu'elle put passer un important marché avec les Messageries fluviales et devenir le fournisseur attitré de la plupart des industries locales. La Société avait tenu compte, très sagement, des obstacles qui retardent et entravent toujours l'introduction d'un combustible nouveau sur les grands marchés comme Hong-kong et même sur les navires des compagnies de navigation où souvent les capitaines sont à la merci de leurs mécaniciens : les commandants de steamers et les agents des compagnies n'ont pas tous l'entêtement patriotique, ni surtout l'autorité, d'un homme comme M. Rolland. Leurs mécaniciens et chauffeurs, accoutumés à se fournir en charbon ici ou ailleurs, et souvent à recevoir des commissions sur les ventes qu'ils ont facilitées, sont peu disposés à accepter sans difficultés toute combinaison de nature à déranger certains petits calculs ; n'est-ce pas ainsi que, à Hong-kong même, les producteurs des charbons australiens et japonais ont eu la plus grande peine à faire admettre leurs combustibles sur le marché ? N'a-t-il pas fallu des causes inattendues, grèves dans les houillères anglaises, prix exceptionnels, pour qu'on songeât d'abord à

mélanger ces charbons avec le Cardiff devenu rare sur la place, et plus tard à les utiliser sans mélange ! — La Société de Kébao, consciente des difficultés qu'elle rencontrait [64] au dehors dans les débuts, agit donc sagement quand elle s'interdisait de songer aux marchés étrangers avant le jour où elle serait en mesure de fournir un combustible de premier ordre, parfaitement trié, et dont nul n'oserait contester la valeur. Ce jour est, à l'heure présente, depuis longtemps venu : et on peut croire que nos houilles, assimilables par leur pureté et leur puissance calorifique aux charbons de Cardiff, c'est-à-dire aux meilleurs charbons du globe, se feront aisément adopter, puisque d'une part aucun combustible australien ou japonais ne leur est comparable, et que, d'autre part, après les essais et expériences que nous avons rappelés, il n'est pas permis de nier le « Kébao ». — pas plus que le soleil. Tant pis pour ceux qui ne le voient pas !

Nous ne pouvons, à l'heure actuelle, étudier la question des prix de vente. Mais dès maintenant, il est établi que ces prix seront bien inférieurs à ceux des bons combustibles tels que le Cardiff, vendu à Singapore de 14 à 15 piastres la tonne, ou les briquettes de la Grand-Combe, vendues 20 francs à Marseille, soit environ 8 piastres ³⁶, etc., etc. Or, pour prendre en exemple la plus riche de nos compagnies de navigation, les steamers des Messageries Maritimes, qui chargent au départ de Marseille les briquettes dont nous venons de parler, « font leur plein », en passant à Port-Saïd, Aden, Colombo. Singapoore, avec du Cardiff, souvent mélange dans ces deux derniers ports de charbons australiens ; à Hong-kong, on chargeait du Takashima, pour le mêler au Cardiff. Comme on le voit, les sociétés de navigation auront un immense intérêt à brûler au lieu de Cardiff pur un mélange (75 % Kébao et 25% Cardiff) qui donnera d'aussi bons résultats et permettra de notables économies, les charbons du Tonkin pouvant être livrés à un prix moindre que 8 piastres la tonne : c'est le prix de vente du « Hon-gay ». En effet, nous avons en Indo-Chine la main-d'œuvre annamite, l'une des moins coûteuses du monde entier. Au début, on s'en souvient, l'exploitation de Kébao avait préféré la main-d'œuvre chinoise à l'emploi de mineurs indigènes ; mais actuellement, elle occupe plus d'Annamites que de Célestes, et le nombre des premiers augmente chaque jour, maintenant que l'antique réputation de « l'île malsaine, livrée aux tigres, maudite depuis que les diables étrangers ont blessé le dragon impérial », ne les écarte plus ; ils trouvent là bas un travail bien rétribué à leurs yeux, des habitations propres et salubres, des chefs qui ne les molestent ni ne les tracassent, et qui sont disposés à employer à des labeurs agricoles, la vocation la plus réelle du Tonkinois, ceux qu'un salaire supérieur n'attirera pas ou ne retiendra pas au travail [65] des mines. Encore quelques années, et cette île de Kébao, grande comme un département français, nourrira une dense population, répartie entre les mines, les rizières et cultures riches qu'on va bientôt entreprendre sur une vaste échelle ; et si, par hasard, quelque vieux compagnons des pirates d'autan, de Tiên-duc ou de Luu-ky, se décide à reprendre la campagne après quatre ou cinq années de repos, ce n'est plus à Kébao qu'il viendra chercher un refuge.

Telle est la puissance salutaire du travail et de l'industrie. Aviser un pays sauvage, peuplé de fauves, parcouru parfois par des bandits, insalubre, inhospitalier avec ses fourrés impénétrables et ses roches inaccessibles, — s'y rendre, le visiter, deviner les richesses qu'il recèle, et concevoir le grandiose projet de les tirer au grand jour, et de les offrir à sa patrie ; étudier, travailler, lutter, deux ans, cinq ans, dix ans, se prendre corps à corps avec tous les obstacles, tous les périls ; risquer chaque jour la maladie, la mort, la ruine, le ridicule peut-être ! — et enfin, un beau jour, convier tout un pays à constater l'œuvre accomplie, à porter le tribut de son admiration : — voilà ce qu'a fait M. Portal, ce petit méridional blond et replet, à l'œil doux et malin, au front de chercheur ; d'aucuns, parmi ses amis, prétendent que, pratique entre tous, ardent et

³⁶ Ces briquettes se composent d'une matière grasse, résine ou autre, et de charbons français (Saint-Étienne). Elles encrassent les machines plus que ne le fait le Cardiff.

persévérant au travail, il ne se contente pas de ce qu'il a fait, et roule dans son crâne d'impossibles espoirs, que sais-je ? détrôner Haïphong, remplacer Hong-Kong par la ville future de Port-Wallut ! — Ah ! pauvres gens, si vous dites vrai, respectez cet homme et l'admirez, mais ne le blâmez pas ! Et dites-vous bien ceci : pour l'homme d'action, pour le calculateur le plus positif, le plus terre-à-terre, l'espoir démesuré, les vastes hypothèses, le rêve même, sont le mobile intime, le moteur secret, et aussi le large coup d'aile du vent, qui délasse des fatigues et console des ennuis. — Et, en fin de compte, savez-vous bien ? ceux-là qui voient plus loin que les autres, par la passion ou l'intelligence, finissent souvent par avoir raison : et, d'autre part, ceux-là seuls réussissent qui, par avance, avaient rêvé plus qu'ils ne feront jamais, ceux-là que la plus merveilleuse réalisation, intérieure à leurs espérances, ne satisfait pas.

*
* *

...Et voilà les réflexions qui se pressaient dans notre tête, tandis que le *Saïgon* glissait, en plein soleil, sur les eaux calmes, à travers les cent mille îlots de cette région, « d'un aspect assez unique sur la terre », comme Loti a dit quelque part, — « avec ses gigantesques menhirs, [66] « sortant partout de la mer, des menhirs qui défilent les uns après les autres, un monde de *pierres debout* formant des avenues, des cirques des dédales... ». — Entre Kébao et la baie des Fai-Tsi-Long, le steamer longe aussi de longues îles, des terres rouges et sèches qui s'élèvent en pente douce, avec comme de régulières allées de pins aboutissant à des massifs touffus. Puis d'autres îles se développent, à tribord et à bâbord, en chaîne monotone, une suite de mamelons arrondis d'égale hauteur, hérissés d'arbres où, dans le fouillis vert, éclate parfois la touffe sanglante d'un *flamboyant*. Et le large apparaît tout à coup entre deux caps rocheux, semé d'îlots plus lointains ; et tout là-bas, pareilles à des oiseaux de vaste envergure, deux jonques de pêche, leurs voiles déployées, se hâtent vers Hai-nan. La baie d'Along, circulaire et profonde, dans son cadre de falaises : à peine, vers Hongay, aperçoit-on par une trouée étroite quelques collines mollement arrondies, déboisées, tapissées d'herbes et de brousses aux teintes claires, qui contrastent si fort avec les abrupts îlots de calcaire à la dense, épineuse et noire végétation. Autour de nous, les immenses blocs de schiste et de marbre, à pic sur l'eau verte et transparente qui fait penser à ces émeraudes de la *Légende des Siècles*,

...où semble errer toute la mer.

Ils se dressent et se recourbent, les blocs géants, en athlètes ; ils se cabrent en furieuses licornes ; ils s'arrondissent en arche triomphale. Et cela ne finit jamais. Après les îlots et les écueils, d'autres encore, d'autres toujours, par centaines, par milliers, tous hautains, hérissés et sombres — c'est l'air de famille, cela mais chacun, l'un après l'autre, l'un près de l'autre, tenant en éveil l'attention sans cesse étonnée, l'émerveillant sans trêve par l'infinie variété des formes et des attitudes. Ici se dresse un rocher pareil à quelque gigantesque batracien, une grenouille antédiluviennne qui bâillerait au soleil toute ruisselante de la marée qui descend ; à côté, ne dirait-on pas un mammoth des temps abolis, avec son épaisse fourrure ? Il semble qu'on traverse, comme le prince de la *Belle-au-Bois-Dormant*, une contrée où, par quelque magie, tous les vivants, animaux et végétaux, se seraient endormis, mais depuis les temps géologiques, dans la pose où les surprit la baguette d'un génie ou d'une fée. Là-bas, s'érigent trois blocs verticaux, unis par un bloc transversal qu'ils supportent et par des lianes qui gracieusement les enlacent et les décorent de leurs volutes. Pour quel héros de tragédie, ce colossal arc-de-triomphe ? Sur une étroite plage de sable, quelques croix de bois noir, éparses, protégées des vents, rappellent les soldats et marins qui furent enterrés [67] ici, de 1883 à 1885, quand nous avions plusieurs canonnières en permanence sur la baie d'Along.

Au pied de la muraille rocheuse, non loin de là, s'ouvre une arche découverte seulement à l'heure de la marée basse, — le seuil, qu'on franchit en canot ou en sampan, d'un petit bassin intérieur. Passez, en longeant les rochers, en évitant d'accrocher votre barque à leurs coupantes arêtes, aux bancs d'huîtres et de moules : et vous arriverez, en quelques coups de rame, au centre d'un cirque merveilleux, au pied d'une haute falaise circulaire aux murs blanchâtres, inaccessibles au plus habile gymnaste, où dans les fentes du calcaire s'épanouissent de beaux cycas étalant leurs magnifiques palmes disposées en forme d'urne sacrée...

Et maintenant nous sortons de la baie, par un canal maritime ; à l'orient apparaissent les Norway, trois îlots à pic qui vont recevoir un phare ; puis, tandis que nous longeons la Cat-ba, là-bas vers Haïphong les promontoires de Do-son s'allongent entre le ciel et la mer. Déjà, à tribord, nous laissons Quang-yên reconnaissable aux toits rouges de Van-miêu et de l'hôpital, et les îles plates, Niêu-phong et Ha-nam, qui nous en séparent. Deux heures encore, et le *Saïgon* remontera le Cua-cam pour nous déposer en ville de Haïphong...

Et nous repensons, certes sans mélancolie, au jour, ancien déjà, où, au commencement de 1886, nous abordions pour la première fois la terre tonkinoise. Que de progrès accomplis, depuis ce jour ! vous en souvient-il, compagnons, de ces dures années du début où, tous les six mois, on se croyait sous le coup d'une évacuation, où le commerce languissait, où l'industrie se refusait à se développer ici, où l'on n'osait encore penser aux exploitations agricoles, parce que la confiance manquait, et les capitaux ? Aujourd'hui, M. de Lanessan a pu dire, aux applaudissements de tous, ces vérités qu'il est nécessaire de rappeler souvent, après avoir indiqué ce qui a été fait en Indo-Chine :

« Par la pacification du pays, nous avons vu les cultures s'accroître ; par la liberté du commerce, nous avons provoqué l'exportation du riz et conduit les paysans à s'adonner de plus en plus à sa culture. Le mouvement provoqué dans cette voie ne s'arrêtera plus. Après avoir demandé des ressources à ses rizières, l'Annamite, instruit par l'exemple de nos agriculteurs, en demandera d'autres à la culture des plantes industrielles, au travail des usines et, la richesse se développant, nous verrons les impôts s'accroître, en nous fournissant à nous-mêmes de nouvelles ressources pour la création de l'outillage industriel, agricole et commercial du pays.

Allégé enfin, par la pacification, des charges considérables que le budget militaire lui a imposées jusqu'à ce jour, le budget local pourra rapidement, et sans peine, faire face à tous les besoins administratifs et à tous les travaux des services civils, travaux dont une partie d'ailleurs [68] est déjà faite, et consacrer ses plus-values à gager les sommes qu'il devra demander au crédit pour exécuter les grands travaux d'utilité publique dont le pays a un si incontestable besoin.

Quant à moi, je ne saurais me bercer de l'illusion qu'il me sera possible de remplir tout le programme que je viens d'indiquer. — Mais j'apporterai dans sa réalisation toute la ténacité dont je suis capable, m'estimant heureux de prouver ainsi ma reconnaissance et mon dévouement à tous ceux qui m'honorent de leur sympathie, et de contribuer dans la limite de mes forces à prouver qu'en dépit de sa réputation, le Français n'est pas moins colonisateur que les autres peuples. Mais comme tous les autres, il ne peut réussir en cette œuvre d'expansion que si les territoires sur lesquels il agit sont capables de lui rendre en richesse le travail et les capitaux qu'il y apporte. Or, nul autre pays du monde ne réalise mieux ces conditions que le Tonkin.

On le sait et on le dit déjà depuis longtemps à l'étranger, on commence à le savoir et à le croire en France : cette fête en est une démonstration irréfutable, et les capitaux qui commencent à se diriger vers nos mines, nos industries, notre commerce et notre agriculture, témoignent que nous entrons enfin dans une phase de progrès qui sera.

Messieurs, votre revanche glorieuse et celle de tous ceux qui ont foi dans le génie de la France. »

Nous ne saurions mieux terminer notre étude, et conclure que par cette citation. Oui, la cause du Tonkin a triomphé, sans retour possible ; une nouvelle ère s'ouvre pour cette colonie, que la France d'ores et déjà peut être fière de compter parmi ses



possessions — au premier rang de toutes, et de bien loin, par l'industrie, la richesse, par tout ce qui assure aux grands pays un magnifique avenir.

Le Journal Illustré
(*L'Avenir du Tonkin*, 13 septembre 1893)

Le premier numéro du *Journal Illustré* va paraître dans cinq ou six jours. Il sera consacré entièrement à l'exploitation des Charbonnages de Kébao. Le deuxième numéro donnera la description de la fabrique d'allumettes. La collection continuera en faisant connaître les principales entreprises industrielles et agricoles du Tonkin.

(Le Figaro, 7 novembre 1893)

Depuis hier 6 novembre, les actions et les parts de fondateur de la Société Kébao sont admises aux négociations de la Bourse, au comptant : 12.000 actions de 500 fr., entièrement libérées ; 5.000 parts de fondateur.

(Gil Blas, 7 novembre 1893)

Le Kébao reste à 612,50 après son admission au cours authentique.

On a pu lire dans divers journaux, qui ne varient pas beaucoup leur copie, et ont pris l'habitude de reproduire servilement les notes qu'on leur passe moyennant finances, qu'un navire russe allait, toute affaire cessante, se détacher de l'escadre de la Méditerranée pour inspecter les Charbonnages du Tonkin, notamment le Kébao.

Voilà du puffisme à l'américaine ou nous ne nous y connaissons pas. Qu'y a-t-il de vrai dans la nouvelle ? Rien probablement.

Mais à la faveur de ce ballon d'essai, on a écoulé un petit avis adressé aux actionnaires, les priant de passer à la caisse pour verser 125 fr. sur les actions créées au mois de juin. Il faut payer du 15 au 20 novembre, le conseil d'administration s'étant réuni tout exprès pour voter cette mesure.

Malheureusement, on ne connaîtra pas encore, au moment des versements, l'impression produite sur l'équipage du navire de guerre russe, puisque jusqu'à maintenant le capitaine semble avoir oublié l'ordre de partir pour Kébao.

Peut-être, après tout, ce navire n'est-il qu'un « bateau » monté aux actionnaires ?

C'est même infiniment probable.

Visite de M. Le Myre de Vilers
(*L'Avenir du Tonkin*, 18 novembre 1893)

Aux mines de Ké-bao

À Kébao, le délégué est reçu par M. Lefebvre, ingénieur en chef, en l'absence de M. Portal, directeur général. Après quelques instants, le *Tuyên-quang* se dirige sur Port-Wallut où M. Porchet, l'habile ingénieur de la maison Daniel et Cie, fait visiter les travaux du port. Impression excellente à la vue de tout ce qui a été fait en moins d'un an.

Retour à Ké-bao où le soir, un dîner de 14 couverts est donné par M. Lefebvre. Sont invités S. E. le kinh-luoc, M. Colas, lieutenant de vaisseau, commandant de la Marine en station à Ke-bao. etc.

Le samedi à 7 heures du matin, visite de la mine du « puits Lanessan ». M. Le Myre de Vilers, qui veut tout examiner par lui-même, revêt les vêtements cachou d'un garde principal, et descend dans le puits avec MM. Lefebvre, Tourren, Coqui, Morel et le chef mineur.

En bas, ils suivent nombre de galeries dans lesquelles on travaille. En dépit des formidables coups de tête que sa haute taille lui a valus au cours de son excursion, M. de Vilers remonte enchanté de ce qu'il a vu dans les galeries.

Il visite ensuite la ligne du chemin de fer en construction et s'embarque à 10 heures 1/2 pour Quang-yên, non sans avoir vivement félicité l'ingénieur en chef de la Société françaises des mines de Ké-bao.

(*Le Figaro*, 5 décembre 1893)

Deux publications récentes, *Autour du Tonkin*, par le prince Henri d'Orléans, et la *Revue indo-chinoise*, mettent en relief l'importance et l'avenir de nos charbonnages du Tonkin. L'affaire de Kébao, en particulier, constituée avec des capitaux exclusivement français, apparaît comme une entreprise appelée à un magnifique développement, grâce à la richesse de ses gisements et aux énormes débouchés qui lui sont ouverts

LES HOUILLÈRES DE KÉBAO
(*Le Journal des mines*, 17 décembre 1893)

Index.

LES ACTIONS DE KÉBAO À LA BOURSE DE PARIS
(*L'Avenir du Tonkin*, 30 décembre 1893)

Nous sommes heureux de faire connaître à nos lecteurs l'avis suivant que vient de publier la Chambre syndicale des agents-de change de Paris.

Pour tous ceux qui savent combien sont grandes les difficultés qu'ont à surmonter. en France même, les sociétés de récente formation, pour obtenir les honneurs de la cote officielle, le fait de l'admission des titres d'une société du Tonkin est des plus significatifs. Les hommes d'affaires, lorsqu'il s'agit de questions d'argent, d'ordinaire ne font pas de sentiment. C'est donc un premier pas qui a une haute valeur pour le crédit du Tonkin, en même temps qu'une marque de grande confiance dans nos richesses minières.

Voici l'avis dont il s'agit :

À partir du 6 novembre présent mois, les actions et les parts de fondateur de la Société de Kébao seront admises aux négociations de la Bourse, au comptant.

Ces titres seront inscrits à la première partie du Bulletin de la cote.

I. — 12.000 actions de 500 fr. émises au pair, entièrement libérées et au porteur.

Les 5.000 actions, n° 1 à 5.000, datées de 1889, coupon n° 1 attaché, doivent être munies de deux estampilles, constatant : l'une, l'augmentation du capital social de 2.500.000 fr. à 4 millions, — et l'autre, l'augmentation du capital de 4 à 6 millions.

Les 3.000 actions, n° 11.000 à 14.000 datées de 1892, coupon n° 1 attaché, doivent être munies de l'estampille constatant l'augmentation du capital de 4 à 6 millions.

Les 4.000 actions, n° 3.001 à 7.000, datées de 1893, coupon n° 11 attaché, portent le libellé du capital social actuel de 6 millions.

Les 5.000 parts de fondateur, n° 1 à 5.000, coupon n° 1 attaché.

Siège social : à Paris, avenue de l'Opéra, 19.

M. LE MYRE DE VILLERS A KÉBAO
(*L'Écho des mines et de la métallurgie*, 31 décembre 1893)

M. Le Myre de Villers a visité les charbonnages de Hon-Gay et de Kébao. [...]

CHEMINS DE FER DU TONKIN
(*L'Avenir du Tonkin*, 3 janvier 1894)

.....
Avant de quitter le Tonkin, M. le gouverneur général Lanessan a voulu, dans la mesure du possible, régler l'importante question de la construction du réseau des chemins de fer. et, samedi dernier, les signatures ont été échangées à ce sujet.

Toutefois, ces contrats ne deviendront définitifs que lorsqu'ils auront reçu l'approbation des Chambres ; celles-ci auront à se prononcer sur l'exécution de ces grands travaux et sur les combinaisons financières proposées pour faire face aux dépenses qu'ils occasionneront.

Voici de quelle façon se serait faite la répartition des voies ferrées à construire :

.....
À la Société des Charbonnages de Kébao ont été concédées les lignes de Lao-kai à Tien-yen, en passant par Yèn-bai, Tuyên-quang, Thai-nguyên, les Sept-Pagodes et Đông-triêu.

À KÉBAO
(*L'Avenir du Tonkin*, 27 janvier 1894)
[impression pâle, nb corr.]

Depuis trois jours, les Russes sont dans nos mers.

Ainsi que l'avait annoncé *L'Avenir du Tonkin*, le croiseur russe *Zabiaca*, parti le 22 de Hong-Kong, est arrivé à Port-Wallut à une heure le 24 et a mouillé ses ancres en face de la direction de la Société des charbonnages.

Le *Zabiaca* est un beau navire qui ne cale que 4 m. 50 et qui pourra facilement passer la barre : il doit arriver à Haïphong aujourd'hui même. Ce croiseur, commandé par le capitaine de frégate A. M. Domojiroff, un des plus jeunes officiers de son grade dans la marine russe, a un état-major composé de 14 officiers et 138 hommes d'équipage. Il porte 17 canons, et ses machines *Compound* de 1.500 chevaux de force donnent au navire une vitesse moyenne de 14 nœuds.

La longueur du navire est de quatre-vingt mètres, sa largeur de dix ; il est éclairé à l'électricité. Le commandement en second est exercé par M. Litirenoff, officier de grand mérite, qui a dernièrement conduit de Cronstadt à Wladiwostock un torpilleur, besogne des plus ardues, même pour un marin aussi expérimenté que lui, car dans cette

immense traversée, le petit bâtiment a plus d'une fois embarqué des paquets de mer par ses cheminées.

Dès que le *Zabiaca* a mouillé ses ancres, M. le lieutenant de vaisseau de Verchères, commandant de l'*Estoc*, se rend à bord du navire ; il est accompagné par MM. Portal, directeur général, et par M. de Matharel, secrétaire général de la Société de Kébao : ces messieurs sont reçus de la façon la plus cordiale par le commandant Domojiroff et ses officiers.

Vers quatre heures, le commandant du croiseur et ses officiers descendent à Port-Wallut. Au nom de la Société de Kébao, le directeur général leur souhaite la bienvenue sur la terre du Tonkin. Pendant cette cérémonie, de nombreux cris de : *Vive la Russie !* sont poussés par le personnel des mines et par les passagers du courrier des Correspondances fluviales, la *Luciole*, qui passe juste à ce moment devant le quai de la société. Les officiers russes répondent par les cris de : *Vive la France !*

Le même soir a lieu le dîner offert par M. Portal, directeur général, et M. de Matharel, secrétaire général, au nom de la Société de Kébao et du conseil d'administration, salue le commandant et les officiers du *Zabiaca* et finit son toast en le portant la santé de S.M. L'Empereur de Russie. M. le commandant Domojiroff, en répondant à ce toast, fait ressortir toute l'importance des mines de charbon du Tonkin et le rôle considérable qu'elles sont appelées à jouer en Extrême-Orient ; il boit à l'avenir et à la prospérité du Tonkin, s'étend sur l'importance qu'ont eues les relations entre les marines des deux pays et l'influence qu'elles ont exercée sur l'origine de l'alliance franco-russe, et porte un toast à la marine française. Le commandant de Verchères, rappelant les souvenirs de Cronstadt, boit à la marine russe, pendant que les assistants, debout, poussent les cris de *Vive la Russie ! Vive la France !* Mercredi matin, les officiers russes ont visité les mines de Kébao et sont descendus au fond du puits de Lanessan, ont parcouru les différentes couches exploitées et sont revenus enchantés de leur tournée. Après la visite, un déjeuner intimé réunissait les officiers à la direction et, le soir, avait lieu le dîner offert, à bord du *Zabiaca*, par le commandant Domojiroff au personnel de la société. À ce dîner assistaient également le commandant de Verchères, le capitaine Adeline et le Père Grandpierre. De nombreux toasts ont été portés et la plus grande fraternité, la cordialité la plus vive n'ont pas cessé de régner.

M. le gouverneur général est arrivé jeudi matin à onze heures à Port-Wallut, venant à pied de Kébao le long de la ligne du chemin de fer qui, aujourd'hui, est presque complètement terminée. Aussitôt arrivé, M. de Lanessan reçoit le commandant Domojiroff et son état-major et retient ces messieurs à déjeuner. -Y assistaient également, outre la suite du gouverneur général, M. le général Duchemin et son aide de camp, le personnel de Kébao et de nombreux industriels et colons venus de Hanoï et de Haïphong. Au dessert, M. de Matharel, au nom du conseil d'administration de la Société de Kébao, porte à la santé de M. le gouverneur général et boit à son retour prochain au Tonkin.

M. le gouverneur général répond en faisant l'éloge de M. Portal qui a dirigé les travaux des charbonnages avec une activité et une énergie remarquables ; il boit en même temps à la marine russe. Le commandant du *Zabiaca* répond en buvant à la santé de M. le gouverneur général et à la prospérité commerciale et industrielle du Tonkin.

Dans le courant de l'après-midi, M. de Lanessan a officiellement rendu sa visite à M. le commandant Domojiroff : à bord, les honneurs militaires-lui sont rendus, et, reçu d'abord par le commandant Domojiroff, les officiers du *Zabiaca* l'invitent à leur carré. Au départ de M. le gouverneur général, le croiseur tire quinze coups de canon, pendant que les officiers russes et l'équipage poussent les cris de *Vive la France !*

À cinq heures, les invités de la Société de Kébao sont admis à visiter le croiseur russe, et sont très cordialement reçus par les officiers du navire. On fraternise, on trinque et de nombreux toasts sont échangés.

Le soir a lieu le dîner offert par la Société de Kébao.

M. le gouverneur général porte la santé de S. M. l'Empereur de Russie, le commandant Domojiroff répond en proposant de boire à M. le président Carnot. M. de Matharel demande au commandant russe l'autorisation de donner le nom de *Zabiaca* à l'île qui fait face au quai de Port-Wallut. À onze heures du soir, les officiers russes quittent Port-Wallut, accompagnés par de frénétiques hurrahs.

M. le Gouverneur général remonte à bord du *Tuyên-quang* et appareille à une heure du matin pour Mon-cay.

LES CHARBONNAGES DU TONKIN

MINES DE KÉBAO

(*L'Avenir du Tonkin*, 30 mai 1894)

Le *Specialist*, navire anglais de 4.300 tonnes, est arrivé à Port-Wallut le 13 mai, avec un chargement de 3.000 tonnes de matériel destiné à la société minière.

Le capitaine du navire, — le *Specialist* est le premier grand steamer qui vienne accoster au quai, — a été on ne peut plus étonné en voyant la facilité avec laquelle pouvaient se faire toutes les manœuvres de la mise à quai, et les opérations du déchargement, qui s'est effectué en beaucoup moins de temps que les douze jours qui avaient été prévus par la charte-partie.

Le matériel apporté se compose des wagons du chemin de fer, le matériel des usines de lavage et d'agglomérés, la canalisation d'eau et quinze cents tonnes de brai.

On va s'occuper rapidement de l'installation des usines pour pouvoir commencer au plus tôt la fabrication des briquettes ; dans une couple de mois, tout cela sera fait, et la Société de Kébao sera alors seule à posséder au Tonkin et en Extrême-Orient un outillage modèle, aussi complet et aussi perfectionné que celui de nos mines les mieux outillées de l'Europe.

Le déchargement du brai s'est fait dans d'excellentes conditions, grâce à la main-d'œuvre du pays et à l'habileté montrée par le personnel de Kébao dans la manière d'en faire usage. Les ingénieurs des mines de Kébao n'étaient pas sans appréhensions au sujet de cette opération des plus délicates car, même en Europe, les opérations de ce genre sont généralement suspendues de mars à octobre et le *Specialist* est arrivé à Port-Wallut au moment de nos plus fortes chaleurs et après avoir séjourné huit jours à Saïgon.

Ce résultat est absolument concluant et montre les facilités de travail que l'on peut obtenir dans ce pays lorsqu'il est bien conduit.

MINES DE KÉBAO

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

Nous avons donné, ces jours derniers, un compte rendu de l'assemblée générale des actionnaires de la Compagnie française des charbonnages du Tonkin.

Nous venons de recevoir les rapports concernant les mines de Kébao et les résolutions qui ont été prises à l'assemblée générale du 1^{er} mai dernier ; nous nous faisons un devoir de les publier, certain que nous sommes que ces communications-intéresseront tous ceux qui s'occupent de la marche des entreprises de notre colonie.

Rapport
à l'assemblée générale ordinaire du 1^{er} mai 1894

Messieurs,

Les comptes que nous allons vous présenter ne témoignent d'aucune modification dans les opérations de votre société pendant l'exercice. Votre conseil n'a pas cru, en effet, devoir entreprendre de nouvelles opérations financières en Indo-Chine et a continué à limiter l'emploi de votre capital à l'exécution des contrats existant entre la Compagnie du Tonkin et la Société des mines de Kébao.

Cependant, nous devons vous dire que cette réserve ne nous a pas empêchés de suivre avec intérêt le développement des affaires du Tonkin, et de nous tenir au courant des grandes entreprises qui peuvent éventuellement y prendre naissance.

Nos contrats avec la Société des mines de Kébao ayant reçu, cette année, leur exécution intégrale, le produit de nos avances à cette société nous permet de vous proposer la distribution d'un dividende de 7 fr. 50 par action. Ce dividende sera plus élevé lorsque, comme cela se produira pour l'exercice prochain, la totalité des avances stipulées sera productive dès le début de l'exercice.

Pendant le second semestre de 1893, et conformément à la délibération de l'assemblée générale du 29 juin 1893, nous avons mis à votre disposition les titres au porteur de vos actions. La plupart d'entre vous ont profité de la faculté qui leur était offerte.

Il nous reste à vous faire connaître le bilan que nous soumettons à votre approbation (fr.) :

ACTIF	
Actionnaires	1.502.750 00.
Banquiers	160.889, 85
Société Kébao	1.369.023,20
Frais d'étude et de constitution	16.651,40
Frais généraux	25.160 73
Total	<u>3.074.675 18</u>
PASSIF	
Capital	3.000.000 00
Profits et pertes	74.675 18
Total	<u>3.074.675 18</u>

ACTIF

Actionnaires. — L'exécution de nos engagements avec la Société Kébao nous ayant obligé à appeler, en mars 1893, le 2^e quart de notre capital social, le compte « actionnaires » a été réduit à 1.500.000 fr. Un versement en souffrance de 22 actions l'a augmenté de 2.750 fr. à 1.502.850 fr.

Banquiers. — Les sommes disponibles chez vos banquiers s'élevaient, au 31 décembre 1893, à fr. 16.851,40.

Société Kébao. — Comme nous venons de vous le dire, les avances faites à la Société de Kébao ont aujourd'hui atteint le plein du chiffre prévu aux contrats que nous avons passés avec elle.

Le compte débiteur de cette société s'élève, au 31 décembre 1893, à fr. 1.309.023.20.

Frais de constitution. — Ce compte s'est augmenté de frais d'impression des statuts et des titres au porteur. Il s'élevait au 31 décembre 1893 à fr. 16.851,40

Frais généraux. — Les frais généraux pour partie soldés au 31 décembre 1892 présentaient à l'entrée de l'exercice 1893 un solde débiteur de 10.405,47

Il faut y ajouter 14.775,26

Montant des frais généraux de 1893, ce qui porte le compte au total de fr. 25.160,73

PASSIF

Capital. — Le capital figure au passif du Bilan pour.

Profits et pertes. — Le compte Profits et pertes présente un solde bénéficiaire de 74.675,18

Se décomposant ainsi :

Intérêts des avances à Kébao 69.736,20

Produit des fonds en dépôt chez les banquiers 1.970,23

Intérêt de retard sur ce versement 2.968,75

Somme égale 74.675,18

Ce bénéfice, réuni aux bénéfices précédents, nous donne un total de fr. 13.7674.14 [sic] depuis l'origine de la société et nous a permis, en dehors du dividende proposé et de la réserve statutaire, d'amortir la totalité des frais généraux qui, comme vous le savez, Messieurs, ont été assez importants par suite des missions que nous avons dû envoyer au Tonkin

soit 88.159,69

ainsi que 10 % du compte « frais de constitution » 1.685,00

Montant des amortissements depuis l'origine de la société 89.844,09

Par l'exposé qui précède, vous avez constaté Messieurs, que les bénéfices bruts de l'exercice 1893 se sont élevés à fr. 74.675,18

Si, de cette somme, nous retranchons le montant du compte « frais généraux » solde exercice 1892 et 1893, soit : 25.160,73

Il nous restera comme bénéfice la somme de 49.514,45

Entièrement disponible et dont nous vous proposons la répartition suivante :

Réserve statutaire 5 %	2.475,70
Amortissement de 10 % des frais de constitution	1.685,00
Dividende de 3 % sur le capital versé, soit 7,50 brut sur 6.000 actions	45.000
	<u>49.160,70</u>

Il resterait à reporter un solde de 353,75

Nous espérons, Messieurs, que vous voudrez bien adopter la répartition que nous vous proposons.

Nous avons le triste devoir de vous faire part de la mort d'un de vos administrateurs, M. Étienne Fould, enlevé par une longue et cruelle maladie. Vous vous associerez à nos regrets.

En raison du caractère particulier de nos opérations sociales, le conseil n'a pas cru nécessaire de pourvoir à son remplacement.

MM. les commissaires vont vous donner lecture de leur rapport et nous vous proposerons ensuite le vote des résolutions suivantes :

- 1° Approbation des comptes de l'exercice 1893 ;
- 2° Fixation du dividende pour l'exercice 1893 ;
- 3° Nomination de MM. Gernaert et de Labriolle, commissaires des comptes pour l'exercice 1894, et fixation à 800 fr. de leur allocation.

Rapport des commissaires

Messieurs,

Conformément à l'article 27 de vos statuts, nous avons procédé à l'examen des livres et des comptes de votre société pour l'exercice 1893.

Nous avons constaté que le Bilan qui vous est soumis est parfaitement conforme aux écritures.

Le versement du 2^e quart appelé sur les actions a été entièrement effectué, sauf pour 22 actions.

Les frais généraux de l'exercice se sont élevés à fr. 14.755,26 transportés aux profits et pertes.

Ce dernier compte se solde par fr. 49.514.45
que votre conseil vous propose de répartir ainsi :

À la réserve statutaire 5 %	2.475.70
Amortissement des frais de constitution 10 %	1.685 00
Aux actionnaires 7,50 par action	45.000.00
Solde reporté	353.75
Ensemble	49.514.47

Depuis son origine, votre compagnie a amorti tous ses frais généraux, sauf le solde du compte « frais de constitution » s'élevant à 15.166.40

Cette somme représente seulement 1 % du capital versé et peut être amortie par annuités.

Nous estimons donc que ce premier dividende est bien acquis.

Nous vous proposons d'approuver les comptes qui vous sont soumis et la répartition qui vous est proposée par le conseil d'administration.

Paris, 13 avril 1894.

C. GERNAERT.
E. de LABRIOLLE.

Résolutions votées par l'assemblée générale

Première résolution

L'assemblée donne son approbation aux comptes de l'exercice 1893 tels qu'ils lui sont présentés par le conseil d'administration.

Deuxième résolution

L'assemblée approuve la répartition d'un dividende de 7 fr.50 brut par action proposée par le conseil d'administration.

Troisième résolution

L'assemblée nomme MM. Gernaert et de Labriolle, commissaires des comptes pour l'exercice 1894, et fixe à 800 fr. l'allocation des commissaires.

Après épreuve et contre-épreuve et à l'unanimité, ces résolutions sont successivement adoptées par l'assemblée générale.

Haïphong
Ceux qui nous quittent
(*L'Avenir du Tonkin*, 11 août 1894)

Sont partis pour France via le dernier courrier :
M. Lefèvre, ingénieur principal à Ké-bao.
Bon voyage, bonne santé, bon retour.

Compagnie de Kébao
(*L'Argus*, 12 août 1894)

Du rapport présenté par le conseil d'administration à l'assemblée générale qui a approuvé les comptes de l'exercice 1893, il résulte que, jusqu'au 31 décembre dernier, la société a dépensé une somme totale de 6.900.847 fr. 81 c.

Elle se décompose comme suit :

Domaine et concession		500.000 00
Dépenses d'installation et matériel		3.741.987 79
Exploitation de la mine		1.210.613 08
Frais généraux :		
Exploitation :	787.093 82	
Paris :	203.469 10	990.562 92
Études et frais de constitution		220.613 38
Enregistrement		25.995 10
Approvisionnements divers		210.775 54
Ensemble		<u>6.900.547 81</u>
Le reste de l'actif est composé de :		
3.827 actions non libérées :	881.780 00	
Caisse et banquiers :	97.648 14	
Débiteurs divers :	53.201 96	1.032.600 10
Total de l'actif		<u>7.933.147 91</u>

Quant au passif, il comprend :

Le capital social	6.000.000 00
-------------------	--------------

Le montant des avances restant dues à la Compagnie commerciale et industrielle du Tonkin	1.369.023 20
Les créiteurs divers	148.008 66
La réserve d'assurance	12.284 38
Le produit de la vente du charbon, figurant :	
En 1890, pour :	19.868 80
En 1891, pour :	53.865 61
En 1892, pour :	137.254 73
En 1893, pour :	174.722 32
Factures non réglées au 31 décembre : 21.123 21	406.831 67
Total du passif	<u>7.933.147 91</u>

Le rapport fait ressortir que les dépenses générales de l'année 1893 ont atteint 2.800.000 francs, alors que les ventes de charbons n'ont produit que 195.800 francs environ ; mais il ajoute que c'est par l'importance même des dépenses de premier établissement et d'installations que se justifie la faiblesse de la production.

D'autre part, les ressources disponibles, 979.398 francs, paraissent suffisantes à l'achèvement complet des installations ; mais il est douteux qu'elles permettent d'assurer aussi la marche définitive de l'exploitation.

Cependant, le conseil affirme que le marché des charbons en Extrême-Orient attend avec impatience l'apparition des produits de Kébao et que tout lui fait croire qu'ils y seront rapidement absorbés. Ces prévisions doivent, dit-il, encourager les actionnaires à envisager l'avenir avec la plus grande confiance.

Malgré ces bonnes paroles — les rapports en sont toujours généreux —, les actionnaires remarquent avec regret combien se prolonge la période préparatoire, celle où l'ingénieur taille son crayon, et combien faible est la vente annuelle de charbon. Il se dit, avec une certaine apparence de raison, qu'on aurait bien pu, si la houille de Kébao était si recherchée, pousser un peu à la vente sans attendre la mise au point parfaite de tous les interminables préparatifs dont les rapports donnent depuis cinq ans l'historique.

Selon toute apparence, le découragement prendrait même les fidèles si l'on en arrivait à solliciter de nouvelles souscriptions pour de nouvelles dépenses.

Sans doute la compagnie elle-même a compris la nécessité de rendre confiance à ses intéressés ; la note d'allure officieuse suivante tend à le faire croire :

« Des dépêches de l'Indo-Chine nous apprennent que l'installation des usines de Kébao a été complètement terminée en juillet et que l'exploitation régulière a commencé immédiatement sur la base d'une production de 300 tonnes par jour. Nous ajouterons que le courrier de juin, arrivé il y a quelques jours, annonce que la mine sera d'ici quinze mois, en mesure de fournir 600 tonnes par jour et que cette production ira ensuite en se développant.

L'administration de la marine à Saïgon et des maisons importantes de Cochinchine ont déjà demandé des charbons à Kébao et procèdent à des essais dont on attend de bons résultats.

Les prix ordinaires du charbon à Hong-Kong sont de 7 piastres $\frac{3}{4}$ la tonne ; le prix d'exploitation à Kébao, en juin dernier, était de 2 piastres $\frac{5}{8}$, prix qui pourra être encore diminué par l'exploitation courante et régulière. »

LES NOUVELLES INSTALLATIONS DE KÉBAO
(*L'Écho des mines et de la métallurgie*, 12 août 1894)

Le *Specialist*, navire anglais de 4.300 tonnes, est arrivé à Port-Wallut le 13 mai avec 3.000 tonnes de matériel pour la Société de Kébao. C'est le premier grand navire qui accoste au quai de Port-Wallut et le mouvement s'est fait avec une simplicité et une facilité qui ont étonné le capitaine du navire. Cela a en outre facilité beaucoup le déchargement, car en moins de 12 jours de planches [?] accordés par les armateurs, le navire a été complètement déchargé. Le matériel apporté comprend toutes les usines de lavage, d'agglomérés, les wagons du chemin de fer, la canalisation d'eau, de matériel divers et 1.500 tonnes de brai.

Dans deux mois, les installations de Port-Wallut seront complètement montées et la Société de Kébao sera la seule à posséder ainsi au Tonkin et en Extrême-Orient un outillage aussi complet et aussi perfectionné que la mine la mieux outillée de l'Europe. Ce déchargement a permis en outre de résoudre un problème qui n'était pas sans inquiéter nos ingénieurs des mines ; il s'agit du transport et du chargement du brai au moment des grandes chaleurs. Ce travail s'est très bien fait et sans beaucoup de difficultés, et cependant le *Specialist* est arrivé à Port-Wallut au moment le plus chaud de l'année.

Les nouvelles télégraphiques arrivées depuis indiquent que les travaux sont maintenant terminés et que, depuis le 1^{er} août, les usines ; sont en plein fonctionnement après des essais satisfaisants, ce qui est très important vu les événements de Corée qui ont provoqué la hausse des charbons.

La cote de la Bourse
et la guerre sino-japonaise
(*Paris-Capital*, 22 août 1894)

[...] Quant aux sociétés métallurgiques, susceptibles de fournir du matériel de guerre — surtout après la défense faite par le gouvernement anglais à ses nationaux — ne vont-elles pas profiter dans la plus large mesure de l'aubaine : Chantiers de la Loire, Aciéries de la Marine, Cail, le Creusot, etc. ? Aux Allemands, la Chine à cause de l'emprunt ; aux sociétés françaises, le Japon, et sans emprunt chez nous ! On ne pouvait pas demander davantage.

Enfin, une société qui végétait, puisqu'elle en était toujours aux espérances, allait, elle aussi, faire meilleure figure. La Société Kébao, si connue par ses multiples augmentations de capital, serait la mieux postée pour approvisionner les deux marines d'un charbon que l'on dit exceptionnel, puisqu'il réunit toutes les qualités des houilles françaises, anglaises et belges. Et, sur cette nouvelle sûre, on enlevait les cours de l'action Kébao à près de 600 fr. et de la part à près de 500 fr. Il a fallu en rabattre au plus vite, et les cours ont réagi de 100 fr. environ. On s'aperçut, en effet, que la Société Kébao n'était pas prête : elle a du charbon, beaucoup de charbon, mais elle n'est pas encore en état de l'extraire.

Son intervention ne pourra se produire que dans quelques mois au plus tôt. dans quelques années, peut-être. Qui sait ? À ce moment-là, les deux marines, bien que fréquemment renouvelées, ne seront plus qu'un souvenir au fond de la mer, si l'on en juge par la vivacité de la première rencontre.

Mais patience, on découvrira bien quelques autres valeurs que la guerre sino-japonaise pourra influencer. Allons, il y a encore de bonnes perspectives de hausse ! [...]

EXPOSITION DE LYON
Grand Prix
MINES DE KÉBAO
Société anonyme française.
Capital, 6 millions.
19, avenue de l'Opéra
(*L'Écho des mines et de la métallurgie*, 14 octobre 1894)

Au moment où la guerre asiatique met en pleine lumière la nécessité d'avoir des mines de charbon en Extrême-Orient, il nous a paru intéressant de porter plus particulièrement notre attention sur les mines de Kébao.

La Société française des mines de Kébao (Tonkin) a son exposition au pavillon de l'Indo-Chine, section des colonies, près du Lac. Le pavillon renferme dans son aile droite l'exposition de l'Annam et du Tonkin. C'est dans la salle réservée à cette colonie que se trouve l'exposition de Kébao. Cette société au capital de 6 millions expose trois splendides tableaux de M. Hugo d'Alesi, l'un mesurant 3 m. 50 x 3 m., les deux autres 3 m. x 3 m. Le plus grand représente la vue de Port-Wallut, rade de Tiên-Yên ; à droite de ce panneau, Kébao-ville, au bord de la mer avec un profil superbe de montagnes violettes sur fond d'azur. L'autre panneau donne la vue de Kébao-mines avec ses petits chemins de fer, la silhouette des puits, les baraques des colons et la mer sillonnée d'embarcations.

Au-dessous de ces toiles sont groupés les instruments miniers employés là-bas et plusieurs troncs d'arbres servant aux étaçonnages. Nous trouvons aussi de magnifiques échantillons de charbons extraits au Tonkin.

Les murs du pavillon sont garnis des plans des bâtiments, des machines d'extraction de la fabrique d'agglomérés de Kébao (construits par Zimmermann-Haurez et Cie, à Monceau-sur-Sambre), des lavoirs, et du triage.

Cette exposition européenne est singulièrement encadrée d'objets indigènes : thés, idoles, peaux de bêtes, etc., qui font étrangement ressortir les mines de Kébao. Que de richesses à exploiter et combien le jury a montré d'intelligence en accordant un grand prix à cette magnifique exploitation des nouvelles Indes françaises.

Historique et état actuel

Mais maintenant que nous avons vu rapidement la silhouette de la suggestive exposition de Kébao, entrons plus avant dans les détails.

M. de Matharel, le secrétaire général de la société, a fait un rapport sur place, qui, à tous les points de vue, mérite de fixer l'attention. Il marque comme une étape des mines de Kébao. Nous demandons la permission d'emprunter à ce très remarquable document la suite de cette étude, car ce sont des choses vues et vécues dont parle avec compétence M. de Matharel.

Voici en quels termes il s'adresse à son conseil :

Rapport de M. Matharel

Examiner l'état actuel des travaux, m'assurer du fonctionnement des divers services, enfin étudier aussi le côté commercial de notre affaire, tel est le thème qui m'avait été tracé.

Je vais m'efforcer de le développer devant vous avec d'autant plus de sincérité et d'exactitude que je comprends davantage l'intérêt que vous devez attacher, pendant ces années d'attente stérile, aux déclarations de ceux qui ont vu les résultats de vos sacrifices et ont pu mesurer quelle distance sépare encore votre entreprise du but à atteindre.

C'est par la mine qu'il faut commencer cette étude.

La production a été, vous le savez, volontairement ralentie depuis l'origine par suite de la difficulté du chargement et du transport des charbons extraits. Elle va pouvoir être rapidement augmentée le jour où fonctionneront le chemin de fer et les appareils mécaniques installés à Port-Wallut.

Les deux centres d'extraction actuellement mis en œuvre : le puits de Lanessan ou Kébao-mines, et le quartier de Caï-Daï, doivent suffire, pensons-nous, aux besoins de nos premières années d'existence.

Au puits de Lanessan, la seule couche exploitée en ce moment est la couche de la Descenderie. Mais à celle-ci va bientôt venir s'ajouter la couche A prise par deux travers-bancs au niveau 50 et au niveau 125. La production du puits passera ainsi de 90 à 370 berlines par jour, représentant au minimum 40.000 tonnes par an. Dans un avenir prochain, nous pourrions ajouter à ce chiffre la production, par un travers-banc au niveau 50, de la couche C, une de nos meilleures, et par un travers-banc à la cote 125, de la couche dite « hypothétique », dont l'existence, malgré son nom, a été parfaitement reconnue et déterminée par des travaux de surface, et qui sera certainement recoupée avant quelques mois. Notre puits sera alors dans des conditions d'exploitation aussi satisfaisantes que possible.

Le service de la recette extérieure du puits et celui de la machine d'extraction fonctionnent très régulièrement. Les chaudières de cette machine, placées en amont du puits, actionnent également le ventilateur et le treuil de la Descenderie. A chacun de ces postes sont employés des ouvriers indigènes déjà très au courant de leur travail. Les chaudières brûlent la plus mauvaise qualité de charbon, et les chauffeurs n'ont cependant aucune peine à maintenir la pression suffisante. En aval du puits a été installé, en vue de nos ventes de ces dernières années, un petit atelier provisoire de criblage et lavage.

L'exploitation de Caï-Daï, vous le savez, est une exploitation à flanc de coteau qui nous livrera tout l'amont-pendage d'un certain nombre de couches, lettrées de X à Z et de P à S, dont la puissance totale est considérable, et dont les charbons sont en général de première qualité. Nous aurons là pendant plusieurs années une grosse réserve de charbons, d'une extraction économique, et où nous pourrions puiser suivant les besoins de notre service commercial. Un seul travers-banc à la cote 7 a suffi jusqu'ici à la production de ce quartier ; mais en prévision de l'achèvement prochain des travaux du chemin de fer et du port, c'est-à-dire de l'accroissement rapide de la production, et aussi pour des motifs techniques dont je n'ai pas à vous entretenir, notre directeur préparait, au moment où j'étais à Kébao, l'attaque du gisement par plusieurs travers-bancs percés dans la montagne à des niveaux espacés d'une vingtaine de mètres, et reliés entre eux, à l'extérieur, par des plans inclinés. Les travers-bancs à la cote 22 et à la cote 45 étaient ainsi commencés ; on travaillait en même temps à l'aménagement des trémies destinées au chargement des wagons ; bref, à Caï-Daï régnait à ce moment une grande animation, et là comme à Kébao-mines, je n'ai pu que constater le zèle et l'activité de tous.

J'ai dit que les deux quartiers actuellement exploités étaient ceux de Kébao-Mines et de Caï-Daï-Mines. Mais des travaux de recherches ont été attaqués dans un troisième quartier, situé non loin de Caï-Daï, qui a reçu le nom de Mine-Remaury, et où notre directeur compte prendre encore un amont-pendage d'une certaine importance. Enfin, un ensemble très complet de reconnaissances géologiques opérées dans la région du Sommet-Double, à proximité de Port-Wallut, y ont fait constater un gisement

considérable, également exploitable à flanc de coteau, et qui sera pour l'avenir une précieuse ressource.

Pour transporter nos charbons au port d'embarquement, dans la rade de Tiên-Yên, vous savez qu'il a été nécessaire de construire un chemin de fer d'une longueur d'environ 12 kilomètres et demi, réunissant Kébao-Mines et Cai-Dai-Mines à Port-Wallut. J'ai vu ce chemin de fer à peu près achevé. Il ne restait plus guère qu'à réparer quelques mètres de tranchées ou de remblais où des glissements s'étaient produits, à élargir de 0 m. 60 à 1 mètre la voie de la Traînée-Verte entre Kébao et Cai-Dai, et à poser la voie ; encore l'ai-je vue établie sur 2 kilomètres environ du côté de Port-Wallut. Mais les ponts et les aqueducs étaient en place, l'écoulement des eaux était assuré tout le long de la ligne, et il est probable qu'à l'heure actuelle, les locomotives peuvent rouler d'un bout à l'autre de notre voie ferrée. La construction de cette ligne fait le plus grand honneur à notre directeur général qui en a très heureusement déterminé le tracé malgré les difficultés d'un terrain très accidenté. La dernière partie, notamment, depuis le Pont de l'Aigle jusqu'au col Pantel, contourne de la façon la plus pittoresque la baie des Nhaqués. Mais, coupée de ravins profonds, cette section a été longue à étudier, longue aussi et coûteuse à construire : il n'a pas pourtant été possible de trouver un autre passage.

Le col Pantel, situé à la cote 39, est le point initial de nos établissements de Port-Wallut. Il domine d'un côté la baie de la Direction, et de l'autre la baie de la Source, et forme le sommet d'un angle dont ces deux baies sont les branches. C'est dans la presque île triangulaire ainsi dessinée que se trouvent réunies toutes nos installations.

A quelques mètres du col, les wagons chargés, venant de la mine, iront s'arrêter au culbuteur hydraulique qui les déversera dans les premières trémies de notre usine de criblage, triage et lavage. Établie en gradins suivant un plan général inspiré à notre directeur par la disposition des lieux, cette vaste usine recevra les charbons et les faisant descendre d'étage en étage suivant leur classification, elle les déposera à divers stocks : stocks de gros et de braisettes lavées à la cote 23, stocks de séchage pour les menus lavés à la cote 17. Son alimentation d'eau est assurée par un barrage dans la région du Sommet double, à la cote 240.

Profitant de la même pente du terrain, l'usine d'agglomération, installée à la cote 17, prendra les menus dans les bassins de séchage, et rendra les briquettes à la cote 5, au niveau du quai d'embarquement.

Ces usines n'étaient pas encore arrivées à Kébao lorsque j'en suis parti. Le matériel dont elles se composent n'a pu quitter la France que vers le milieu de mars, avec un retard sur nos prévisions de deux mois environ, dû à une avarie du vapeur sur lequel il avait été chargé. Mais leur montage, dès qu'elles seront parvenues à Kébao, se fera, je crois pouvoir le dire, avec autant de promptitude que possible. Tout est prêt, en effet, pour recevoir les machines. Les maçonneries étaient, lors de mon séjour à Kébao, presque entièrement achevées. Les charpentes et la couverture étaient à pied d'œuvre et on allait procéder à leur installation. Les machines, une fois débarquées, auront donc pu être montées à couvert sous les bâtiments qui doivent les abriter. La rapidité de l'opération en aura été certainement bien plus grande.

Au pied des usines, à la cote 5, court une longue et large plate-forme. Un plan incliné de 160 mètres de longueur relie directement au col Pantel ce dernier étage de nos installations. Là se trouvent toutes les voies de chemin de fer pour le service du quai ; les chaudières destinées à mettre en mouvement les usines qui s'étagent au-dessus d'elles, et qui forment une énorme batterie ; les bassins à goudron ; l'atelier de réparation ; la bascule ; le magasin ; enfin, tout au bout, le quai.

Nous pouvons avoir la satisfaction de vous dire, Messieurs, que notre quai d'embarquement est entièrement réussi. Les travaux en ont été conduits avec la plus grande habileté par M. Porchet, chef actuel de l'ancienne maison Daniel et Cie, une des plus importantes du Tonkin. Un quai où, sans se préoccuper de la marée, sans pilote

même, les plus gros navires vont pouvoir accoster, le jour prochain où, de notre côté, nous serons en mesure d'y amener nos charbons, c'est là un ouvrage presque sans équivalent au Tonkin, dans ce pays où ne l'on peut mettre le pied sur une chaloupe, sans s'exposer aux retards et aux ennuis d'un échouage.

Notre port, au contraire, doublé de la rade immense et merveilleusement abritée dont il garde pour ainsi dire une des portes, offre à la navigation toutes les facilités, et une sécurité absolue. Les passes qui y donnent accès sont aujourd'hui connues, éprouvées, et pourront d'ailleurs être à peu de frais balisées et éclairées soit par nous soit par l'Administration. Quant au quai en lui-même, complètement terminé aujourd'hui, sa profondeur d'eau, soigneusement étudiée au moment où nous en avons pris livraison, offrait à marée basse 6 m. 50 au pied de la maçonnerie et 10 mètres à 7 mètres du pied de la maçonnerie, c'est-à-dire un fond suffisant pour les plus gros cargo-boats. C'est là un résultat acquis que nous devons proclamer bien haut, car cette sécurité assurée à la navigation dans notre port sera très avantageuse au développement futur de nos affaires.

Sur la plate-forme du quai, deux grandes grues roulantes à vapeur, de 8.000 kilos de force, doivent assurer le chargement rapide et économique des navires. Vous vous rendrez facilement compte, en effet, de l'intérêt que nous aurons à charger aussi rapidement que possible. Un navire de 3.600 à 4.000 tonnes se loue environ 5.000 liv. st. par mois, soit près de 500 francs par jour. Il importe donc de ne pas perdre un jour, ni même une heure, dans l'opération du chargement. A cet effet, votre conseil s'est arrêté à un système qui, il l'espère, lui donnera toute satisfaction. Les wagons destinés au service des stocks se composent d'une plate-forme sur laquelle sont placées deux caisses en tôle, rectangulaires, munies de portes latérales, et contenant 5.000 kilos de charbon. Les wagons ayant été amenés sous les grues, les caisses ou bennes seront l'une après l'autre déchargées dans les panneaux du navire. Les grues ont été étudiées pour permettre trente manœuvres à l'heure. Avec l'habileté des Annamites pour ce genre de travaux, ce résultat sera facilement atteint.

En arrière du quai, du côté de la rade Tiên-Yên ont été installés sur une côte boisée les bureaux et les maisons d'ingénieurs et d'employés. Le type adopté pour ces constructions est simple et pratique ; exposées à la brise de mer, elles seront, même au temps des chaleurs, d'une habitation saine et agréable. La maison du directeur général, située à l'extrême pointe de la baie de la Direction, domine en plein la rade de Tiên-Yên, cette splendide rade qui peut-être n'a pas, comme ampleur et comme sécurité, sa semblable au monde, et qui n'est pas une des moindres valeurs de Kébao.

Par cet exposé rapide d'impressions encore fraîches, vous pouvez voir, messieurs, que si l'exploitation de Kébao n'est pas encore en marche efficace, au moins elle est créée, et chaque jour la rapproche de l'achèvement définitif. Travailleur infatigable, M. Portal dirige ce vaste ensemble avec une activité et une ardeur qui auraient vite fait de briser une nature moins vigoureuse et moins énergique que la sienne. Bien secondé par les ingénieurs dévoués et par un personnel chez lequel les défaillances ont été jusqu'ici des plus rares, il a pu mener de front les travaux de la mine, du chemin de fer, du port, des constructions et installations extérieures, organiser les divers services qui fonctionnent aujourd'hui avec une grande régularité, stimuler les courages abattus, enfin, et ce n'était pas la partie la moins difficile de sa tâche, utiliser la main-d'œuvre indigène, la former, la discipliner, la surveiller, la nourrir. Vos agents de tous ordres, messieurs, mais surtout leur chef, ont loyalement tenu leurs engagements, et bien mérité de la société, et je crois que vous ne devez, leur mesurer ni vos éloges ni vos remerciements.

Il vous intéressera peut-être de savoir que Kébao, où ne vivaient guère, quand notre société y a planté son pavillon, que quelques bûcherons ou pêcheurs, compte aujourd'hui une population d'environ 10 à 13.000 Chinois ou Annamites. Plusieurs villages importants ont été créés, principalement à Kébao-Ville, à Cai-Dai-Mine, à Port Wallut. Là s'établissent, sur licences du directeur, des entrepreneurs et des marchands

chinois. Les maisons s'élèvent, acquérant chaque jour un caractère plus définitif. Le petit port de Kébao, où déjà est établi un poste de douane, a vu l'année dernière, indépendamment des chaloupes, chalands ou jonques au service de la société, un mouvement de soixante-dix jonques de commerce, chargées de marchandises indigènes. À Port-Wallut le mouvement est déjà bien plus considérable. Il ne se passe pas de jour que deux ou trois chaloupes chinoises, cabotant entre Moncay et Haïphong, n'entrent dans la baie de la Source. Les messageries fluviales s'y arrêtent aussi une fois par jour. Et si l'on joint à cela le mouvement de nos propres chaloupes, de celles de nos entrepreneurs, des jonques indigènes de nos fournisseurs de chaux, de sable ou de pierre, on voit que Port-Wallut présente dès aujourd'hui une animation considérable. Je crois que cela est d'une grande importance pour faire connaître notre établissement dans toute la région indo-chinoise et chinoise.

Il me reste à vous parler de nos charbons et du débouché qu'ils trouveront en Extrême-Orient. Comme vous le savez, les charbons de Kébao sont des houilles maigres anthraciteuses. Ils ont fait, comme combustibles, leurs preuves au Tonkin depuis deux ou trois ans. A deux reprises, nous avons été adjudicataires du petit marché des charbons de la marine au Tonkin, et nos fournitures n'ont donné lieu à aucune plainte de l'Administration. Au mois de janvier dernier, nous avons eu la bonne fortune de fournir, pour des essais, un chargement de charbon au croiseur russe « Zabiâka ». J'ai été assez heureux pour me trouver à Kébao au moment de la visite de ce navire. Le jour où il nous a quittés, j'ai vu les feux du croiseur allumés avec notre charbon. Cinq heures après l'allumage, le « Zabiâka » levait l'ancre et gagnait le large en passant devant le quai de Port-Wallut. Tout nous fait espérer que les essais auront été satisfaisants.

Depuis quelques mois, notre directeur a livré à notre clientèle du Tonkin une qualité dite « braisette lavée », formée de morceaux d'un à deux centimètres donnant une faible proportion de cendres. Tous nos clients du Tonkin ont été très satisfaits de l'emploi de cette braisette. La maison Daniel ne brûle pas autre chose. Le commandant de la canonnière en stationnement à Kébao m'en a témoigné à plusieurs reprises sa satisfaction. La vente de cette qualité, si elle continue à être appréciée, nous permettra l'écoulement direct d'une classe de charbons qui, pour être utilisée, devrait être pulvérisée et transformée en briquettes.

Il y a, au point de vue technique, quelques règles à observer dans l'emploi des houilles anthraciteuses comme les nôtres.

Mais ce sont des règles faciles à mettre en pratique : l'expérience du chauffeur y pourvoit. Au contraire, leurs avantages, au point de vue du rendement calorifique et de l'économie, leur assureront la préférence sur les charbons japonais, avec lesquels elles se trouveront en concurrence.

Pour n'en citer qu'un exemple, un paquebot, qui fait le service de Haïphong à Hong-Kong, a réalisé, pendant l'exercice 1893, en employant 70 % de Kébao et 30 %, de Japonais, une économie de 40.000 francs sur l'exercice précédent, où il brûlait du Japonais et un peu de Cardiff.

À Hong-Kong, nos voisins de Hongay, dont les houilles sont de même qualité que les nôtres, ont fait connaître depuis un an environ les charbons du Tonkin et en ont fait apprécier les qualités. Les chefs de la maison Shewan et Cie, dont nous nous sommes assuré le concours pour nos ventes sur cette place, m'ont déclaré qu'ils attendaient nos envois avec impatience, sûrs de vendre très facilement de grosses quantités.

Une importante société anglaise de Singapour a fait, il y a quelques mois, des ouvertures à notre directeur général pour la représentation de notre société dans cette ville. Cette affaire est encore à l'étude, car le port que nous visons avant tout autre est celui de Hong-Kong, mais ces propositions nous fortifient dans l'espoir que nos charbons auront rapidement conquis leur place sur les marchés de l'Extrême-Orient, dont la consommation va sans cesse grandissant.

En résumé, messieurs, des travaux bien compris et dont aucun accident n'est venu jusqu'ici entraver la marche ; des charbons abondants et de bonne qualité, et un débouché considérable, tels sont les trois éléments qui, j'en ai la conviction, mèneront votre affaire au succès.

L'avenir ne nous appartient pas, mais en attendant ce qu'il nous réserve, rien n'est négligé, ni au Tonkin, ni à Paris, pour la bonne fin de votre entreprise.

*
* *

Tel est le travail si lumineux de M. Matharel. Il met bien en relief l'avenir de la société. Nous ne saurions que nous associer à ses conclusions; nous qui avons toujours pour notre colonie du Tonkin voté tous les crédits nécessaires, convaincu de sa vitalité et de ses futurs destinées. La guerre actuelle nous donne plus que jamais le droit d'espérer, car l'empire chinois entamé par nous ne peut que nous apporter maintenant ou son concours loyal ou ses territoires en cas de démembrement.

KEBAO
(*Paris-Capital*, 12 décembre 1894)

La Société Kébao produit du charbon, assez pour faire ses frais généraux. Elle s'apprête à en produire beaucoup plus, de façon à rémunérer enfin les actionnaires, qui n'ont jamais connu la joie du dividende, bien ou mal gagné, mais payé.

Elle convoque ses actionnaires en assemblée générale pour le 5 janvier. Il s'agit, étant donnée cette brillante perspective, d'augmentation de capital.

Kébao en est à sa troisième augmentation : une par année, c'est réglé. On ne donne pas d'argent à l'actionnaire, on lui en demande. C'est ce qui s'appelle semer pour récolter.

En 1889, le capital initial était de 2.500.000 francs ; en 1892, il est porté à 4 millions, et en 1893 à 6 millions. En 1894, à combien sera-t-il porté ? L'annonce légale ne fixe pas la somme. On ne peut faire moins qu'en 1893. Ce sera 2.000.000, n'est-ce pas ?

MORE TROOPS !

SOCIÉTÉ ANONYME DE KÉBAO
Paris, 19, avenue de l'Opéra, 19
Assemblée générale extraordinaire du 5 janvier 1895
(*L'Écho des mines et de la métallurgie*, 13 janvier 1895)

RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Messieurs,

En vous présentant, le 5 mai 1891, le bilan et les comptes de votre société, pour l'exercice 189:1, nous vous avons donné connaissance de la situation financière au début de l'exercice 1891. Il ressortait de cet examen que les ressources disponibles s'élevaient alors à la somme de 979.398 11.

Se basant sur la marche des travaux et sur les expéditions du matériel des usines en construction, votre conseil n'avait pas craint d'affirmer que cette disponibilité serait suffisante pour l'achèvement intégral des installations de la mine. Mais nous n'avions pas voulu nous prononcer aussi formellement sur la question de savoir si d'autres

ressources ne seraient pas nécessaires pour assurer la mise en marche définitive et le roulement de l'exploitation.

En d'autres termes, nous avons le plus grand espoir de mener à complète exécution notre programme général de travaux et d'installations ; mais, nous craignons, en même temps, de ne pouvoir dépasser cette première étape de notre existence sociale, sans le secours de nouveaux capitaux.

Ces prévisions ont été presque entièrement réalisées, en ce qui concerne les travaux proprement dits. Mais nous avons, en outre, depuis six mois, fait, à l'exploitation, deux envois considérables de brai ; nous avons affrété des navires et constitué des stocks à Hongkong, à Saïgon, à Singapore. En même temps et pendant cette période préparatoire, les frais de l'exploitation suivaient leur cours. Les dépenses, pour ces diverses causes, se sont élevées à un million environ.

Notre intention n'est pas, d'ailleurs, de vous présenter ici les comptes réservés à votre assemblée générale ordinaire. Il faut vous rappeler, en effet, que les documents de comptabilité ne peuvent nous parvenir qu'avec un retard de trois mois environ ; et que, par suite, nous sommes encore loin de pouvoir arrêter les écritures de fin d'année. Mais la situation générale ne s'écarte pas du chiffre que nous venons de vous indiquer.

Nous avons le devoir de vous le signaler.

Vous penserez, comme nous, que les affaires sociales pourraient, à un moment donné, être entravées par une situation financière, assise seulement sur le crédit. Nous vous demandons, en conséquence, de fournir à votre société les ressources qui lui sont encore nécessaires. Nous les estimons à 1.500.000 francs.

Ainsi, pour la troisième fois depuis que nous avons commencé, au Tonkin, le conseil d'administration se trouve avoir complètement employé les ressources que vous lui aviez confiées.

Cependant, après moins de cinq ans de travail, nous pouvons constater, non sans quelque satisfaction, que la mine de Kébao est prête pour une production annuelle de 150 à 200.000 tonnes et dotée d'une usine à agglomérés capable de traiter 90.000 tonnes de briquettes par an.

C'est là un résultat définitivement obtenu. Jusqu'ici, en vous demandant de l'argent pour continuer des travaux préparatoires, nous n'avons eu d'autre encouragement à vous donner que de vous montrer le but à atteindre. Aujourd'hui, le but est atteint et l'outillage de votre mine est complet pour une production déjà importante. Dégagés des travaux extérieurs d'aménagement, nous pourrions désormais porter toutes nos forces sur les travaux réels d'extraction, dont le développement suivra d'une façon régulière le mouvement commercial. Mais il faut pour cela des ressources nouvelles.

La phase, dans laquelle nous sommes entrés maintenant, n'est pas exempte, en effet, de difficultés ni de lenteurs. On ne passe pas subitement et sans frais d'une production insignifiante à une exportation rémunératrice.

La vente de nos charbons rencontre, vous le savez, dans les ports d'Extrême-Orient, une concurrence très sérieuse de la part des charbons japonais. Nous ne mettons pas en doute que nous n'arrivions à trouver pour nos produits, un grand débouché sur ces places, où la consommation de combustible ne cesse d'augmenter. Cependant pour arriver à ce résultat, il faut envisager les frais d'une certaine importance et une immobilisation de capitaux qui peut se prolonger plus que nous ne voudrions. C'est pour subvenir aux frais courants d'exploitation, de transport et de vente et pour être en mesure de parer aux éventualités qui pourraient se présenter, que nous vous proposons d'augmenter de 1.500.000 fr. le capital social.

Tel est donc le but de cette assemblée. C'est un nouvel effort que nous vous demandons à vous, qui, cependant, par votre constance depuis l'origine de Kébao, méritez, si nous pouvons dire, plus que d'autres, une large et prochaine rémunération.

Nous avons aussi à vous proposer, Messieurs, de modifier les statuts, en ce qui concerne le nombre de vos administrateurs. L'augmentation du capital que nous vous

proposons aura, sans doute, pour conséquence d'apporter à votre société des concours nouveaux et précieux. Nous croyons qu'il peut être utile que ces concours financiers soient changés en une collaboration effective.

Nous vous demandons, en conséquence, de modifier l'article 17 de vos statuts, en portant à douze administrateurs, au maximum, le nombre des membres du conseil.

Après délibération, l'assemblée, à l'unanimité, vote les résolutions proposées par le conseil, savoir :

1° Augmentation du capital social de 1.500.000 fr. par l'émission de 3.000 actions de 500 fr. à souscrire du 10 au 12 janvier sous réserve de l'exercice du privilège stipulé au profit des actionnaires par l'article 7 des statuts.

2° Augmentation du nombre des administrateurs qui pourra être porté à douze.



Coll. Olivier Galand

KEBAO

Société anonyme française

au capital de 2.500.000 fr., porté successivement à 4.000.000, 6.000.000 et
7.500.000 fr.

par décision des A.G.E. des 17 mai 1892, 27 juin 1893 et 5 janvier 1895
et divisé en 15.000 actions de 500 fr. chacune

Suivant acte passé devant M^e Portefin, notaire à Paris, le 9 janvier 1889

ACTION DE CINQ CENTS FRANCS AU PORTEUR
entièrement libérée

Un administrateur (à gauche) : Aubry

Un administrateur (à droite) : Bastien

Paris, le 5 janvier 1895

Impr. Chaix, 20, rue Bergère, Paris



Coll. Olivier Galand

KÉBAO

SOCIÉTÉ ANONYME FRANÇAISE

au capital 2.500.000 fr., porté à 4.000.000 de fr.
 par décision des A.G.E. du 17 mai 1892
 et divisé en 15.000 actions de 500 fr. chacune
 divisé en 8.000 actions de 500 fr. chacune

Capital porté à 6.000.000 de fr.
 divisé en 12.000 actions de 500 fr.
 par décision de l'assemblée générale extraordinaire
 du 27 juin 1893

Capital porté à 7.500.000 de fr.
 divisé en 15.000 actions de 500 fr.
 par décision de l'assemblée générale extraordinaire
 du 5 janvier 1895

Suivant acte passé devant M^e Portefin, notaire à Paris, le 9 janvier 1889

ACTION DE CINQ CENT FRANCS AU PORTEUR

Un administrateur (à gauche) : Étienne Fould

Un administrateur (à droite) : Guillemard

Paris, le 17 mai 1892

Imprimerie Chaix, 20, rue Bergère, Paris.

KEBAO
SOCIÉTÉ ANONYME FRANÇAISE
Capital : 6.000.000 de francs
Avenue de l'Opéra, 19, Paris
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 7 janvier 1895)

Messieurs les actionnaires sont informés que l'assemblée générale du 5 janvier 1895 a décidé l'augmentation du capital social de 1.500.000 fr par l'émission de 3.000 actions nouvelles de 500 francs.

Le montant de chaque action sera payable à Paris, savoir : 125 fr. en souscrivant, 125 fr. après rassemblée générale extraordinaire pour la vérification de la sincérité de la déclaration de souscription et de versement, et les 250 fr. de surplus dans les termes indiqués par l'article 3 des statuts.

Les versements se feront à la caisse de MM. Aubry Cartier et Cie, avenue de l'Opéra, 19, de 10 heures à 4 heures.

En vertu de l'article 7 des statuts, il est réservé à messieurs les actionnaires un droit de préférence à la souscription des actions à émettre, dans la proportion des actions possédées par chacun d'eux ; par décision de l'assemblée générale extraordinaire du 5 janvier 1895, les actionnaires qui n'auront pas usé de ce droit du 10 au 12 janvier 1895 en seront déchus.

Mines de Kébao
(*Paris-Capital*, 23 janvier 1895)

Une assemblée extraordinaire de la Société des Mines de Kébao s'est tenue le 5 janvier courant. Elle a décidé l'augmentation du capital social de 4.500.000 fr., par la création de 3.000 actions nouvelles de 500 fr. chacune.

Le capital se trouvera donc porté de 5 millions à 7 1/2 millions.

L'assemblée a également décidé l'augmentation du nombre des administrateurs, qui pourra désormais être porté à douze.

KÉBAO
(*L'Écho des mines et de la métallurgie*, 27 janvier 1895)

La récente émission de Kébao a été couverte près de deux fois.

À KÉBAO
(*L'Avenir du Tonkin*, 9 février 1895)

M. le gouverneur général p. i. [Rodier] est rentré mercredi à Hanoï venant de Kébao. Il a pu s'assurer que l'outillage de Port-Wallut, qui n'existait pas en juin 1893, lors de l'inauguration du puits Lanessan, est aujourd'hui complètement terminé.

Les 14 kilomètres de chemin de fer qui relie Kébao à Port-des-Mines sont également achevés et en exploitation.

Enfin, toutes les installations pour la fabrication des briquettes sont faites, les machines sont en marche.

Nomination
(*L'Extrême-Orient*, 14 février 1895)

M. Paul Lefebvre, ancien élève de l'École polytechnique et de l'École des Mines qui, pendant trois ans, fut attaché comme directeur principal à la Société française des mines de Ké-bao, vient d'être nommé sous-directeur des Travaux publics de l'Annam et du Tonkin.

SOCIÉTÉ KÉBAO
(*L'Écho des mines et de la métallurgie*, 7 avril 1895)

À partir du 1^{er} avril prochain, les 3.000 actions nouvelles de 500 fr. libérées et au porteur de la Société Kébao seront admises aux négociations de la Bourse au comptant.

Le personnel de Kébao
(*L'Écho des mines et de la métallurgie*, 21 avril 1895)

Après les diverses promotions qui viennent d'avoir lieu, le personnel de Kébao est ainsi composé :

MM. Portal (1878), directeur général ; Touren (1879) ; Defaix (1881) Mouchet (1892) et Petit (1804).

Tous sont élèves de l'École des Mines de Saint-Étienne. Nos vives félicitations à ces camarades qui vont porter si loin et si ferme le drapeau de l'École.

Agent de Kébao pris par les pirates chinois
(*L'Écho des mines et de la métallurgie*, 5 mai 1895)

On nous annonce qu'un agent de la mine de Kébao au Tonkin, M. Lyaudet, vient d'être enlevé par les pirates. D'actives recherches sont faites.

AVIS
(*L'Avenir du Tonkin*, 15 mai 1895)

M. PORTAL, directeur général de Kébao, rentrant en France, pendant son absence la direction intérimaire de Kébao est confiée à M. Defaix. ingénieur de la dite société.

PORTAL.
directeur général de Kébao.

L'INDUSTRIE MINIÈRE AU TONKIN
(*L'Écho des mines et de la métallurgie*, 19 mai 1895)

M. de Lanessan, ex-gouverneur de l'Indo-Chine, a fait dernièrement, à la Société de Géographie commerciale de Paris, sur la situation de notre colonie, une conférence au cours de laquelle il a donné les renseignements suivants, que nous reproduisons d'après le *Bulletin des renseignements coloniaux*, sur la plus importante industrie du Tonkin : l'industrie minière. Ces renseignements ont un intérêt particulier dans une région comme la nôtre, qui est elle même productive de houille, et ils permettent de faire des comparaisons instructives. [...]

Les mines de Kébao entrent dans la période commerciale. La société a dépensé, depuis la fin de 1891, 6 millions de francs à la création d'un outillage qui est complet aujourd'hui. Le puits et les galeries de son centre principal d'extraction sont prêts et permettent de travailler à l'exploitation aussi activement qu'il est nécessaire. Les galeries du second centre, celui de Cai-Dai, sont également prêtes. Le chemin de fer de 13 kil. destiné à transporter les charbons de ces deux centres à Port-Wallut est achevé ; le quai d'accostage est construit, les plus forts cargo-boats y peuvent aborder en tout temps. Les ateliers de criblage et l'usine d'agglomérés sont terminés. L'usine peut fabriquer 300 tonnes de briquettes par jour. Le directeur a passé des marchés importants à Hong-Kong et à Singapore et avec les services publics de l'Indo-Chine. Il pense pouvoir livrer sans peine, chaque mois, de 10 à 12.000 tonnes de charbon dès à présent. [...]

L'Industriel du Nord.

LES PRISONNIERS

La famille Lyaudet. — M. Crochet. —
Un sergent d'infanterie de marine
(*L'Avenir du Tonkin*, 8 juin 1895, p. 1, col. 5)

Voici les nouvelles que nous recevons de la région de Moncay :

.....

« Lyaudet annonce la réception d'un convoi de vivres, sur les six envoyés, et se plaint de nombreuses plaies qui l'effrayent à cause de la chaleur, et qu'il n'a aucuns médicaments. Il craint la gangrène.

M^{me} Lyaudet est blessée au sein et se trouve dans les mêmes conditions. Ils ne parlent pas de la petite fille, et comme le lieutenant de renseignements serait en possession d'une chemise de fillette tachée de sang, l'on se perd en conjectures.

Crochet et un sergent d'infanterie de marine seraient également prisonniers de cette bande. »

Ainsi on le voit, au lieu de quatre captifs, c'est six Français qui seraient entre les mains des Chinois, en Chine. On se souvient de la disparition mystérieuse de M. Crochet, pilote, parti avec son bateau en baie d'Along et qui n'a jamais reparu. On a cru à un accident, d'autres ont prétendu qu'il avait été tué par son équipage, et enfin, il y a quelques semaines, le bruit courait à Haïphong que Crochet n'était pas mort et que son bateau n'avait pas sombré mais que son équipage, aidé d'autres malandrins chinois, l'avait emmené en Chine.

Aujourd'hui, paraît-il, les gens qui le tenaient se seraient joints à la bande qui a capturé la famille Lyaudet.

Les nouveaux renseignements que nous venons de recevoir confirment cette version. M. Crochet serait prisonnier, et avec lui se trouverait un sergent d'infanterie de marine.

Ces faits sont-ils exacts ? Il nous semble que le devoir du Gouvernement serait de se renseigner au plus vite.

Les autorités chinoises doivent être parfaitement au courant de la situation et elles sont en bons termes avec nous ; elles se montrent, dit-on en haut lieu, si empressées, qu'elles ne peuvent certes pas se refuser à donner des renseignements.

Les pourparlers pour la délivrance de la famille Lyaudet vont si vite et sont en si bonne voie que l'on devrait bien au moins faire savoir à la colonie quelle est la date probable de sa mise en liberté. Ce sont des événements que l'on n'a pas besoin de cacher puisque nous traitons aujourd'hui de puissance à puissance.

Pour nous, et jusqu'à preuve du contraire, nous considérons la famille Lyaudet comme perdue. La Chine ne nous la rendra pas et ne fera rien, suivant son habitude, et dans quelques semaines, s'il en est temps encore, notre souscription sera peut-être la bienvenue.

Devant de semblables nouvelles, nous faisons de nouveau appel à la générosité de nos compatriotes pour délivrer au plus vite les malheureux qui sont entre les mains des Chinois.

Les pourparlers relatifs à Carrère sont, dit-on, engagés. Les otages que nous avons et Luong-tam-Ky doivent pouvoir nous le faire rendre bientôt. Nous le souhaitons vivement.

De nombreuses tentatives de rachat ont été faites déjà du temps de M. de Lanessan, mais l'autorité militaire a toujours refusé d'entrer en pourparlers et comme les bandes qui le détenaient ont toujours gardé leur prisonnier sur la région frontière, l'autorité civile n'a jamais pu intervenir.

INDO-CHINE

(Le Journal des débats, 23 juillet 1895)

Un typhon a sévi sur le littoral tonkinois et s'est fait sentir avec une très grande violence dans la baie d'Along. À Kébao et Port-Wallut, les villages chinois et annamites ont été presque entièrement détruits.

UNE PETITE RÉVOLUTION AUX MINES DE HONGAY

(L'Écho des mines et de la métallurgie, 11 août 1895)

[...] Après une lutte assez vive, M. Bavier-Chauffour a été remplacé par M. Chaumier, qui a été élu administrateur délégué par l'assemblée générale de Hong-Kong. L'administration des mines de Kébao a profité de cette occasion pour s'intéresser largement dans l'affaire, et plusieurs administrateurs de Kébao sont entrés dans le conseil de Hongay. [...]

KÉBAO

(La Cote de la Bourse et de la banque, 12 août 1895)

L'assemblée générale des actionnaires des mines de Kébao s'est réunie, sur seconde convocation, le 30 juillet dernier. L'intérêt de cette réunion a été l'exposé présenté par

M. Portal, directeur général au Tonkin, qui a donné des explications fort intéressantes sur la situation de l'entreprise. Nous analyserons son rapport, mais auparavant, nous croyons devoir dire quelques mots du compte rendu du conseil d'administration.

D'après ce document, l'année 1895 a été marquée par l'achèvement des installations générales pour le transport, le traitement et l'expédition des charbons.

Depuis le commencement de l'exercice 1895, la mine est entrée dans une phase toute différente de celle des années précédentes, celle de l'exploitation proprement dite. Après six années consacrées à l'organisation technique, c'est l'organisation commerciale qui attire aujourd'hui l'attention du conseil.

De 1890 à 1894, les ventes de charbon se sont élevées à 527.302 fr., mais elles ne peuvent être considérées comme le résultat, d'une exploitation normale ; les prix auxquels ces ventes ont été réalisées n'étaient point alors en rapport avec les frais d'extraction et de traitement, aussi bien à cause de la faiblesse du tonnage extrait, que par suite de l'importance des frais généraux et des dépenses de toutes sortes, à un moment où d'importants travaux étrangers à l'exploitation proprement dite étaient entrepris sur tous les points de la concession.

Dans ces conditions, votre conseil a pensé que le produit de ces ventes devait, dès maintenant, et au seuil de l'année 1895, point de départ de l'exploitation proprement dite, être employé à l'atténuation de certaines dépenses préparatoires ou extraordinaires. Le conseil a donc proposé de porter la somme de 527.302 fr. 01 à l'amortissement des comptes suivants :

Études et frais de constitution	231.285 22
Intérêts et commissions	121.892 45
Frais généraux Paris	174.125 34
	<u>527.302 01</u>
Amortissement total	255.470 33

Dès lors, le bilan au 31 décembre 1895 se présente de la manière suivante :

ACTIF		
Espèces en caisse chez les banquiers au Tonkin		14.584 95
Domaine et concession		590.000 00
Dépenses d'installation et matériel :		
Montant au 31 décembre 1893 :	3.741.987 79	
Exercice 1894 :	790.395 56	
Matériel en cours de transport et de construction :		4.708.175 82
	175.792 37	
Exploitation de la mine. :		
Montant au 31 décembre 1893 :	1.210.613 08	
Exercice-1894 :	309 551 89	1.520.164 97
Approvisionnements divers		258.307 70

Frais généraux Exploitation :		
Montant au 31 décembre 1893		787.093 82
Exercice 1894		336.189 36
Frais généraux Paris :		
Montant au 31 décembre 1893 :	203.469 10	
Exercice 1894 :	61.661 23	265.130 33
A déduire : amortissement au 31 décembre 1894		174.124 34
Enregistrement		41.688 51
Débiteurs divers		87.310 85
Total		<u>8.344.581 87</u>
PASSIF		
Capital		6.000.000 00
Compagnie du Tonkin		1.434.023 20
Comptes d'avances		800.000 00
Réserve d'assurance		8.089 43
Créditeurs divers		102.409 24
Total		<u>8.344.581 87</u>

Tels sont les comptes pendant l'année 1894. Il résulte d'abord de leur examen qu'au 31 décembre 1894, la société ayant employé toutes ses ressources, avait dû faire appel au crédit pour une somme importante et se trouvait cependant débitrice chez ses banquiers à Paris de 21.218 15.

À cette époque, les travaux d'installation venaient d'être terminés et la direction commençait à organiser d'une façon définitive l'exploitation et le service commercial. Il n'est pas nécessaire de rappeler que cette situation a amené le conseil à convoquer les actionnaires en assemblée générale le 5 janvier 1895, et que cette assemblée a décidé l'augmentation du capital social de 1.500.000 fr. par la création de 3.000 actions nouvelles, assurant ainsi les ressources nécessaires à la mise en œuvre définitive de l'entreprise. Celle-ci est aujourd'hui un fait accompli.

Obligé d'adopter un plan général d'exploitation qui comportait, dans un pays neuf comme le Tonkin, de très importantes dépenses, le conseil a dû, à plusieurs reprises, demander l'augmentation du capital ; mais, économe de vos ressources, il a apporté dans toutes les dépenses l'ordre et le contrôle les plus sévères.

Pour calmer les impatiences bien légitimes d'un certain nombre d'actionnaires, et pour accepter la gestion de capitaux stériles pendant un certain nombre d'années, il fallait qu'il eût dans l'avenir la plus grande confiance. Il n'a, en effet, jamais cessé de l'avoir, et les derniers événements dont la Chine vient d'être le théâtre, l'ont encore accrue. Il a la ferme conviction que dans le grand mouvement qui se dessine en Extrême-Orient, une place brillante est réservée aux mines de charbon, instruments indispensables de la civilisation moderne.

Après la lecture du rapport du conseil, la parole a été donnée à M. Portal, directeur général des mines au Tonkin, qui a fourni les renseignements suivants sur le gisement de Kébao.

.....

La société a, depuis le commencement de 1895, passé des contrats avec la Rope Manufactory Company, la Compagnie du Tramway du Pic à Hong-Kong, la Straits Trading Company à Singapore. Des ventes courantes sont faites à la Scottish Oriental Company, Steamship Manila Company, Douglas Lapraick Company, etc., et plusieurs autres compagnies de navigation. Ces ventes, ajoutées à celles faites au Tonkin, assurent dès maintenant une sortie de 5 à 6.000 tonnes par mois. Un marché, encore à l'étude et en vue duquel il a été entrepris une série d'essais dans une des maisons les plus importantes de l'Extrême-Orient, ferait passer d'un seul coup, en cas de réussite, les exportations à 12.000 tonnes par mois.

En même temps que la Compagnie cherche à s'ouvrir ces débouchés dans l'industrie et les compagnies commerciales de navigation, elle s'applique à créer un type de briquettes qui soit adopté pour la marine de l'État. Or, les essais faits à l'arsenal de Saigon, corroborés par ceux faits à l'arsenal de Toulon, ont permis de comparer les briquettes de Kébao et celles de la Grand'Combe, de Portes Sénéchas et de Vicoigne-Noeux. En ce moment, des essais très sérieux sont aussi poursuivis par plusieurs bâtiments de l'escadre de Chine et l'on espère bien arriver à avoir un marché avec la marine française dans l'Extrême-Orient.

Les résultats ci-dessus obtenus au début de l'exploitation commerciale montrent que la société arrivera à se créer une place importante dans le marché charbonnier et doivent faire bien présager pour l'avenir de l'affaire. En s'attachant à faire de bons produits, bien réguliers, bien appropriés surtout aux habitudes des consommateurs, on obtiendra de très bons résultats.

Du 1^{er} janvier au 1^{er} juillet 1895, la production nette a été de 25.065 tonnes. L'augmentation est sensible chaque mois ; il y a une différence de 1.000 tonnes entre la production de janvier et celle de mai. La production restera stationnaire pendant la saison des pluies, c'est-à-dire de juin à septembre, mais elle augmentera beaucoup ensuite et l'on compte arriver à 35.000 tonnes pour le total du second semestre.

La production est vendue au fur et à mesure ; il n'y a presque pas de stock, ni à Hong-Kong, ni à Singapore, ni à Kébao.

Les explications de M. Portal ont été accueillies avec intérêt par l'assemblée qui a voté ensuite les différentes résolutions à l'ordre du jour.

Les administrateurs de Kébao et Hongay*
(*L'Écho des mines et de la métallurgie*, 18 août 1895)

Les administrateurs communs aux deux administrations de Kébao et Hongay, précurseurs de la fusion finale des houillères du Tonkin, sont MM. Luc, banquier à Paris, de [Fernand de] Carrère et Gilbert.

Puissent-ils arriver à faire une grande affaire bien française dans notre belle colonie.

KÉBAO
(*L'Écho des mines et de la métallurgie*, 18 août 1895)

Nous avons publié dernièrement le rapport présenté par le conseil d'administration de cette société à l'assemblée générale tenue le 30 juillet dernier. À cette même réunion, le directeur général, M. Portal, a donné lecture du rapport suivant que nous croyons intéressant de placer sous les yeux de nos lecteurs.

Messieurs,

Nous sommes heureux que notre premier voyage en France, après quatre ans de séjour à Kébao, coïncide avec votre assemblée générale. Cela nous permet de nous mettre en relations plus intimes avec-vous, de répondre aux questions que vous voudrez bien nous poser et de vous dire ce qui a été fait à Kébao, les résultats obtenus et ceux que vous pouvez espérer obtenir comme récompense légitime de vos efforts.

À notre arrivée à Kébao, en 1891, nous avons trouvé l'île dans la situation suivante :

Des recherches nombreuses avaient été faites sur les affleurements constatés le long des rivières de Kébao et de Cai-Dai ; le puits de Lanessan était commencé et avait une profondeur de 25 mètres ; des débroussailllements se faisaient à Cai-Dai (Mine) pour reconnaître le gisement de cette région ; enfin, les bureaux, la maison de direction, celle du docteur, un magasin et un petit atelier de réparations étaient faits à Kébao-Ville et l'on préparait les emplacements pour construire d'autres maisons. 300 coolies environ étaient occupés à ces travaux divers que la direction intérimaire, sur l'ordre qui lui avait été envoyé de Paris, avait réduit le plus possible.

L'étude faite sur les plans à Paris avant notre départ nous avait permis de nous faire une idée approximative de la forme et de la valeur du gisement que nous avons vérifiée et reconnue exacte dès notre arrivée.

Le gisement du Kébao, dans sa partie bien déterminée aujourd'hui, affecte la forme d'un Z formé de deux plateaux réunis entre eux par un dressant, Kébao-Mine et la Traînée-Verte sont situés sur le premier plateau, ou première branche horizontale du Z, la mine Remaury se trouve sur la deuxième branche, tandis que Cai-Dai-Mine se trouve sur les dressants où sur la liaison des branches du Z.

Pour bien caractériser ce gisement, nous vous dirons encore qu'un travers banc, partant du puits de Lanessan et prolongé jusqu'à l'aplomb de la rivière de Cai-Dai, c'est-à-dire sur une longueur de 2.500 mètres, recouperait la même couche trois fois.

Les travaux faits dans ce gisement ont constaté l'existence de quinze couches de charbon donnant une épaisseur totale de 20 m. 10 de bon charbon.

Nous y connaissons, en outre, dix affleurements variant de 0 m. 80 à 4 mètres de puissance dans lesquels aucun travail sérieux n'a été fait jusqu'à présent, ce qui fait que nous ne comptons ces couches que pour mémoire. Cette puissance de charbon est reconnue dans 400 mètres d'épaisseur de terrain houiller. Ce qui fait une puissance de 0,05 de charbon par mètre de terrain houiller, alors que ce chiffre est de 0,0385 pour le bassin du Gard et de 0,040 pour les bassins du Nord et du Pas-de-Calais. Il est donc facile de calculer que, dans la partie ci-dessus, reconnue, nettement aujourd'hui, comprise entre les trois rivières du Cerf, de Kébao et Cai-Dai, et dont les plans sont exactement levés, il existe un tonnage de 3 millions de tonnes à prendre rien qu'en amont-pendage, au-dessus du niveau de la mer. Mais il s'en faut de beaucoup que ces 400 mètres reconnus représentent l'épaisseur totale du terrain houiller. Les nombreux affleurements que nous connaissons encore dans les autres régions de l'île, Sommet-Double, rivière du Chat, Hayat, Avock, rivière de Bang-Tong, etc., nous donnent un tonnage approximatif de plus de 10 millions de tonnes en amont du niveau de la mer.

Enfin, l'aval-pendage au-dessous du niveau de la mer et le prolongement du terrain houiller sous le premier constituent une réserve colossale qu'il est impossible de chiffrer actuellement mais qui, par ce que nous connaissons déjà, doit être énorme, puisqu'on supposant que le faisceau nettement reconnu de Kébao et Cai-Dai, dont nous avons parlé plus haut existe seul dans la partie de l'île où le terrain houiller affleure, soit 1.000 hectares, nous arrivons à un chiffre de 600 millions de tonnes pour une profondeur de 500 mètres.

Quant à la qualité des charbons, elle a été, nettement établie : ce sont des charbons maigres à courte flamme contenant de 8 à 12 % de charbons volatiles, avant en général de faibles teneurs en cendres et constituant un combustible parfait quand on peut avoir le tirage nécessaire pour la combustion de pareils charbons. Ces charbons ont leur similaire en France et en Belgique, et la production de cette qualité s'élève à

1/6 de la production totale dans ces deux pays. Les États-Unis produisent environ 40 millions de tonnes par an de cette qualité.

En présence d'une pareille richesse, et étant donné, d'une part, les frais généraux qui, dans des pays neufs, sont toujours très élevés ; de l'autre, l'importance considérable et toujours croissante du marché de l'Extrême-Orient, nous n'avons pas hésité à proposer à votre conseil d'administration la création d'une grande exploitation qui, pour être économique et rationnelle, comportait des travaux importants.

Vous connaissez ces travaux que je vais résumer.

1° Aménagement de la mine pour arriver à une production de 300.000 t. par an : les travaux du puits de Lanessan, de la Traînée-Verte de Cai-Dâi-Mine, de Remaury-Mine et quelques autres exploitations en amont-pendage que nous allons créer, au fur et à mesure des besoins, nous permettront d'arriver facilement à ce résultat.

2° Création d'un port où le chargement soit facile. Liaison de ce port avec la mine par un chemin de fer, et enfin, installation au port des usines de triage, lavage; usine à briquettes, ateliers, de réparations, magasin, etc., absolument nécessaires à une exploitation régulière.

Toutes ces installations sont aujourd'hui terminées. Le chemin de fer marche d'une façon régulière en faisant six trains par jour ; l'usine de triage, criblage et lavage fonctionne bien et peut facilement faire la production pour laquelle elle a été prévue. Cette usine, qui comprend les appareils les plus perfectionnés, nous permettra de faire, dans les conditions les plus économiques, toutes les combinaisons de triage et de criblage qui seront demandées par le commerce. L'usine à agglomérés, au point de vue de la production, nous a donné des résultats supérieurs à ceux pour lesquels elle était prévue ; mais nous avons été obligés d'étudier, au point de vue de la fabrication des types de briquettes pour chaque consommation. Nous pouvons vous dire qu'au moment de notre départ, nous avons créé des types qui avaient été reconnus bons pour la marine française et par le chemin de fer de Phu-Lang-Thuong-Langson. Nous avons été moins heureux pour les Messageries maritimes. Ces résultats et ces combinaisons de fabrication n'ont rien qui doive vous étonner. En France, chaque usine à agglomérés fabrique des types spéciaux de briquettes et plusieurs usines se sont même créées pour utiliser des charbons menus de provenances diverses et font des fabrications variables avec les demandes du commerce. Nous arriverons à créer des types de briquette qui seront acceptés sur tous les marchés. C'est une question d'étude et de tâtonnements pendant quelques mois. Au point de vue « cohésion » auquel on attache beaucoup de prix en France, et qui, pour nous, est très important à cause des transports que nos briquettes auront à subir, nous sommes arrivés, dès le début, aux résultats les plus réguliers et les meilleurs que l'on puisse obtenir.

En résumé, notre usine d'agglomération est installée dans les conditions les plus sérieuses et les plus satisfaisantes et peut produire facilement 500 t. de briquettes par vingt-quatre heures de marche.

Un ensemble aussi important de machines et d'appareils mécaniques demandait un atelier de réparation nous permettant d'assurer leur marche régulière. Grâce à des études commencées et qui se poursuivent, nous espérons combiner notre travail d'atelier et notre approvisionnement de magasin, de telle sorte que nous puissions suffire à tous nos besoins le plus économiquement possible. Nous compléterons notre atelier par une petite fonderie de bronze qui sera terminée dans le courant de 1895. Enfin, notre magasin a été installé de façon à se rendre compte non seulement des dépenses régulières et mensuelles, mais encore des approvisionnements qui sont nécessaires à la bonne marche d'une affaire comme la vôtre. Notre quai d'embarquement, constituant un des plus beaux travaux du Tonkin, est muni aujourd'hui de ses deux grues à vapeur qui nous ont permis de charger un navire de 3.000 t. en trois jours. Mais nous voulons arriver à mieux et nous sommes en train, de terminer des installations de chargement facile du stock et certaines modifications de

voies qui, en évitant le cul-de-sac, et par suite, en facilitant les manoeuvres, nous permettront de charger ces 3.000 t. dans une seule journée.

Nous n'avons pas besoin d'attirer votre attention sur cette question de capacité du chargement, dont l'importance est énorme.

À l'heure actuelle, un steamer affrété de 3.250 tonneaux suffit à nos exportations sur Hong-Kong et Singapore. Mais nous prévoyons le jour très prochain où nous devons avoir deux de ces gros cargo-boats en roulement. Quant à nos fournitures au Tonkin, nous en assurons le service par deux chaloupes-remorqueurs, propriété de la société.

Un barrage pouvant contenir 80.000 m. c. d'eau douce permet l'alimentation, facile de toutes nos usines, chaudières, navires et des habitations de Port-Wallut. Il est complété par une canalisation de deux kilomètres de longueur environ. Ce travail, très important, était absolument indispensable dans un pays comme le Tonkin où l'eau douce en abondance est un élément de première nécessité. La pression de 10 kilogrammes par centimètre carré que possède cette eau par suite de l'élévation du barrage à 270 mètres au-dessus du niveau de la mer, est utilisée pour faire mouvoir deux de nos appareils, un treuil de plan incliné, et le verseur des wagons à l'usine de lavage. Nous pouvons vous dire que cette installation d'eau est la plus complète de celles qui existent au Tonkin actuellement.

Tout cet ensemble se complète par une série de maisons d'habitation, en briques et en maçonnerie pour les Européens. Ces maisons sont au nombre de 16 à Port-Wallut, 9 à Kébao-Ville, 1 à Kébao-Mine et 1 à Cai-Dai : au total, 27 maisons d'habitation constituant environ 40 logements, chiffre encore insuffisant pour le moment et qui nous force à loger plusieurs de nos employés dans des paillotes.

Tels sont les travaux qui ont été faits en quatre ans à Kébao ; la plus stricte économie a présidé à leur exécution ; mais rien n'a été négligé pour que tout soit bien fait et pour assurer une marche régulière à l'exploitation. Des difficultés techniques et des obstacles de toute nature ont été vaincus grâce au travail acharné et à la bonne volonté de votre personnel.

Nous en sommes récompensés aujourd'hui, car nous pouvons vous dire que, au point de vue technique, votre affaire est installée et fonctionne aussi bien régulièrement que les affaires ayant déjà un grand nombre d'années d'existence.

L'organisation technique de Kébao est donc aujourd'hui terminée et nous portons maintenant tous nos efforts vers l'organisation de la partie commerciale. Il est inutile de vous rappeler que depuis quatre ans, la production avait été limitée au strict nécessaire pour assurer la préparation de la mine et pour former les coolies au métier de mineur en vue de l'exploitation future.

Aujourd'hui, nous abordons le marché de l'Extrême-Orient, dont l'importance est énorme ainsi que l'indiquent les chiffres suivants, pris dans les statistiques officielles.

CONSOMMATION DE CHARBON EN EXTRÊME-ORIENT

	Japonais et autres	Chinois		Total
SHANGHAI (1)	356.774	36.685		393.569
	Étrangers	Chinois		
H O N G K O N G & COASTPORTS				
Honkkong	—	—		580.053 (2)
Kowloon	30.091	12.086		42.247

Amoy	5.130	4.799		9.929
Swtaow	26.393	–		26.393
Foutchéou	6.608	5.920		26.393
		704.157		
	Etrangers	Chinois		
INDO-CHINE (3)	Étrangers	Tonkin		
Tonkin	19.000	7.000		26.000
Cochinchine	20.000	—		20.000
		46.000		
MANILLE (4)	Japonais	Australiens, Anglais, Borneo		
	44.582	50.000		94.582.
	Anglais	Japonais	Divers	
SINGAPOUR (5)				
	143.071	176.943	54.412	374.426
PENANG-MALACCA (6)				
			16.238	
BATAVIA (7)		200.000		
Total (tonnes anglaises de 1.015 kilos)				1.828.872

(1) Statisticals Series imperial maritime customs 1893 et Annual report of the foreign trade of Japan 1894.

(2) Hongkong report of the harbour master for 1893.

(3) Rapport général douanier Annam-Tonkin 1893

(4) Annual report of Japan 1894

(5) Daily export and import 1894

(6) Blue book Indes Néerlandaises

(7) Annual report of the marine department straits settlements 1893

Ce marché est alimenté de la façon suivante :

	Tonnes
Charbon japonais	1.100.000
Cardif	400.000
Australien	200.000
Chinois Bornéo-Sumatra, Indien Tonkin	150.000

	1.850.000
--	-----------

Nous pouvons également étendre notre action sur le marché de San Francisco, qui se monte à 1.200.000 tonnes par an, dont 400.000 tonnes environ fournies par le Cardiff d'Angleterre, 300.000 tonnes par l'Australien et le reste, soit 500.000 tonnes, par les charbons du Canada. Le marché de San Francisco consomme environ, pour le chauffage domestique, 200.000 tonnes par an d'antracites ou de charbon malgré venant du Pays de Galles, que nos charbons pourront remplacer très avantageusement.

Nous étudions en ce moment le marché de Maurice, la Réunion, Madagascar, se montant à 900.000 tonnes de charbon et briquettes de Cardiff.

Mais tous ces marchés ne peuvent être pris qu'à la condition d'arriver à des transports maritimes économiques, ce qui ne peut s'obtenir qu'en cherchant des frets de retour. Le prix de vente du charbon à Shanghai, Manille, Singapore, etc., est le même qu'à Hong-kong : c'est là une particularité du marché général en Extrême-Orient. Il faut donc que par des frets de retour, nous arrivions à compenser la différence des prix des transports. Pour les marchés plus éloignés de San Francisco et de Maurice, le fret de retour est aussi indispensable, car si le prix du charbon est plus élevé qu'à Hong-Kong, il existe dans ces centres des courants commerciaux qui permettent encore l'introduction de charbons anglais.

Cette organisation des services maritimes que nous considérons comme la partie essentielle et la base de notre organisation commerciales est donc à étudier de très près et comme le développement commercial du Tonkin ne permet pas l'importation d'un tonnage de marchandises aussi élevé que notre production, ce sera surtout, avec la place de Hong-Kong que nous aurons à opérer. Cela nous forcera probablement à avoir des stocks plus importants que nous ne le comptons au début sur les places éloignées, et, par suite, une immobilisation de capitaux au fonds de roulement plus considérable que nous ne l'avions cru d'abord.

Telle sera notre façon d'aborder les marchés sur lesquels notre action pourra s'étendre. Pour nous en emparer et y lutter avantageusement contre la concurrence, nous devons probablement étudier nous-mêmes la question du mélange avec des charbons plus gras que nous pourrions nous procurer, soit au Tonkin, soit ailleurs, de façon à satisfaire à tous les besoins de la clientèle commerciale.

C'est là un procédé en usage dans un grand nombre de houillères françaises qui, toutes, font des mélanges avec leurs propres charbons, quand elles en ont de qualités différentes ou n'hésitent pas à se syndiquer entre elles, comme dans le Gard, pour faire des mélanges qu'elles jugent utiles aux besoins commerciaux de leur région.

L'ensemble et les détails de cette organisation commerciale sont à l'étude mais nous tenons à vous faire connaître les résultats obtenus déjà au point de vue des ventes.

Nous avons, depuis le commencement de 1895, passé des contrats avec la Rope Manufacturing. Company, la Compagnie du Tramway du Pic à Hong-Kong, la Straits Trading Company à Singapore ; tout dernièrement, nous avons traité avec un Chinois, négociant important de Hong-Kong, un marché pour un an de 12.000 tonnes de schlamms ou boues, et 6.000 tonnes de criblés.

Des ventes courantes sont faites à la Scottish Oriental Company, Steamship Manda Company, Douglas Lapraick Company, etc., et plusieurs autres compagnies de navigation. Ces ventes, ajoutées à celles que nous faisons déjà au Tonkin, nous assurent, dès maintenant, une sortie de 5 à 6.000 t. par mois. Un marché, encore à l'étude et en vue duquel nous avons entrepris une série d'essais dans une des maisons les plus importantes de l'Extrême-Orient, ferait passer d'un seul coup, en cas de réussite, nos exportations à 12.000 t. par mois.

En même temps que nous cherchons à nous ouvrir ces débouchés dans l'industrie et les compagnies commerciales de navigation, nous nous appliquons à créer un type de

briquettes qui soit adopté pour la marine de l'Etat. Nous sommes heureux de vous dire que les essais faits à l'arsenal de Saïgon, corroborés par ceux faits à l'arsenal de Toulon, ont permis de comparer nos briquettes à celles de la Grand-Combe, de Portes-Sénéchas et de Vicoigne-Nœux. En ce moment, des essais très sérieux sont aussi poursuivis par plusieurs bâtiments de l'escadre de Chine et nous espérons bien arriver à avoir un marché avec la marine française dans l'Extrême-Orient.

Les résultats ci-dessus, obtenus au début de notre exploitation commerciale, vous montrent que nous arriverons à nous créer une place importante dans le marché charbonnier et doivent vous faire bien présager pour l'avenir de votre affaire. En s'attachant à faire de bons produits, bien réguliers, bien appropriés surtout aux habitudes des consommateurs, nous obtiendrons de très bons résultats. Vous pouvez compter que tout votre personnel ne négligera aucun effort pour atteindre ce but.

Du 1^{er} janvier au 1^{er} juillet 1895, la production nette a été de 25.065 t.

L'augmentation est sensible chaque mois ; il y a une différence de 1.000 t. entre la production de janvier et celle de mai.

La production restera stationnaire pendant la saison des pluies, c'est-à-dire de juin à septembre, mais elle augmentera beaucoup ensuite et nous comptons bien arrivera 35.000 t. pour le total du second semestre.

La production est vendue au fur et à mesure ; nous n'avons presque pas de stock, ni à Hong-Kong, ni à Singapore, ni à Kébao.

En terminant, nous devons vous dire que vous devez compter également avec le mouvement industriel qui se dessine au Tonkin, mouvement que je ne peux mieux vous définir qu'en vous faisant remarquer que la consommation de notre charbon à Hanoi, qui était de 700 tonnes en 1894, sera de 6.000 environ en 1895.

Après plus de deux ans de sécurité complète à Kébao, l'enlèvement d'un de nos employés [Lyaudet] et de sa famille par une bande de pirates chinois, est venu troubler assez profondément pendant quelques jours la régularité du travail dans nos établissements. Malgré tous les efforts de l'administration au Tonkin, et en dépit des négociations engagées par le ministre des affaires étrangères avec le gouvernement chinois, les malheureuses victimes de cet attentat n'ont pu être jusqu'ici rendues à la liberté. Nous ne cessons d'insister auprès du gouvernement pour obtenir qu'il prenne dans cette affaire l'attitude la plus énergique dans l'intérêt de notre agent.

Nous lui demandons aussi de prendre les mesures nécessaires pour éviter le retour des faits semblables et pour assurer la sécurité de tous les colons, industriels et commerçants qui cherchent à faire du Tonkin la France d'Extrême-Orient. Vous avez été à la tête de ce mouvement de travail et de civilisation et vous n'avez pas hésité à mettre de grands capitaux dans l'exploitation des mines de Kébao, vous êtes à la veille de toucher la récompense de vos efforts et nous espérons que rien ne viendra troubler la marche régulière et progressive de votre affaire.

(*Le Figaro*, 25 août 1895)

Les pirates se sont arrêtés quelque peu ; des mesures sérieuses ont été prises à Kébao contre leurs entreprises et on espère que des faits comme l'enlèvement de la famille Lyaudet ne se reproduiront plus.

Kébao
(*L'Argus*, 15 septembre 1895)

Voici quelques extraits des rapports présentés à l'assemblée générale du 30 juillet dernier :

L'année 1894 a été marquée pour votre entreprise par l'achèvement des installations générales pour le transport, le traitement et l'expédition des charbons. Depuis le commencement de l'exercice 1893, la mine est entrée dans une phase tout à fait différente de celle des années précédentes, celle de l'exploitation proprement dite. Après six années consacrées à l'organisation technique, c'est donc aujourd'hui l'organisation commerciale qui attire toute notre attention.

Mais il ne faut pas oublier qu'à la fin de l'année 1894, nous étions encore dans tout le feu de la mise en oeuvre et du développement préparatoire de tous les services de l'exploitation.

Dans les comptes que nous allons vous présenter, les « ventes de charbons » pour les exercices 1890 à 1894, s'élevaient à la somme de fr. 527.302.01 suivant le tableau suivant :

Exercice 1890	19.868 80
Exercice 1891	53.868 61
Exercice 1892	137.284 73
Exercice 1893	174.722 32
Exercice 1894	
Ventes encaissées : 93.388:10	
Ventes non encaissées : 48.208 45	141.893 88
Soit ensemble	<u>527.302 01</u>

.....

MINES DE KEBAO
(L'Avenir du Tonkin, 25 septembre 1895)

M. Portal, le directeur des Mines de Kébao, a présenté à l'assemblée générale des actionnaires un rapport des plus intéressants et des plus complets sur les opérations de la société pendant l'année dernière.

Dans son rapport, il décrit minutieusement les progrès faits sur les chantiers et parle des efforts faits pour livrer à la consommation, dans l'Extrême-Orient, les charbons provenant des mines. Ces efforts, à en juger par les déclarations de M. Portal, ont été couronnés d'un plein succès. Des ventes rémunératrices ont été faites à la Scottish Oriental Company, à la Douglas Laiprick Company et à plusieurs autres sociétés de navigation. Ces ventes, jointes à celles qui ont déjà été contractées précédemment, assurent à la compagnie un écoulement de 5 à 6.000 tonnes par mois. Si les essais que l'on fait en ce moment pour employer les charbons sous une autre forme, réussissent complètement on arrivera facilement à une vente mensuelle de 12.000 tonnes. Le rapport mentionne que, déjà, l'on a commencé la fabrication de briquettes spécialement destinées aux usages navals et que les résultats obtenus sont excellents.

Du 1^{er} janvier au 1^{er} juillet, la production nette a été de 25.065 tonnes. Chaque mois, une augmentation sensible a été atteinte et on s'attendait à ce que les excavations des six derniers mois de l'année donneraient 35.000 tonnes.

L'ensemble du rapport donne les plus belles espérances et aura certainement satisfait les actionnaires.

KÉBAO

(*La Cote de la Bourse et de la banque, 25 novembre 1895*)

Une dépréciation très notable du cours des actions Kébao s'est produite ces temps derniers. Samedi même, les cours se sont affalés un instant jusqu'à 50 francs. Cette dépréciation n'est pas autre chose que la répercussion du mauvais état de la mine et de la société, comme en témoigne la circulaire anonyme suivante, qui paraît cependant l'émanation du conseil d'administration :

« On a répandu en Bourse et hors Bourse les bruits les plus alarmants. Suivant les uns, le gisement houiller serait pauvre ; suivant les autres, le charbon serait d'une qualité inutilisable.

Le moment est venu de dire à nos amis, à tous ceux qui nous ont suivis dans cette affaire, ce que nous pensons de ces rumeurs et de l'avenir de notre société.

La richesse houillère de Kébao a été reconnue en 1887 et en 1889, par des ingénieurs et par les représentants du ministère de la marine, dans des conditions tellement nettes et précises que pour douter du gisement de Kébao aujourd'hui, il faudrait admettre que depuis 1889 jusqu'à ces jours derniers, la société aurait été victime à la fois et de ses ingénieurs et du Protectorat et du gouvernement lui-même. «

Le charbon japonais, ceci n'est contesté par personne, est inférieur au charbon du Tonkin. Mais les habitudes prises, les contrats déjà en cours n'ont pas permis jusqu'ici au charbon de Kébao d'entrer dans la consommation générale dans une proportion suffisante pour assurer la marche de notre exploitation. Les statistiques officielles font ressortir une consommation d'environ 2 millions et demi de tonnes dans les ports de Chine et du Tonkin. Le charbon japonais entre dans cette consommation pour plus de la moitié. Notre ambition serait d'avoir notre place pour 200 à 300.000 tonnes seulement. À ce compte, les capitaux engagés recevraient une large rémunération, En 1895, par suite des circonstances diverses et dont la plupart sont exceptionnelles, la société n'aura guère rendu plus de 30 à 40.000 tonnes. Tout porte à croire qu'en 1896, les ventes atteindront au moins 80.000 tonnes.

La qualité des charbons de Kébao n'a jamais été présentée comme étant de tout premier ordre. C'est un charbon maigre, faisant peu de cendres, mais ayant un pouvoir calorifique considérable. Il est, du reste, apprécié déjà et par la marine et par certaines industries. Notre société possède à cet égard des dossiers qui ne laissent aucun doute.

En conséquence, soit du côté de la mine et de sa grande valeur, soit du côté du charbon lui-même, aucune désillusion.

Les graves difficultés que traverse la société viennent d'ailleurs.

Les débouchés sur lesquels on était en droit de compter ne s'ouvrent pas aussi rapidement qu'on pouvait le supposer il y a plusieurs mois. Le charbon du Tonkin remplace bien peu à peu le charbon japonais, mais pas encore dans une proportion telle que les ventes soient rémunératrices.

À ce moment, la société pourrait entrer dans l'ère des bénéfices.

Malheureusement, les capitaux nécessaires à la marche normale et régulière de l'entreprise font aujourd'hui défaut. Les installations sont prêtes, les travaux sont terminés, tout permet de marcher sur le pied d'une production annuelle de 200.000

tonnes, mais pour tirer parti de toute cette organisation, des ressources nouvelles sont indispensables.

Dans ces conditions, que faire ?

Le conseil d'administration et un grand nombre d'actionnaires pensent qu'il faut éviter une liquidation qui va s'imposer au premier jour.

Cette liquidation ne serait profitable qu'aux créanciers qui, pour le montant de leurs créances, soit deux millions environ, se trouveraient à la tête d'une entreprise qui a coûté depuis cinq ans seulement près de 10 millions.

Il faut donc tenter la reconstitution de la société avec les mêmes éléments qu'aujourd'hui, mais en l'appuyant sur des bases différentes.

Le projet mis en avant consiste à créer une société au capital de 2 millions représentés par 20.000 actions de 100 fr. La souscription de 15.000 de ces actions serait réservée par privilège aux 15.000 actions de la société actuelle.

Quant aux parts de fondateurs de la société actuelle, elles disparaîtraient du fait seul de la liquidation ; mais afin de permettre aux porteurs de réparer leur perte dans une certaine mesure, il leur serait accordé le droit de souscrire à 5.000 actions.

En outre, chaque action ancienne aurait droit à un titre de jouissance qui viendrait au partage concurrentement avec les actions du nouveau capital, après prélèvement d'un intérêt de 6 % au profit de ces dernières.

En résumé, ce projet revient à entrer par un versement de 100 fr. dans une nouvelle société à un capital très réduit, où, malgré cela, les anciennes actions conserveraient tous leurs avantages.

Ce projet tout récent a reçu déjà l'adhésion d'une notable partie de nos actionnaires.

Nous espérons qu'il recevra de même votre agrément.

Il nous paraît, en effet, que c'est le meilleur moyen de ne pas laisser tomber en d'autres mains une affaire pour ainsi dire arrivée, grâce à nos premiers et constants efforts, et qui menace de tomber par cette unique raison que les capitaux de roulement vont faire défaut.

21 novembre 1895 ».

Une réunion officieuse des actionnaires s'est tenue samedi, salle des ingénieurs civils, à l'issue de laquelle il fut décidé que le conseil d'administration demanderait aux actionnaires dans quelle mesure il pourrait compter sur eux, en vue d'une augmentation de capital, en suite de quoi une assemblée serait convoquée pour rechercher les meilleurs moyens de reconstituer la Compagnie.

LIBÉRATION DE LYAUDET

AFFAIRES COLONIALES

Tonkin

(*Le Temps*, 26 novembre 1895)

Le *Courrier d'Haïphong* publie dans son numéro du 14 octobre, le récit fait par M. Lyaudet de sa captivité chez les pirates.

Enlevé avec sa famille, à dix heures du soir, le 24 avril, en un clin d'œil, par une bande de vingt à vingt-cinq pirates venus à Kébao dans un sampan, il fut conduit, après une marche de quatre nuits, au repaire de la bande, forte de cent cinquante hommes, armés de fusils à tir rapide, sous quatre ou cinq petits chefs, obéissant à un certain Thien-Sap-Si.

Dans la nuit du 1^{er} au 2 mai, les mandrins passent la frontière chinoise. Après les souffrances des marches de nuit, des courses de jour en plein soleil presque sans nourriture, viennent les tortures de la cangue pour forcer M. Lyaudet, qu'on croit très riche, sur le rapport erroné d'un traître qui a travaillé à Kébao, à payer un million de piastres.

Et l'erreur reconnue, le supplice continue. Le traître se venge des reproches que lui fait la bande.

Dans la nuit du 6 juillet, on repasse la frontière et la bande vient chercher asile au Panai. Du 8 au 31, la famille Lyaudet est au milieu de la bataille, entre la colonne Chaumont et les pirates, doublement menacée par le feu des nôtres et par la rage des pirates, que le chef contient à grand' peine.

Au moment d'être pris, il se décide à fuir. Au prix de mille fatigues, en passant à portée de la voix d'officiers français, les bandits franchissent la ligne de blocus et repassent en Chine entre deux de nos blockhaus, dans la nuit du 1^{er} au 2 août.

Jusqu'au 13 septembre, ils se traînent de repaire en repaire dans le pays désolé, inculte, presque désert des Cent-Mille-Monts, ayant à peine quelques pains de riz cuits sans sel et ne sachant que faire de leurs prisonniers, dont leur avidité ne veut pas pourtant se dessaisir. Ils se rapprochent de Pak-Lung et de la mer, et on sent, dans le récit de M. Lyaudet, la pression des réguliers chinois du général Sou, dont il ignorait la coopération avec les autorités françaises. Cinquante-six fois, ils changent de repaire !

Dans les premiers jours d'octobre, les réguliers paraissent et fraternisent avec les pirates, sauf quand le général Sou est présent.

Enfin, le 8 octobre, après des péripéties encore bien pénibles, M. Lyaudet et sa famille étaient remis par le général chinois à M. Bons d'Anty, consul à Lang-Tchéou, venu pour les recueillir à Na-Luong.

Le 9, ils revenaient en terre française à Pac-Si et, le 13, débarquaient à Haïphong.

M. Lyaudet déclara que sa délivrance sans rachat portera un coup fatal à la piraterie, véritable commerce dans lequel aucun Chinois ne voudra plus hasarder la grosse mise de fonds nécessaire, du jour où on ne payera plus les rançons qui fournissaient les dividendes.

LE TOUR D'ASIE

Au Tonkin

par Marcel Monnier

(*Le Temps*, 17 décembre 1895)

HONGAY ET KÉBAO. — HAÏ-DUONG. — PREMIÈRES IMPRESSIONS DU DELTA.

.....
De Hongay à Kébao cinq heures de chaloupe. Toujours la baie d'Along, les Alpes noyées, les pitons, les crêtes en dents de scie émergeant des eaux calmes. Enfin, les roches s'écartent, la longue île de Kébao dresse à l'horizon ses croupes verdoyantes. Du côté du large, sur la droite, quelques îlots épars couverts d'une végétation très touffue. À présent le paysage rappelle à s'y méprendre certains parages de la mer intérieure du Japon. Après avoir passé par un chenal étroit mais profond, entre des pentes escarpées dont les futaies descendent jusqu'au niveau de la mer, nous débouchons dans la baie de Port-Wallut, retentissante du vacarme des usines, voilée de poussières noires et de fumées.

Un chemin de fer de 13 kilomètres relie le port à Kébao où sont situées les mines. Et quel chemin de fer ! Ce ne sont que tunnels, tranchées en plein roc, ponts métalliques

de 20 et 30 mètres de portée jetés sur les abîmes. En réalité, les lignes minières de Hongay et de Kébao, malgré leur développement restreint, n'en sont pas moins les plus sérieusement établies du Tonkin, celles dont la construction, due à l'initiative privée, a nécessité les plus importants travaux d'art, les seules aussi qui possèdent un matériel roulant digne de ce nom. Il y a loin de ces voies bien assises, de ces rails robustes, au [petit tramway Decauville de Lang-Son](#), avec sa voie liliputienne de 60 centimètres, ses machinettes poussives et ses wagonnets hors d'usage, reliques vénérables mais sordides de l'Exposition de 1889 ; rails, machines et voitures qui, vu l'importance toujours croissante du trafic, devront être remplacés à bref délai.

À Kébao, l'exploitation se fait à flanc de coteau, en galeries et par un puits d'une centaine de mètres, le puits Lanessan, inauguré l'an dernier. Tandis qu'à Hongay, la main-d'œuvre est exclusivement annamite, ici les travailleurs — il y en a trois mille — sont des Chinois. L'Annamite aime le plein air et la lumière. Toute cette chinoiserie recrutée un peu partout me fait l'effet d'avoir des antécédents assez louches. Beaucoup de ces gaillards-là, avant de prendre le pic et la pioche du mineur, ont très probablement manié l'escopette. Presque tous ont des figures plus ou moins patibulaires.

J'ai emporté de ma visite rapide à Hongay et à Kébao une impression ineffaçable. On a discuté et l'on discute encore la valeur des houilles tonkinoises. D'aucuns prétendent qu'elles brûlent mal, d'autres qu'elles brûlent trop vite. Enfin, elles brûlent, c'est le principal. Où est la vérité ?

Il y a quelques années, un éminent ingénieur des mines, M. Sarran, envoyé en mission spéciale par le gouvernement, affirmait nettement dans son rapport l'excellence de ce combustible, son extrême pureté, ajoutant qu'il présentait des avantages marqués sur la plupart des charbons employés dans les mers de Chine et d'Australie. Il y a apparence que ce spécialiste doit s'y connaître. À supposer que cette houille ne vaille pas le Cardiff, elle n'est pas inférieure aux charbons de l'Illinois que consomment les chemins de fer et les vapeurs américains. Tout ce que je puis dire, c'est que j'ai vu flamber des briquettes de Hongay et de Kébao à bord de bâtiments dont les mécaniciens ne se répandaient point en récriminations contre les fournisseurs. Quoi qu'il en soit, on a plaisir à voir sur cette terre française — si loin de France ! — de semblables industries, aussi puissamment outillées que les entreprises du même genre qu'il m'a été donné de visiter, en Europe et en Amérique. Le Tonkin ne nous eût-il donné que ces dépôts de charbons, si précieux pour notre flotte, en cas de complications plus que jamais à prévoir dans ce vieux monde asiatique, cela seul suffirait à compenser bien des déboires.

.....

[Déclaration à l'Assemblée nationale du gouverneur général Rousseau au sujet de la libération des Lyaudet]
(*Le Temps*, 27 janvier 1896)

M. Rousseau ne veut plus traiter avec les pirates pour faire remettre en liberté les Européens enlevés de leurs demeures. Il pense que la rançon donnée encourage la piraterie en rendant fructueuse une dangereuse industrie.

Il a d'autant plus raison qu'il est parvenu, soit par l'action directe, soit par celle de chefs annamites ou de chefs chinois, à faire rendre la liberté à de malheureux prisonniers dont on a plaint les tristes aventures. M. Armand Rousseau a donc pleinement raison.

M. de Lanessan, lui, a souvent préféré traiter avec les pirates. Il a estimé que les colonnes militaires organisées pour poursuivre les bandes de flibustiers annamites ou

chinois coûtaient plus, en vies et en santés humaines ou en dépenses de matériel, que les sommes demandées par les chefs de bande. Il a constaté, en outre, que les autorités chinoises de la frontière n'étaient pas défavorables aux entreprises des pirates, qu'il ne pouvait aller faire campagne sur le territoire chinois contre les malandrins dont on redoutait les déprédations. Il a été contraint de recourir aux expédients : qui l'en peut blâmer ? D'autant plus que, dans le cas d'enlèvement par des pirates chinois, c'étaient les congrégations chinoises du Tonkin qui payaient la majeure partie des rançons.

Si l'on procède autrement aujourd'hui, c'est que la France, grâce à la situation qu'elle a prise à Pékin à la suite des affaires d'Extrême-Orient, peut faire entendre ses réclamations et obtenir en fin de compte des satisfactions de la part des autorités chinoises. Et encore est-ce si facile ? Voyons ce qu'a dit, hier, M. Rousseau au sujet des pourparlers engagés pour la mise en liberté de M. Lyaudet, sa femme et sa fille emmenés en Chine :

« Alors commença avec la cour de Pékin une série de négociations interminables ; j'ai, à cette occasion, accablé le ministre de France en Chine de messages, de télégrammes de tout genre, lui désignant l'endroit où étaient les pirates avec leurs prisonniers — ce que je savais par mes émissaires — et rendant le gouvernement chinois responsable de la séquestration de nos compatriotes sur son territoire, ne lui cachant pas que cette affaire l'exposait à de fortes demandes d'indemnités et même à une action militaire.

Eh bien, messieurs, le gouvernement chinois, qui ne s'émeut pas vite, et qui, quand il s'émeut, ne communique pas facilement son émotion aux autorités des provinces lointaines — car il n'est pas obéi facilement dans ces contrées frontières —, le gouvernement chinois, dis-je, s'est ému : il a envoyé un certain nombre de fonctionnaires au Kouang-Toung pour qu'ils fissent rendre les prisonniers.

Ces malheureux fonctionnaires, en dépit de leurs efforts, n'aboutirent pas, car ils ne disposaient pas de forces suffisantes pour attaquer les pirates. Mais ils déterminèrent néanmoins ceux-ci à repasser au Tonkin. « Vous nous embarrassez ici, leur dirent-ils sans doute, quittez le territoire chinois, et, dès lors, nous ne serons plus responsables. »

La famille Lyaudet fut alors ramenée au Tonkin. Puis, les pirates ayant été attaqués par une colonne française, elle fut ramenée en Chine où, après de longues négociations dirigées par le maréchal Sou, elle fut, en fin de compte, remise saine et sauve aux autorités françaises.

Ce résultat eût-il été obtenu deux ans auparavant, alors que notre situation en Chine était loin d'être ce qu'elle est aujourd'hui ? Évidemment non. Cela prouve qu'en matière de piraterie, on peut agir en 1895 autrement qu'en 1893. Cela prouve qu'il faut apprécier les affaires du Tonkin en tenant le plus grand compte des « conditions de milieu ». Si un gouverneur a pu faire bien en opérant « autrement », on n'en doit pas conclure *a priori* qu'un autre, en agissant comme il a cru devoir le faire, a opéré mal et, surtout, malhonnêtement. [...]

FAILLITE IMMINENTE

KÉBAO

(*Paris-Capital*, 4 décembre 1895)

Les actionnaires de la Société « Kébao » sont convoqués en assemblée extraordinaire pour le 24 décembre ; ils auront à statuer sur une proposition de dissolution.

La Société « Kébao » a une histoire, mais une histoire très simple : elle a épuisé peu à peu le capital que lui ont fourni en plusieurs fois ses actionnaires, dont la confiance ne s'était pas démentie jusqu'ici.

Les fondateurs de la Société Kébao ont été, en 1889, MM. Paul [*sic* : *Pierre*] Aubry, Étienne Fould et Cie, banquiers. L'apporteur était M. Jean Dupuis, explorateur et colon, qui passait pour connaître le Tonkin dans tous ses plis et replis.

M. Jean Dupuis apportait à la Société, en toute propriété, la concession de l'île Kébao, qu'il s'agissait d'exploiter au point de vue agricole, commercial, minier et industriel, et qui renfermait notamment des mines de charbon très riches, disait-on. Ce fut l'opinion des ingénieurs et de quelques voyageurs (entre autres le prince Henri d'Orléans) avant ou après la mise en exploitation.

Le capital primitif fut fixé à 3.500.000 fr. en 5.000 actions de 500 fr., sur lesquelles 800 entièrement libérées étaient attribuées à M. Jean Dupuis en rémunération de ses apports.

Celui-ci recevait, en outre, 100.000 fr. en espèces et 5.000 parts du fondateur, les seules créées, donnant droit à 50 % des bénéfices nets, après 5 % à la réserve légale, somme suffisante pour l'amortissement du capital social en quarante ans, et 10 % d'intérêt aux actions non amorties.

Ce n'était qu'une amorce : les augmentations de capital devaient se suivre pour ainsi dire sans interruption : le 17 mai 1892, le capital est porté à 4 millions, le 1^{er} août 1898 à 6 millions, en 1894 à 7.500.000 fr.

À l'origine, les actions avaient valu 1.500 fr. et les parts 800 fr. ; elles sont tombées en ces derniers temps à 55 fr. et 15 fr.

Le charbon de Kébao n'est pas du charbon supérieur, les armateurs et les mécaniciens le repoussent à cause des exigences qu'impose son usage. C'est une houille maigre qui demande aux chauffeurs une attention particulière et des soins qui se traduisent par une dépense considérable. D'autre part, la concurrence des charbons australiens et japonais semble avoir arrêté tout développement du charbon de Kébao.

La Compagnie, pour essayer de vaincre les difficultés qu'elle rencontrait, a fait des travaux importants : un chemin de fer amenant le charbon au quai d'embarquement, puis des moyens de transports spéciaux, etc. Tous ces efforts ont été vains.

Cependant, certains actionnaires ne perdent pas courage : ils entendent reconstituer la société.

La liquidation, disent-ils, ne serait, profitable qu'aux créanciers qui, pour le montant de leurs créances, soit deux millions environ, deviendraient ainsi à bon compte les maîtres de l'entreprise.

D'après le projet qu'ils ont élaboré, il serait constitué une société au capital de 2 millions représentés par 20.000 actions de 100 fr. La souscription de 15.000 de ces actions serait réservée par privilège aux 15.000 actions de la société actuelle.

Les porteurs de parts de fondateur auraient le droit de souscrire 5.000 actions.

Chaque action ancienne aurait droit à une action de jouissance qui viendrait au partage concurremment avec les actions du nouveau capital, après prélèvement d'un intérêt de 6 % au profit de ces dernières, mais aucun privilège de ce genre ne serait réservé aux parts de fondateur.

Ce projet, revient à entrer par un versement de 100 fr. dans une nouvelle société à un capital plus réduit, où, malgré cela, les anciennes actions conserveraient tous les avantages, disent les uns : il consiste à ajouter 100 francs de perte de plus par titre à celle que les actionnaires ont déjà éprouvée, assurent les autres.

Avec ou sans privilège, trouvera-t-on les 2 millions qu'on demande ? C'est douteux, peut-être. Ce sera en tout cas difficile.

(*Le Figaro*, 20 décembre 1895)

L'affaire du Kébao est reconstituée sur des bases qui donnent satisfaction aux créanciers et aux anciens actionnaires. On ne peut accueillir qu'avec plaisir la nouvelle du maintien d'une entreprise qui constitue un des facteurs de l'influence française au Tonkin.

SOCIÉTÉ DES MINES DE KÉBAO
Société anonyme. — Capital : 7.500.000 francs
A Paris, 19, avenue de l'Opéra
(*L'Écho des mines et de la métallurgie*, 28 décembre 1895)

Voici la circulaire très sincère et très vraie qui a été envoyée à tous les actionnaires de Kébao :

Paris, le 27 novembre 1895.

Messieurs,

Dans la réunion à laquelle nous vous avons convoqués le 23 courant, nous vous avons fait part des graves difficultés que traverse actuellement votre société.

Nous vous avons exposé que, par suite de méventes imprévues, le fonds de roulement nécessaire à l'exploitation de la mine et au fonctionnement de la société a été prématurément épuisé.

Nous vous avons montré que les comptes de la société chez ses banquiers sont aujourd'hui débiteurs d'une somme importante, sans préjudice d'une dette exigible dont le remboursement arrive à échéance dans les premiers jours de janvier 1896.

Dans ces conditions, et après avoir épuisé tous les moyens pour essayer de porter remède à cette situation, nous avons proposé de prononcer la liquidation de votre société.

Mais toujours convaincus de l'avenir de l'industrie houillère en Extrême-Orient, sûrs aujourd'hui de l'importance du gisement que nous exploitons, nous vous avons engagés en même temps à ne pas renoncer à l'achèvement de l'œuvre que vous avez entreprise.

On vous a mis en garde contre la qualité de nos charbons. Est-il utile de protester encore contre ces calomnies ? Comme nous l'avons déjà dit plusieurs fois, notre charbon est un très bon charbon maigre et les briquettes sorties de nos usines fournissent un combustible dont nous pouvons pousser la qualité aussi loin que le désire la consommation. C'est là maintenant un fait reconnu et accepté en Extrême-Orient. Nous en appelons à toute notre clientèle de Chine et d'Indo-Chine.

Nous en appellerions aux services publics du Protectorat-Français et de la Marine, s'il leur était permis d'intervenir dans un débat de ce genre. Et pourtant, qu'il nous soit permis de répéter encore que des briquettes de Kébao, essayées au mois de septembre à l'arsenal de Saïgon, ont donné un pouvoir vaporisateur supérieur à celui des

briquettes *Torpilleur* dites Anzin spécial, un des premiers combustibles du monde. La supériorité de nos produits est due à l'absence presque complète de mâchefer et une très faible teneur en cendres.

Nos charbons bruts ont donné les mêmes résultats, dans des essais faits en France sur des gazogènes. Le rapport fait à la suite de ces essais assimile nos combustibles aux meilleurs charbons maigres de France et d'Angleterre. En Extrême-Orient, tous nos clients s'en déclarent aussi satisfaits.

D'autre part, l'étendue du marché des charbons ne peut être mise en doute. Les mécomptes d'une première année d'exploitation ne doivent pas suffire à baser sur ce point une opinion défavorable et nous vous avons dit que, malgré le peu d'essor pris par nos ventes en 1895, nos agents, sur les places publiques, continuent à nous montrer un vaste débouché pour nos produits. Et n'est-il pas facile de comprendre qu'avec le développement rapide de la civilisation en Extrême-Orient, l'avenir d'une des premières mines de charbons de ces contrées peut être très brillant.

Arrêter l'exploitation de Kébao, aujourd'hui complètement outillée et en pleine marche, ce serait donc laisser passer en d'autres mains le fruit de vos sacrifices et de vos efforts, et cela, au moment où le succès de votre affaire, hypothétique au début, est devenu probable, sinon prochain.

Dans votre réunion du 23 courant, nous vous avons invité à désigner parmi vous trois personnes chargées d'étudier, avec votre conseil, les moyens de sauvegarder vos intérêts dans la plus large mesure possible par la reconstitution d'une Société nouvelle.

Vos délégués, MM. Cugnin ³⁷, Guieu et Lachèvre, se sont réunis à nous et nous nous sommes mis d'accord pour vous présenter un projet conçu dans le même esprit que celui dont nous vous avons indiqué les grandes lignes.

Vous remarquerez qu'à côté des droits des anciens- actionnaires, nous nous sommes appliqués à donner la satisfaction la plus équitable aux parts de fondateur de l'ancienne société.

La société nouvelle serait constituée au capital de deux millions de francs divisé en 20.000 actions de 100 francs dont la souscription serait réservée par privilège aux anciens actionnaires et porteurs de parts de Kébao.

Ces actions auraient droit (après service de la réserve légale et d'un amortissement analogue à celui qui était prescrit par les statuts de Kébao) à un prélèvement de 6 % sur les bénéfices à titre d'intérêts. Sur le solde, il serait attribué 5 % au conseil d'administration, et le surplus serait divisé de la manière suivante : 40 % à la société nouvelle et 60 % à la société ancienne, en liquidation, qui en ferait la répartition, conformément à ses statuts.

Vous ne manquerez pas de saisir l'avantage de cette combinaison qui, moyennant un versement de 100 francs, vous permet de conserver dans votre affaire tout l'intérêt que vous y avez pris. La liquidation de la Société actuelle reste ouverte dans ce projet jusqu'à amortissement complet du capital : mais il est facile de se rendre compte que cette liquidation faite à côté de la société, elle-même, et pour ainsi dire par elle-même, pourrait fonctionner avec le minimum de frais.

Comme nous vous l'avons dit plus haut, vos délégués ont donné leur approbation à ce projet. En même temps, plusieurs d'entre vous, à qui nous l'avons communiqué y ont immédiatement adhéré et se sont, dès à présent, engagés à souscrire à l'émission.

Cependant, la nouvelle société ne devra être constituée que si le capital souscrit s'élève à un minimum de 1.500.000 francs, sans lequel nous jugeons qu'il y aurait danger à reprendre la suite de l'exploitation.

³⁷ Émile Cugnin. Auteur de *Théorie et pratique de l'intérêt et de l'amortissement* (Le Temps, 31 mars 1890). Censeur (1891), puis administrateur (1906-1908) du Crédit foncier colonial.

Vous trouverez donc sous ce pli une promesse éventuelle de souscription que nous vous prions instamment de nous retourner signée, avec indication du chiffre d'actions que vous auriez l'intention de souscrire.

L'assemblée générale extraordinaire devant prononcer la dissolution de la société est, dès à présent, convoquée pour le 24 décembre prochain.

Il est indispensable que nous nous rendions compte immédiatement du total qu'atteindraient les souscriptions réservées par privilège aux actionnaires et porteurs de parts de fondateurs de la société actuelle de Kébao.

Si le capital souscrit était inférieur à 1.500.000 francs, votre promesse de souscription serait annulée.

En ce cas, nous serions obligés de demander la liquidation judiciaire de la Société de Kébao.

Il dépend de vous d'éviter par vos souscriptions cette extrémité qui ferait passer en d'autres mains un gisement houiller; aménagé dès aujourd'hui pour une production intensive, et une propriété de 25.000 hectares située dans des conditions exceptionnelles au Tonkin.

Le conseil d'administration

Lu et approuvé :

E. CUGNIN, C. GUIEU, F. LACHÈVRE

DÉBOUCHÉ DES CHARBONS EN EXTRÊME-ORIENT
(*L'Écho des mines et de la métallurgie*, 29 décembre 1895)

Hong-Kong

Tonnes	1893	1894
Charbons amenés dans les soutes des navires	106.300	353.455
Charbons importés	507.993	562.909
Totaux	<u>911.793</u>	<u>916.304</u>

Chiffres extraits du Harbour Master's Report for 1893 & for 1894.

Plus de la moitié des charbons importés sont consommés par les usines de Hong-Kong dont les principales sont :

Raffineries de sucre. — Taikoo Sugar refining Cy ; China sugar refining Cy ; Luzon Sugar refining Cy.

Hong-Kong & Whampoa Docks Cy, constructeurs de navires.

Hong-Kong Rope Manufacturing Cy, fabrique de cordages.

Hong-Kong Ice Cy ; Hongkong high level Tramway Cy ; Hong-Kong et China Gas Cy ; Hong-Kong brick and ciment Cy ; Green Island Cement Cy ; Hong-Kong Electric Cy ; Fenwick et Cie, constructeur mécanicien, etc.

Telle est la consommation à Hong-Kong pour 1893-1894. Nous rappelons que la place de Hong-Kong est celle sur laquelle la Société de Kébao cherche dès le début son principal débouché à cause du voisinage et de la facilité des échanges.

Mais la côte chinoise offre encore d'importants débouchés. Voici les quantités des charbons importés en 1892 et 1893 dans les principaux ports ouverts :

Tonnes	1892	1893
Kowloon (port chinois de Hong-Kong)	41.915	33.007
Canton	17.480	42.247
Shanghai	101.404	393.459
Àmoy	9.407	9.929
Swatou	18.841	26.393
Foucheou	4.530	12.528
Total	<u>446.577</u>	<u>517.563</u>

Tous ces chiffres sont extraits des « Return of trade and Trade Reports » des « Impérial maritim customs » pour 1892 et 1893.

Sur ces tonnages, le charbon du Japon entre pour :

272.018 t. en 1892: 294.121 t. en 1893.

En 1893, la Société des mines de Hongay (concession voisine de Kébao) figure déjà dans ces totaux pour 109.000 t. vendues principalement à Hong-Kong.

Le reste est fourni par une certaine quantité de charbons de provenance anglaise, à très haut prix, ou par quelques milliers de t. de charbons chinois de très mauvaise qualité. Ces derniers ne sont principalement consommés que par la marine chinoise.

Comment la Société de Kébao organise-t-elle sa vente sur ces marchés de la côte chinoise ? Par l'établissement d'agences dans les deux places principales : Hong-Kong et Shanghai.

L'agence de Hong-Kong a été donnée à une maison anglaise de premier ordre. Agissant comme consignataires et courtiers de ventes, ces agents sont parfaitement outillés sur la place de Hong-Kong pour remplir ce double rôle. Ils sont en outre consommateurs par eux-mêmes comme propriétaires d'une ligne régulière de bateaux, entre Manille et Hong-Kong. Ils entretiennent également d'importantes relations commerciales avec San-Francisco, et seront à la Société Kébao d'un utile concours lorsqu'elle abordera ce marché.

À Shanghai, l'agence de la Société est en voie d'organisation, et la Société est sur le point de la confier à une maison française de Shanghai, très honorablement comme au Japon et en Chine où elle est établie depuis de nombreuses années. Cette maison consomme par elle-même environ 6.000 t. de charbon par an.

Après le marché de Hong-Kong et des ports chinois, le principal débouché qui se présente pour les charbons du Tonkin est celui de Singapore (*Daily Export and import*, 1891). Là, la consommation a été, en 1894, de 374.426 t. auxquelles il faut ajouter la consommation de Penang et Malacca qui s'élève à 20.000 t. par an environ.

Ce marché appartient actuellement au charbon du Japon pour les deux tiers environ. Le charbon anglais y figure pour un tiers.

La Société a déjà une agence à Singapore, et l'a remise à une très ancienne et respectable maison anglaise dont les chefs lui font concevoir le plus grand espoir de prendre sur le marché une place considérable.

À la consommation de la péninsule malaise, il faut encore ajouter celle des Indes néerlandaises : Java, seule, avec ses chemins de fer, absorbe, d'après le Blue Book des Indes néerlandaises, 200.000 t. environ de combustibles.

Enfin les marchés du Tonkin et de la Cochinchine, estimés, l'un, à 12.000 t., l'autre à 25.000 t. environ, entrent pour une part estimable dans le débouché commercial réservé aux charbons du Tonkin, principalement par la raison que le transit maritime y

était moins développé que dans les ports ci-dessus, les prix y sont généralement plus élevés.

Il y a lieu, du reste, de prévoir que le Tonkin, lorsqu'il sera doté du réseau de chemin de fer en projet, deviendra un consommateur de grande importance.

La décision prise par le gouvernement de soumettre aux votes des Chambres un emprunt de 80.000.000 fr. et la faveur que cet emprunt paraît devoir rencontrer dans les milieux financiers peuvent faire présager que cette éventualité se réalisera dans un avenir prochain. C'est une bonne chose pour Kébao.

Mines de Kébao
(*Le Journal des débats*, 27 décembre 1895)
(*Le Figaro*, 31 décembre 1895)

L'assemblée extraordinaire des actionnaires tenue le 24 courant a voté la dissolution anticipée de la Société et nommé liquidateurs, MM. [Alfred] Bergaud ³⁸, Dumoulin et [Fernand] Monvoisin ³⁹, avec pouvoir spécial de procéder à la reconstitution de la société en faisant apport ou cession à une société nouvelle de l'actif social.

Mines de Kébao
(*Paris-Capital*, 1^{er} janvier 1896)

C'est une véritable débâcle qui s'est produite sur les Kébao. Les actions sont tombées jusqu'à 50 fr. On fait des efforts pour reconstituer cette entreprise.

Mines de Kébao
(*L'Argus*, 5 janvier 1896)
[sale, nb corr.]

L'assemblée extraordinaire convoquée par le conseil d'administration du Charbonnage de Kébao pour statuer sur le sort de la société s'est tenue le 24 décembre. Elle a voté la dissolution anticipée de la société et nommé liquidateurs MM. Bergaud, [E.] Dumoulin et Monvoisin, avec pouvoir spécial de procéder à la reconstitution de la société en faisant apport ou cession à une société nouvelle de l'actif social.

Il résulte des communications verbales faites à cette réunion que la reconstitution de la société est assurée. Le conseil avait prévu la nécessité d'un nouveau capital de 2 millions et avait demandé qu'avant l'assemblée extraordinaire, on lui apportât des souscriptions pour au moins 1.500.000 fr. Le montant des souscriptions n'a atteint, paraît-il, que 1.100.000 fr. Mais, d'autre part, les principaux créanciers ont accepté de recevoir des actions de la nouvelle société en remboursement de leurs avances, ce qui

³⁸ Alfred Bergaud : liquidateur de sociétés. On le rencontre dans les dossiers Decauville (1894), Oural-Volga (1901), Syndicat des obligataires des Chemins de fer andalous... Commissaire des comptes attitré de la BFCI à partir de 1901. En outre administrateur de la Foncière-Vie, de la Foncière-Incendie (1898), du Secteur électrique de la Rive gauche de Paris (1904), au Crédit foncier colonial (1905) — dont il démissionne peu après sa nomination —, vice-président du Crédit foncier de Tunisie (1906)...

³⁹ Fernand Monvoisin (1850-1935) : sous-directeur, directeur, puis (1895) administrateur du Crédit industriel et commercial. Son représentant dans diverses sociétés. Voir [Qui êtes-vous ?](#)

dégage l'affaire d'un passif d'environ 2 millions et laisse par conséquent les 1.100.000 fr. frais, libres pour le fonds de roulement.

Au point de vue financier, l'affaire est donc, encore une fois, tirée de son mauvais pas. Reste le problème industriel qu'on a dit tant de fois résolu. Le conseil affirme qu'il joindra les deux bouts avec une vente annuelle de 80.000 tonnes, ce n'est guère que le double du chiffre atteint jusqu'à présent et c'est cependant un chiffre bien maigre que 80.000 tonnes pour faire figure, même en Extrême-Orient, dans le monde des charbonnages. En somme, l'affaire continue à vivre comme elle a toujours vécu, de subsides qu'elle obtient de ses actionnaires en échange de promesses qui vont en diminuant.

Société anonyme « Kébao »
Dissolution
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 17 janvier 1896)

L'assemblée générale extraordinaire des actionnaires de cette société, dont le siège est à Paris, 19, avenue de l'Opéra, a, dans sa séance du 24 décembre 1895, prononcé sa dissolution et nommé liquidateurs MM. Bergaud, demeurant à Paris, rue d'Aumale, 10 ; [E.] Dumoulin, demeurant à Paris, rue de Miromesnil, 19 ; Monvoisin, demeurant à Paris, rue Scheffer, 53.

DOCUMENTS DIVERS RELATIFS À LA PÉRIODE 1888-1895

NÉCROLOGIE

M. H. Remaury

[Sa sœur était l'épouse du compositeur Ambroise Thomas]

[Il fut administrateur de la [Compagnie française de tramways \(Indo-Chine\)](#)
(*L'Écho des mines et de la métallurgie*, 27 juin 1897)]

Nous avons le vif regret d'apprendre la mort de M. Henri Remaury, ingénieur civil des mines, qui avait apporté à l'œuvre du *Génie civil*, depuis sa fondation, un concours très actif et dévoué, aussi bien dans son comité supérieur de rédaction que dans son conseil d'administration qu'il présida pendant plusieurs années à la suite de la mort de M. Émile Muller.

Né à Mirepoix (Ariège) en 1833, M. Remaury, après de brillantes études au collège Sainte-Barbe, était entré à l'École des mines de Paris en 1854. Peu de temps après sa sortie de cette école, il entra comme ingénieur chez MM. Dupont et Dreyfus, dans leur important établissement d'Ars-sur-Moselle, où il sut se faire remarquer par des travaux importants comme recherche de gisements et comme métallurgiste, et dont il devint bientôt directeur.

C'est là, sur la frontière, que le trouva la guerre de 1870, pendant laquelle, au moment de l'envahissement de notre territoire par les ennemis, il sut rendre à l'armée française de précieux services. Il fut même arrêté à cette occasion par les Allemands, qui le retinrent prisonnier pendant plusieurs semaines, et il faillit payer de sa vie son patriotisme.

À la suite de nos désastres, l'établissement d'Ars-sur-Moselle se trouvant situé en territoire annexé et ayant été cédé à une société étrangère, M. Remaury construisit de toutes pièces, pour la maison Dupont et Dreyfus, une nouvelle usine à Pompey, création des plus intéressantes au point de vue métallurgique. Il en resta le directeur et c'est à ce titre qu'il fut fait chevalier de la Légion d'honneur à l'occasion de l'Exposition universelle de 1878.

Peu après, il vint s'installer à Paris et fut attaché pendant quelque temps comme ingénieur-conseil au Crédit Lyonnais où il eut à s'occuper de plusieurs affaires industrielles considérables, notamment de la création de l'usine de Villerupt.

Parmi les autres travaux importants auxquels il participa, nous rappellerons sa collaboration à l'établissement de la soudière des Salines de Saint-Nicolas, [la mise en exploitation des houillères de Kébao, au Tonkin](#), et la fusion des usines de Decazeville avec celles de Fourchambault.

M. Remaury s'occupait beaucoup, en même temps, d'études économiques et y apportait l'expérience de sa longue pratique industrielle. C'est, ainsi qu'il a publié, sur la question sociale, plusieurs travaux fort appréciés, en particulier sur les rapports qui devraient exister entre patrons et ouvriers, sur les habitations ouvrières, etc. En 1890, il s'était vu décerner le prix annuel de la Société des ingénieurs civils de France pour un important mémoire sur les *Ressources minérales et sidérurgiques de Meurthe-et-Moselle*.

Il avait été membre du jury de l'Exposition universelle de 1889 et de plusieurs autres expositions. Enfin, tout récemment, il avait été nommé membre du Comité des travaux publics au ministère des Colonies ⁴⁰.

M. Remaury est décédé à Paris le 15 courant. Ses obsèques ont été célébrées le 18 courant, en l'église Saint-Honoré-d'Eylau au milieu d'une assistance considérable ; l'inhumation a eu lieu au cimetière du Père-Lachaise.

Henri REMAURY (1833-1897)

École des mines de Paris (promotion 1854). ingénieur civil des mines.

Bulletin de l'Association amicale des anciens élèves de l'École des Mines, juin 1898.

Biographie par P. Lemonnier.

[...] Entré à l'École des Mines en 1854, il en sortait en 1857 et fut admis presque immédiatement comme ingénieur aux Forges d'Ars-sur-Moselle ... nouvelle forge en territoire français, à Pompey*... créer les hauts fourneaux de Villerupt*... administrateur des Salines et des Soudières des environs de Nancy... Remaury, infatigable, donnait en même temps ses soins à un grand nombre d'autres affaires. Qu'il nous suffise de citer le Gaz de Lyon, [les Mines de Kébao au Tonkin](#), [la Société \[française\] des allumettes dans la même région](#), *le Génie civil*, journal hebdomadaire, dont il fut un des créateurs et où il succéda à Émile Muller comme président du conseil. Grâce à son administration prudente, cette Revue parvint à sortir des difficultés du début et à occuper une place sérieuse dans les publications périodiques, scientifiques et industrielles.

Remaury s'occupait encore du collège Sainte-Barbe, où il avait fait ses études et dont il était devenu administrateur. Il contribuait enfin, avec le concours d'un de ses camarades et amis, à l'application des récents procédés de déphosphoration sur sole en France et à l'étranger.

En 1878, après l'Exposition, il fut nommé chevalier de la Légion d'honneur.

La Société des ingénieurs civils lui accorda quelques années plus tard une médaille d'or pour son mémoire sur les ressources minières et sidérurgiques de Meurthe-et-Moselle.

En 1889, il fit partie du jury de l'Exposition universelle.

Toutes ces occupations si diverses ne l'empêchaient pas de s'intéresser aux questions sociales et économiques, et *le Génie civil* contient de lui plusieurs articles importants sur la matière. [...]

DEPAIX (Marie-Adrien-Joseph)
(*Dictionnaire illustré de la Tunisie*, 1912)

25 juin 1862. Tullins (Isère). Décorations coloniales. Ingénieur civil des mines, 7, rue d'Angleterre, Tunis. 20 juin 1905. École des Mines de Saint-Étienne. Successivement : ingénieur et directeur de mines de houille en France, en Indo-Chine, en Angleterre. Explorations diverses. Ingénieur-adjoint au directeur des exploitations de la Compagnie des Phosphates de Gafsa*. Actuellement ingénieur à Tunis. Médaille d'argent de collaborateur de la Société de Kébao à l'exposition coloniale de Lyon.

⁴⁰ Administrateur de la Société minière du Maros, en Transylvanie (*Paris-Capital*, 6 janvier 1892).

Suite :
[Société nouvelle de Kébao \(1891-1899\)](#).