Émergence et développement du tourisme en Annam (1910-c.1945)

Thi Thanh Nga Nguyen

▶ **To cite this version:**

Thi Thanh Nga Nguyen. Émergence et développement du tourisme en Annam (1910-c.1945). Histoire. Université de La Rochelle, 2019. Français. NNT : 2019LAROF005 . tel-03477977

HAL Id: tel-03477977
https://theses.hal.science/tel-03477977

Submitted on 13 Dec 2021

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

UNIVERSITÉ DE LA ROCHELLE

ÉCOLE DOCTORALE

EUCLIDE

Laboratoire CRHIA - EA 1163

THÈSE

présentée par :

NGUYEN Thi Thanh Nga

soutenue le 18 octobre 2019

pour l'obtention du grade de Docteur de l'Université de La Rochelle

Discipline : Histoire et civilisations

ÉMERGENCE ET DÉVELOPPEMENT DU TOURISME EN ANNAM (1910 - c. 1945)

Tome 1

JURY :

Laurent VIDAL	Professeur, Université de La Rochelle, président du jury
Jean-François KLEIN	Professeur, Université du Havre, rapporteur
Thi Mai TRAN	Professeure émérite, Université de Hué (Vietnam), rapporteure
Mickaël AUGERON	Maître de conférences, habilité à diriger des recherches, Université de La Rochelle, directeur de la thèse
Philippe LE FAILLER	Maître de conférences, habilité à diriger des recherches, Université d'Aix-Marseille, Ecole française d'Extrême-Orient

Résumé

Quand et comment le tourisme en Annam a-t-il été créé et développé ? Quels sont les liens qui unissent l'activité touristique dans ce protectorat français et celle de la métropole, dans le contexte plus large de l'Indochine et de l'ensemble des colonies françaises, d'une part, et de celui des autres pays (ex-)colonisés d'Extrême-Orient, et cela à des fins de comparaison ? Comment l'ingénierie du tourisme a-t-elle été conçue et mise en application ? Quelles sont les bases fondatrices des ressources patrimoniales de l'Annam mais aussi des politiques patrimoniales définies et menées en faveur de développement durable du tourisme ? Quels sont ses produits phares et ses marchés touristiques de première importance ? Le tourisme en Annam a-t-il des caractères spécifiques ou est-il lui-même une composante du tourisme en Indochine ? Enfin, en quoi le tourisme et le patrimoine peuvent-ils permettre de s'interroger sur les relations entre le pouvoir colonial et la Cour impériale ?

Cette thèse a pour vocation d'étudier le tourisme en Annam, protectorat français, durant la dernière partie de la période dite « française », des années 1910 à la fin de la Seconde guerre mondiale, et dans le contexte indochinois, en lien étroit avec les initiatives métropolitaines et les autres expériences coloniales françaises. Cette étude d'histoire et civilisations s'appuie avant tout sur une approche politique et culturelle de la réalité coloniale, sur la place et le rôle du tourisme dans la formation de la fameuse « idée coloniale » ayant été sous-estimée jusqu'ici, en dépit de quelques publications de qualité.

Notre thèse présente un point de vue serein, apaisé et apolitique sur certains des aspects de la colonisation française en Extrême-Orient : l'ingénierie du patrimoine et du tourisme en Annam, associée à un transfert de savoirs et de compétences de la métropole vers son protectorat asiatique.

Mots clés

Tourisme (tourisme culturel, tourisme cynégétique), ingénierie du tourisme, patrimoine culturel, hôtellerie, statistiques touristiques, Indochine, Annam, Hué, Palais impérial de Hué, Langbian et Phong-Nha.

Summary

When and how was tourism in Annam created and developed? What are the links between tourist activity in this French protectorate and that of the metropolis, in the broader context of Indochina and all the French colonies, on the one hand, and that of the other (ex-)colonized countries of the Far East, and this for comparative purposes? How was tourism engineering designed and implemented? What are the founding bases of the heritage resources of Annam but also of the heritage policies defined and carried out in favour of sustainable development of tourism? What are its flagship products and major tourism markets? Does tourism in Annam have specific characteristics or is it itself a component of tourism in Indochina? Finally, how can tourism and heritage raise questions about the relationship between colonial power and the Imperial Court?

This thesis aims to study tourism in Annam, French protectorate, during the last part of the so-called "French" period, from 1910 to the end of the Second World War, and in the Indochinese context, in close connection with metropolitan initiatives and other French colonial experiences. This study of history and civilizations is based primarily on a political and cultural approach to the colonial reality, on the place and role of tourism in the formation of the famous "colonial idea" having been underestimated so far, despite some quality publications.

Our thesis presents a serene, peaceful and apolitical point of view on some of the aspects of French colonization in the Far East: heritage and tourism engineering in Annam, associated with a transfer of knowledge and skills from the metropolis to its Asian protectorate.

Keywords

Tourism (cultural tourism, hunting tourism), tourism engineering, cultural heritage, hospitality business, tourism statistics, Indochina, Annam, Hué, Imperial Palace of Hue, Langbian and Phong-Nha.

Remerciements

Cette thèse n'aurait pas pu aboutir sans l'aide précieuse et capitale de plusieurs personnes auxquelles je tiens à exprimer ma reconnaissance.

En premier lieu, je remercie infiniment ma famille pour son soutien moral et financier, et pour sa compréhension vis-à-vis de mes absences, que ce soit à Hué, ma ville de résidence, ou lors de mon séjour en France.

Je voudrais exprimer mes remerciements les plus sincères et profonds à mon directeur de thèse, M. Mickaël AUGERON, qui a accepté de diriger ma recherche et l'a accompagnée avec tant de compétences, pédagogiques et scientifiques, et de disponibilités. Ses encouragements, ses conseils constants et sa confiance m'ont été très précieux.

Je tiens vivement à remercier les membres du Jury, Mme Thi Mai TRAN, MM. Laurent VIDAL, Jean-François KLEIN et Philippe LE FAILLER pour l'attention qu'ils ont portée à cette thèse.

J'exprime mes remerciements à M. et Mme Michel et Thérèse RAUTUREAU et à Mme Corinne ROUAULT pour leur correction de ma langue française et leur accueil chaleureux.

J'adresse mes remerciements à l'ex-région Poitou-Charentes, à la région Nouvelle-Aquitaine et au Ministère des Affaires Étrangères et Européennes qui m'ont accordé leur confiance en me missionnant sur des projets internationaux portant sur le patrimoine, le tourisme et la formation, de 2011 à 2016, et en finançant les inscriptions de ma thèse ainsi que différentes missions de terrain.

J'aimerais exprimer ma gratitude à l'Ecole nationale du tourisme de Hué, au Vietnam, qui m'a octroyé un long congé afin que je puisse finaliser ce travail d'études.

Un grand merci particulier et chaleureux à Phuong, Agnès, Xavier, Jean-Dominique, Joëlle, Huê et Maggy pour leur soutien et leur amitié.

SOMMAIRE

RESUME 1
REMERCIEMENTS 3
SOMMAIRE 4
SIGLES ET ABREVIATIONS 13
INTRODUCTION GENERALE 15
PARTIE PREMIERE 31
LA CRÉATION DES ORGANISMES LOCAUX DE TOURISME 31
CHAPITRE PREMIER 32
LES MODÈLES POUR L'ORGANISATION DU TOURISME EN INDOCHINE 32
I. Le tourisme en Indochine : sa mission politique et les directives pour son organisation 32
1. La genèse de l'activité touristique 32
2. Les missions du tourisme en Indochine 33
3. Les directives pour une bonne organisation du tourisme en Indochine 34
II. L'organisation du tourisme en métropole, une source majeure d'inspiration pour sa « colonie asiatique » 35
1. Le tourisme français 35
1.1. Le tourisme réceptif 35
1.2. Le tourisme actif 36
1.3. Le tourisme officiel 36
2. Le tourisme colonial en France 36
2.1. Les ministères français 37
2.2. Le Commissariat général au tourisme 37
2.3. Les Agences des Colonies et l'Agence économique du gouvernement de l'Indochine 38
2.4. L'Office de tourisme colonial 38
2.5. Les grandes associations 39
2.6. Le Touring Club de France 39
2.7. L'Union des fédérations de syndicats d'initiative 39
2.8. L'Agence de tourisme et de voyages 40
2.9. Les compagnies de transport 40
2. 10. Les expositions, jardins et musées 40
III. L'organisation du tourisme à Java : un modèle applicable depuis une colonie néerlandaise 41
1. Le bureau officiel du tourisme de Java et son organisation réputée 41
2. La communication touristique et sa place centrale pour la réussite du tourisme de Java 42
3. Une bonne logistique en faveur des touristes 42
CHAPITRE DEUXIEME 44
LES DIRECTIVES POUR LA CREATION DES ORGANISMES LOCAUX DE TOURISME 44
I. L'étape de pré-création des organismes locaux de tourisme 44
1. Le tourisme en Indochine dans le contexte extrême-oriental des années 1910 44
2. Les missions de Rondet-Saint en Indochine au début des années 1910 44
3. Deux modèles d'organisation pour une bonne réception touristique en Indochine 45

4. Les premières réflexions pour créer un nouveau mouvement vers l'Indochine, isolée des grands courants touristiques 46

II. 1922 : l'encadrement et l'élaboration d'un plan d'action pour le développement du tourisme colonial 47

1. La naissance du tourisme aux colonies françaises 47

2. La circulaire ministérielle du 20 octobre 1922 déterminant la création des organismes locaux de tourisme 47

CHAPITRE TROISIEME 49

LA CREATION D'ORGANISMES DE TOURISME OFFICIELS EN INDOCHINE 49

I. Le comité central du tourisme, organisme le plus important du tourisme officiel, créé en 1923 .. 49

1. Les missions de consultation sur l'organisation touristique et sur les programmes généraux de l'administration 49

2. La composition du comité présidé par le gouverneur général de l'Indochine 50

3. Un rôle de l'administration renforcé au service de la qualité 50

4. Le comité central du tourisme : des résultats probants en dépit de réunions peu nombreuses 51

II. Le bureau exécutif du comité central du tourisme, organe officiel du tourisme indochinois 52

1. Des missions diverses 52

2. Le bureau central du tourisme indochinois, sous-organe exécutif du comité central du tourisme, créé en 1935 56

III. Les comités régionaux du tourisme 59

1. Les missions du comité régional du tourisme, organe consultatif des questions intéressant le tourisme local dans chaque territoire de l'Union indochinoise 59

2. Comité du tourisme au Langbian, en Annam 60

IV. Le bureau officiel du tourisme en Annam 61

1. Muséographie, formation des guides et propagande à l'étape de pré-création 62

2. L'œuvre réalisé par le bureau de l'office du tourisme en Annam 65

CHAPITRE QUATRIEME 70

LA CREATION D'ORGANISMES LOCAUX DE TOURISME 70

DANS LE SECTEUR PRIVE 70

I. « [L]'organe mi-officieux, mi-privé » : une association au statut ambigu 71

1. Le Bureau officiel du tourisme en Cochinchine (1926-1928) 71

2. Le bureau du tourisme en Indochine (1928-1931) 72

3. L'office du tourisme Indochinois depuis 1931 81

II. La section nord-Annam, Tonkin et Laos du Touring Club de France : une association française de tourisme créée en 1935 86

1. La mission du Touring Club de France en Indochine depuis 1910 86

2. La section Nord-Annam, Tonkin et Laos du Touring Club de France depuis 1935 87

III. Les syndicats d'initiative régionaux, organismes complétant l'association dite bureau du tourisme en Indochine 87

1. Les Syndicats d'initiative régionaux constituant une des conditions nécessaires au développement touristique 87

2. Aperçu sur les syndicats d'initiative régionaux de l'Indochine 89

3. La création de la société des grands hôtels indochinois (1923-1930) par le syndicat d'initiative de l'Indochine 90

4. Syndicat d'initiative du nord indochinois 91

IV. Syndicats d'initiative régionaux en Annam 93

1. Études en 1930 en vue de la création et du fonctionnement des syndicats d'initiative régionaux destinés à développer le tourisme en Annam 93

2. Syndicat d'initiative de Dalat 95

V. Annam réparti à la fois en deux unions des syndicats touristiques de l'Indochine 95

1. Union des syndicats touristiques du nord-indochinois 95

2. L'Union des syndicats touristiques du sud-indochinois 97

VI. La fédération indochinoise des syndicats d'initiative 97

CONCLUSION DE LA PARTIE 99

PARTIE DEUXIÈME 101

LE DEVELOPPEMENT DE L'INDUSTRIE HOTELIERE 101

CHAPITRE CINQUIEME 102

DIRECTIVES DE LA MÉTROPOLE POUR LA MISE EN TOURISME 102

DANS SES COLONIES 102

I. Nécessité d'un équipement touristique 102

1. Aménagements touristiques 102

2. Premières réflexions sur l'aménagement touristique en Indochine 103

[..... 103

II. Du programme d'équipement touristique des colonies françaises en 1922 à celui de l'équipement hôtelier en Indochine en 1923 104

1. Les directives de la métropole pour la mise en place du tourisme aux colonies françaises 104

2. 1923 : la validation du programme d'équipement hôtelier en Indochine 104

CHAPITRE SIXIEME 108

PROGRAMME D'AMENAGEMENT HÔTELIER : LE CAS DE L'ANNAM DANS LE CONTEXTE DE L'INDOCHINE 108

I. Aménagement intérieur de l'Indochine et conditions d'accueil en faveur du tourisme 108

1. Les années 1910 : phase préliminaire de l'organisation hôtelière 110

2. Programme d'équipement hôtelier de l'Indochine pour la période de 1924 à 1926, constituant l'« armature hôtelière » 111

3. Octroi de prêts spéciaux en faveur de l'équipement hôtelier de l'Indochine (1930-1934) 114

II. L'exécution du programme d'aménagement hôtelier en Indochine 121

1. La conférence de 24 juillet 1923 encadrant le programme d'aménagement hôtelier 121

2. L'Annam et le Cambodge : les grands bénéficiaires du programme d'aménagement 122

III. La validation du programme d'équipement de la Route Mandarine 132

1. La grande artère de communication de l'Indochine traversant l'Annam : de la Route Mandarine initiée (1387) à la route coloniale n^0 1 (1895) 132

2. Le programme d'équipement de la Route Mandarine et l'équipement hôtelier 135

IV. Cambodge et Annam au cœur du contrat d'aménagement hôtelier le plus important de l'Indochine 143

1. Nécessité du contrat de 1 200 000 $ valable pour vingt ans (1924-1943) et son avenant, passés entre l'administration et la société des grands hôtels indochinois 143

2. Contrat du 30 janvier 1924 pour « trois hôtels neufs », dits hôtels principaux, à Angkor, Phnom-Penh et Hué et « à Djiring et Phanthiet deux hôtels ou bungalows dits hôtels secondaires » 145

3. Un avenant du 28 avril 1928 au contrat primitif de 1924 pour « trois hôtels neufs » dits hôtels de premier ordre à Phnom-Penh, Sieam Reap, à Dalat 150

V. Réactions du gouvernement général en matière de gestion hôtelière suite à la faillite de la société des grands hôtels indochinois en 1930 151

1. Fonctionnement rationnel du comité central du tourisme en 1931 depuis sa naissance en 1923 suite à la faillite de cette société 151

2. Inventaire des biens des hôtels et adaptation d'une méthode mixte de fonctionnement et de gérance hôteliers 152

CHAPITRE SEPTIEME 158

CREER UN ENSEMBLE D'HEBERGEMENTS MODESTES MAIS INDISPENSABLES AUX TOURISTES : L'EFFORT GOUVERNEMENTAL EN ANNAM DEPUIS 1922 158

I. L'Annam et la plus riche gamme d'hébergements d'Indochine 159

1. Des « Maisons de passagers » installées dans les endroits les plus reculées de l'Annam… mais à proximité du « 2e site touristique d'Indochine » 159

2. Des « chambres de passagers » au sein de la résidence administrative 160

II. Un rôle incontournable pour les bungalows administratifs et petits hôtels 161

1. Les bungalows administratifs : conception, mission et exploitation 161

2. Les bungalows prototypes de Tuyhoa, Quangngai et Donghoi au centre de l'Annam 167

3. Les petits hôtels de Tour Cham et de Vinh : une collaboration-clé entre l'administration et le secteur privé 173

III. Les hôtels de l'Annam, parties intégrantes des travaux du programme d'aménagement hôtelier de l'Indochine 177

1. L'« Hôtel neuf de Nhatrang », ou grand hôtel de la plage de Nhatrang : un emplacement singulier sur la Route Mandarine 178

2. L'Hôtel de Phanthiet, complémentaire des missions du grand hôtel de la plage de Nhatrang 180

CHAPITRE HUITIEME 183

LE GROUPE D'HOTELS DE DALAT (LANGBIAN), REPRESENTANT LE POUVOIR COLONIAL 183

I. Le groupe d'hôtels de Dalat au cœur des pays « moïs » et de la zone climatique du « sanatorium » 183

1. La création de Dalat et la confirmation de la présence des pouvoirs coloniaux français 183

2. Des hôtels modernes et bien équipés appartenant au gouvernement général et affermés à des concessionnaires 186

II. Langbian Palace (1916), hôtel administratif de luxe de premier ordre de l'Indochine 188

1. Le Langbian Palace avant son agrandissement 188

2. Le Grand hôtel de Dalat, annexe du Langbian Palace depuis 1925 189

3. L'exploitation du Langbian Palace prise en charge par la société des grands hôtels indochinois (1923-1930) 191

3.1. Sous la direction de la société française Frasseto & Sice (1923-1925) 191

3.2. Sous la direction de M. Féraudy (1925-1945) : une gérance directe après la faillite de la société des grand hôtels indochinois 192

4. Le Langbian Palace : une architecture conçue suivant le modèle parisien 194

III. Au service d'un public indochinois de petite bourse et de familles retenues en Indochine : l'hôtel du Parc 196

1. Le projet administratif de la construction d'un « Hôtel de second ordre de Dalat » (1923) 197

2. L'Hôtel du Parc, accessible aux familles indochinoises modestes… à côté du Langbian Palace, hôtel de luxe 198

IV. Des subventions publiques pour l'exploitation et l'aménagement du groupe des hôtels de Dalat depuis 1930 199

1. Des subventions plus importantes après la liquidation de la société des grands hôtels indochinois 199

2. La solution pour l'aménagement de ces hôtels depuis la faillite de cette société 200

CHAPITRE NEUVIEME 203

L'EMPIRE MORIN : UNE COLLABORATION INDISPENSABLE ENTRE L'ADMINISTRATION ET LE SECTEUR PRIVE EN MATIERES D'HOTELLERIE ET DE TOURISME 203

I. La première chaîne d'hôtels-magasins-cafés-restaurants-transports en Annam (1904-1951)..... 203

1. Le Grand hôtel Morin de Tourane, première pierre de l'empire Morin (1904) 206

2. Le Grand hôtel Morin de Bana à la première station d'altitude de l'Annam central (1923).....208

2.1. Les points d'intérêts de Bana, première station d'altitude de l'Annam central : la décision d'investissement des Morin frères.....208

2.2. Le Grand hôtel Morin de Bana construit sur fonds propres.....210

3. Du projet administratif de l'« Hôtel neuf de Quinhon » (1922) à l'édification du Grand hôtel Morin de Quinhon (1931).....215

4. Le Grand hôtel Morin de Bach Ma (1942).....217

4.1. Un prêt spécial du budget de l'administration pour la construction du Grand hôtel Morin de Bach Ma 218

4.2. Le Grand hôtel Morin de Bach Ma au sein d'une « véritable station populaire » franco-annamite (1942).....222

5. Le Grand hôtel Morin de Nhatrang, le seul non régi par les MM. Morin.....225

II. Le grand hôtel Morin de Hué (1906), vitrine de la chaîne des hôtels de Morin frères 226

1. Historique, missions et œuvres.....226

2. Le projet de construction d'un « Hôtel neuf de Hué », cas exceptionnel du programme d'aménagement hôtelier de l'Indochine (1924-1926).....232

3. Le projet d'agrandissement du Grand hôtel Morin de Hué (1924-1931).....234

3.1 Les premiers échanges entre l'administration et les Morin frères en 1922.....234

3.2. Le projet d'agrandissement du grand hôtel Morin de Hué de 1924 à 1931, fruits d'échanges et d'achat des terrains entre l'administration, M. Bogaert et les Morin frères.....235

3.3 Le contrat signé en 1929 entre l'administration et les Morin frères pour le réaménagement et l'exploitation du Grand hôtel Morin à Hué 239

III. Les Morin frères et les prêts spéciaux de l'administration... pour la consolidation de leur empire en Annam 240

1. Des prêts spéciaux pour la construction et l'aménagement des grands hôtels Morin de Hué et de Quinhon 240

1.1. Contourner la réglementation afin de conserver l'« armature hôtelière » de l'Indochine.....240

1.2. Les accords entre le gouvernement général de l'Indochine et MM. Morin pour la construction, l'agrandissent et l'exploitation de leurs hôtels 241

1.3. Morin Frères, grands bénéficiaires des prêts spéciaux du budget général de l'Indochine aux hôteliers du secteur privé 242

2. Les financements pour la construction de l'hôtel de Bach Ma en 1942 244

3. Wladimir Morin, « général en chef » de l'Empire Morin au Centre de l'Annam (1904-1943) 246

CONCLUSION DE LA PARTIE..... 250

PARTIE TROISIEME 255

TROIS BASES FONDATRICES POUR L'INGÉNIERIE DU TOURISME : LA GRANDE CHASSE, LES VALEURS CULTURELLES ET LA GROTTE DE PHONG-NHA..... 255

CHAPITRE DIXIEME : 256

COMMENT VENIR ET SE DEPLACER EN INDOCHINE ?..... 256

I. Caractéristiques et logistiques en faveur de la création des flux touristiques vers l'Indochine ... 256

1. L'Indochine : une position géographique privilégiée pour le « grand tourisme international » 257

2. Une accessibilité favorisant le développement touristique de l'Indochine 259

3. Les voies de communication reliant l'Indochine à l'Europe et l'Extrême-Orient 261

3.1. Des voies maritimes pré-dominantes.....261

3.1.1. La Compagnie des Messageries Maritimes et des Chargeurs Réunis : piliers des liaisons avec la France 261
3.1.2. Les compagnies étrangères de navigation assurant des lignes entre la France et l'Indochine .. 263
3.1.3. Les compagnies indochinoises assurant les lignes maritimes de l'Indochine avec les grandes destinations du Pacifique 263
3.2. Des voies routières renforcées depuis l'achèvement des chemins de fer de l'Indochine en 1937 264
3.3. Les voies aériennes pour une clientèle touristiques extrêmement aisée 264
II. L'aménagement intérieur de l'Indochine et les conditions d'accueil en termes de communication touristique 265
1. Les réseaux routiers, voies de communication les plus importantes de l'Indochine 266
2. Les chemins de fer de l'Indochine et leur vedette, le « Transindochinois » 268
3. Les voies fluviales au service du tourisme 272
4. Des voies aériennes utilisées pour les grandes destinations touristiques et le sport aéronautique 272
4.1. Le projet de création de la ligne aérienne de Saïgon à Hanoï en 1927 273
4.2. Le tourisme aérien depuis 1929 : la ligne Saïgon-Angkor au service du grand tourisme international 274
III. L'Annam : une accessibilité et des infrastructures favorables au développement touristique... 275
1. L'Annam et son emplacement incontournable pour le tourisme en Indochine 275
2. L'Annam au cœur des voies de communication traversant toute l'Indochine 276
CHAPITRE ONZIEME 278
LA GESTION DES FLUX TOURISTIQUES EN INDOCHINE PAR DES AMENAGEMENTS SPECIFIQUES 278
I. Les plans d'aménagement de l'Indochine 278
1. L'armature de l'équipement touristique : quatre régions de développement économique 278
2. Le plan d'aménagement touristique en faveur du tourisme en Indochine 280
II. Comment mieux canaliser l'afflux touristique en Indochine ? 283
1. État des lieux des flux du grand tourisme international vers l'Indochine 283
2. Saïgon, Haïphong et Réam : trois ports incontournables pour canaliser l'afflux touristique en Indochine 284
3. Le projet du port maritime de Camranh, en Annam, est-il la meilleure solution pour le développement touristique de l'Indochine en 1936 ? 286
3.1. Atouts du port de Camranh depuis les premières installations en 1902 287
3.2. L'aménagement du port de Camranh vers 1935 : de nouvelles possibilités pour le tourisme en Indochine ? 289
CHAPITRE DOUZIEME 291
L'ÉTABLISSEMENT DE CIRCUITS POUR L'INDOCHINE TOURISTIQUE 291
I. La création de circuits routiers en Indochine 292
1. Le circuit de Saïgon à Angkor 292
2. Le circuit de Saïgon à Hanoï 293
II. L'organisation des circuits touristiques en Annam 295
1. Hué, capitale de l'Annam, point de repère des deux sous-sections du circuit Saïgon-Hanoï traversant l'Indochine 295
2. L'Annam, point de passage pour le développement touristique de l'Indochine 296
2.1. Le parcours conduisant à la grande station d'altitude de Dalat, centre du tourisme cynégétique 297
2.2. Le parcours conduisant à Hué, capitale de l'Annam 298
2.3. Le parcours conduisant à Tourane, port le plus important de l'Annam 298

2.4. Le parcours traversant Quinhon-Nhatrang-Phanthiet, relais logistiques conduisant aux hauts plateaux de l'Annam, à Hanoï et à Saïgon 298

CHAPITRE TREIZIEME 300

LES ATOUTS PATRIMONIAUX DE L'ANNAM, PILIERS DU DEVELOPPEMENT TOURISTIQUE DE L'INDOCHINE 300

I. Des ressources patrimoniales permettant une diversité touristique 300

1. L'Indochine : des ressources patrimoniales culturelle et naturelle de grande qualité 300

2. L'Annam : des richesses patrimoniales satisfaisant tous les types de touristes 301

II. Hué, une des « trois des merveilles du monde [...] font la gloire de l'indochine » 303

1. Hué, passeport pour le tourisme culturel en Indochine 304

2. Le « Pass » déterminant de plan d'urbanisme de Hué et l'organisation de ses édifices 304

2.1. L'Animisme, base déterminante des pratiques rituelles annamites 304

2.2. Le culte des Ancêtres chez les Annamites 305

2.3. La réglementation rituelle de la Cour de Hué réunissant et représentant les rites de « son peuple » 306

3. La Hué touristique 308

3.1. « Hué […] captivante capitale » des empereurs Nguyen 308

3.2. Hiển Lâm Các, ambassadeur du Palais de Hué : les outils de communication touristique 308

3.3. Les tombeaux impériaux, « Versailles oriental » : une réputation identique au Palais impérial dans les éditions touristiques 311

3.4. Les musées impériaux de Hué : des caractères singuliers 316

3.4.1. Le « Musée impérial » au palais de Phung-Tien : une création destinée à renforcer la puissance coloniale au sein de la Cour d'Annam (1910) 316

3.4.2. Le Musée de Khai-Dinh, reflet de la politique patrimoniale liée aux collections et aux biens des musées de toute l'Indochine 318

3.4.2.1. L'Ecole française d'Extrême-Orient et l'échec de la politique d'appropriation des biens appartenant aux musées locaux de l'Indochine (1935) 319

3.4.2.2. Au service du « grand tourisme international » et la collaboration franco-annamite : le musée Khai-Dinh 323

3.5. Le Sacrifice de Nam Giao, chef d'œuvre décodant les valeurs institutionnelles de l'Empire d'Annam 325

3.5.1. L'origine et les valeurs de Lễ Tế Giao 325

3.5.2. L'Esplanade de Nam Giao : architecture et fonctionnement 326

3.5.3. L'Empereur, acteur du sacrifice de Nam Giao 327

3.5.4. Le cortège de Nam Giao : un spectacle grandiose pour la Cour impériale, pour « son peuple » et pour les touristes 329

II. La grotte de Phong-Nha, considerée comme « 2e site touristique de l'indochine » (1937) 330

1. La grotte de Phong-Nha, reconnue comme site touristique depuis 1921 331

2. La grotte de Phong-Nha, une place de choix dans l'Indochine touristique 333

IV. Valoriser les ressources cynégétiques de l'Annam pour rivaliser avec l'Afrique touristique ... 334

1. D'excellentes potentialités cynégétiques attirant une riche clientèle 335

1.1. L'Indochine : de grands terrains pour la chasse au gros gibier 335

1.2. « L'Annam est le paradis des chasseurs » 336

2. Des politiques patrimoniales permettant l'organisation de safaris : un atout pour le développement du tourisme cynégétique 337

2.1. Le modèle à adopter pour le tourisme cynégétique en Indochine 337

2.2. La politique patrimoniale en faveur de la faune, de la flore et du développement durable du tourisme 337

2.2.1. Une réglementation de la chasse nécessaire pour le développement durable du « grand tourisme international » 337

2.2.1.1. Une collaboration entre l'administration coloniale et la Cour d'Annam pour la réglementation de la chasse (1917) 338

2.2.1.2. La « Réglementation de la chasse et tourisme cynégétique notamment pour le marché américain à Dalat » 339

2.2.1.3. La réglementation de la chasse et l'ingénierie du tourisme cynégétique 341

2.2.2. La création des parcs nationaux et des « réserves naturelles intégrales » 346

CHAPITRE QUATORZIEME 349

L'INGÉNIERIE DU TOURISME EN ANNAM 349

I. Les techniques du tourisme cynégétique 349

1. L'Indochine face à l'Afrique : de grandes destinations de chasse du « grand tourisme international » ... 349

2. Le tourisme cynégétique en Annam : une destination préférée des riches « sportsmen » 350

3. Une collaboration de l'administration et du secteur privée pour organiser les techniques de tourisme cynégétique 351

3.1. L'administration et la création du « comité des chasses » et du « contrat de chasse intégral » pour l'Indochine 351

3.2. L'Association chargé de tourisme à Saïgon : un accueil spécialisé lié aux armes pour des « sportsmen » 353

4. L'organisation d'une expédition de chasse 354

4.1. Les plateaux de Djiring-Dran, de Cagne et du Langbian, paradis des chasseurs 355

4.2. Les administrateurs : organisateurs du tourisme cynégétique en Annam (1921) 355

4.3. L'organisation des expéditions de chasse au cœur des jungles du Langbian 356

5. La commercialisation des safaris pour les « riches sportsmen » 359

5.1. La Maison Didier et Defosse, une grande entreprise de chasse française 359

II. L'organisation des circuits du tourisme culturel dans la capitale de l'Annam 364

1. L'organisation des circuits touristiques au sein des sites impériaux : une collaboration indispensable entre l'administration et la Cour d'Annam 365

2. Peyssonnaux, double acteur du patrimoine et du tourisme en Annam 369

3. L'organisation en deux étapes de circuits touristiques au sein du Palais de Hué 372

3.1. Des circuits touristiques au sein du Palais de Hué assurés par le secteur privé dans les années 1910 373

3.2. Une organisation plus rationnelle des circuits touristiques depuis la naissance du tourisme indochinois 376

III. Deux études de cas illustrant l'ingénierie du tourisme en Annam central 382

1. 1936 : organisation touristique du plus grand événement culturel, sportif et touristique de l'Annam 382

1.1. La Foire de Hué - Grande semaine sportive - Sacrifice et cortège de Nam Giao 382

1.2. Une organisation touristique bien structurée et efficace 384

1.3. Une grande réussite en termes d'organisation hôtelière : une collaboration incontournable entre la résidence supérieure de l'Annam et les Morin frères 385

2. 1938 : Franconia, premier essai en direction du marché américain pour le tourisme culturel de masse ... 388

2.1. Une coordination directe entre le résident supérieur de l'Annam et la compagnie des Messageries Maritimes 389

2.3. Une validation par l'administration du programme de l'excursion 394

2.4. Une sécurité des circuits touristiques assurée notamment par le service des Travaux publics de l'Annam 400

2.5. La restauration : une ambassadrice de la culture français mais adaptée aux touristes américains 400

2.6. Le guidage : l'administration indochinoise et sa volonté d'orienter les impressions des touristes américains 402

IV. Les statistiques confirmant la place centrale du « tourisme intérieur » en Indochine 405

1. Avant 1937 : un marché américano-anglais dominant le « tourisme intérieur » 406

2. Depuis 1937 : changement d'afflux touristique et reclassement des destinations touristiques en Indochine 411

3. Un marché américain et français dominant le « tourisme intérieur » en Annam 420

CONCLUSION DE LA PARTIE 426

CONCLUSION GENERALE 433

SOURCES ET BIBLIOGRAPHIE 446

LISTE DES DOCUMENTS 464

LISTE DES ANNEXES 466

TABLE DE MATIERE 473

TOME 2 : ANNEXES 482-646

SIGLES ET ABREVIATIONS

AGEFOM	Agence de la France d'outre-mer
ACCMHH	Archives du centre de conservation des monuments historique de Hué
AHPTTH	Archives historiques de la province de Thua Thien-Hué
ANOM	Archives nationales d'outre-mer
ANC	Archives nationales du Cambodge
ANV1	Archives nationales du Vietnam $n^0$1 à Hanoï
ANV4	Archives nationales du Vietnam $n^0$4 à Dalat
AAVH	Association des Amis du Vieux Hué
BNF	Bibliothèque nationale de Paris
BNV	Bibliothèque nationale du Vietnam à Hanoï
BSSH	Bibliothèque des sciences sociales de Hanoï
BAVH	Bulletin des Amis du Vieux Hué
c	Carton
CCT	Comité central du tourisme
d	Dossier
EFEO	Ecole française d'Extrême-Orient
ENTH	Ecole nationale du tourisme de Hué
FOM	France d'Outre-mer
GGI	Gouverneur général de l'Indochine
IDEO	Imprimerie d'Extrême-Orient
NAAVH	Nouvelle Association des Amis du Vieux Hué
OCTI	Office central du tourisme indochinois
OMT	Organisation mondiale du tourisme
OTI	Office du tourisme indochinois
OITP	Office indochinois du tourisme et de la propagande
OIT	Office indochinois du tourisme
$	Piastre
RSA	Résident supérieur de l'Annam
RST	Résident supérieur du Tonkin
s.d	Sans date
s.l	Sans lieu
s.m.d	Sans maison d'édition
SGHI	Société des grands hôtels indochinois

STACA	Société des transports automobiles du centre-Annam
TCF	Touring-Club de France
ULR	Université de La Rochelle
USTNI	Union des syndicats touristiques du nord-indochinois

INTRODUCTION GENERALE

Cette thèse a pour vocation d'étudier le tourisme en Annam, protectorat français, durant la dernière partie de la période dite « française », des années 1910 à la fin de la Seconde guerre mondiale, et dans le contexte indochinois, en lien étroit avec les initiatives métropolitaines et les autres expériences coloniales françaises. Cette étude d'histoire et civilisations s'appuie avant tout sur une approche politique et culturelle de la réalité coloniale, sur la place et le rôle du tourisme dans la formation de la fameuse « idée coloniale » ayant été sous-estimée jusqu'ici, en dépit de quelques publications de qualité.

Champs de recherche et bilan historiographique

Afin de mener à bien ce travail, nous nous appuyons sur une riche bibliographie, qui comprend certes des références sur l'histoire coloniale mais qui inclut également des études liées aux patrimoines, à l'hôtellerie, au tourisme et ainsi que des travaux illustrant les techniques de tourisme et de valorisation des patrimoines (ingénierie et management du tourisme, et de l'hôtellerie en particulier ; médiation culturelle des patrimoines).

Depuis les débuts de l'expansion impériale française, de nombreuses études en sciences sociales ont été réalisées sur les systèmes coloniaux, souvent à des fins politiques. Depuis le tournant des années 1990, ces études « coloniales » se sont élargies à l'histoire de la médecine, des sports, des loisirs, du tourisme, de l'éducation et de la littérature, etc. Parmi les études sur les colonies françaises, celles portant sur l'Indochine occupent une place mineure. Pour ce qui concerne la sous-thématique traitant du tourisme en Indochine, les recherches se sont effectuées beaucoup plus tardivement. De plus, elles demeurent encore assez marginales. Nous pouvons à ce titre mentionner le mémoire de maîtrise de Frédéric Caymaris-Moulin[1], une petite partie d'une des publications de Patrice Morlat[2], la thèse et des articles de Eric Jenning[3], les

[1] CAYMARIS-MOULIN Frédéric, *Organisation du tourisme en Indochine de 1922 à 1939*, Mémoire de maîtrise 1989, Université de Provence, 212 p.

[2] MORLAT Patrice, *Indochine années vingt : le balcon de la France sur le Pacifique*, Paris, Les Indes savantes, 2001, pp. 385-401.

3 JENNINGS Eric, *La ville de l'éternel printemps. Comment Dalat a permis l'Indochine française,* Paris, Éditions Payot & Rivages, 2013, 448 p. (Thèse publiée). ; Jennings Eric, « From Indochine to Indochic:

thèses spécialisées de Lawrence Raymond Files[4], Aline Demay[5], Erich Dewald[6] et Stéphanie Ponsavady[7], sans oublier les pages consacrées au tourisme dans les thèses de Nguyen Thi Tuyet Trinh[8] et Nguyen Doan Anh Tuan, qui portent sur d'autres secteurs d'activités[9]. Parmi l'ensemble de ces travaux, deux traitent entièrement et directement des questions liées au tourisme en Indochine : il s'agit des recherches de Frédéric Caymaris-Moulin et d'Aline Demay. Une seule thèse s'attache spécifiquement au tourisme en Annam, celle d'Erich Dewald. Le mémoire de maîtrise de Frédéric Caymaris-Moulin porte sur « *l'organisation du tourisme en Indochine de 1922 à 1939* ». Ses recherches, réalisées en 1989, se basent uniquement sur les fonds des Archives nationales d'outre-mer. De manière plus précise, elles s'appuient sur deux types de sources écrites, établies avant et après la naissance « officielle » du tourisme en Indochine en 1925 : d'une part, des documents-phares tels que ceux du Touring-Club de France (le rapport de Rondet-Saint en 1913, imprimé en 1916[10] ; et l'album-guide du Touring en 1910[11]), et d'autre part, la documentation produite par l'inspecteur Boisson en 1925[12], Eckert en 1931[13], Messner en 1931[14] et Chaix en 1934[15]. Toutes ces

---

The Lang Bian/Dalat Palace Hotel and French Colonial Leisure, Power and Culture », *Modern Asian Studies*, vol. 37, February 2003, pp. 159-194.

Jennings Eric, *Curing the colonizers: Hydrotherapy, Climatology, and French Colonial Spas*, Durham, Duke University Press, 2006, 264 p.

[4] RAYMOND FILES Lawrence, *Bach Ma, Historical archeology at a French Colonial Hill Station, Central Vietnam, 1930-1991*, Thesis, University of New England, 2009, 269 p.

[5] DEMAY Aline, *Tourisme et Colonisation en Indochine 1898-1939*, Thèse, Université de Montréal, 2011, 293 p.

[6] DEWALD Erich, *Vietnamese tourism in late-colonial central Vietnam, 1917–1945*, Thesis, University of London, 2012, 225 p.

[7] PONSAVADY Stéphanie, *Fueling Desires and Discontent: Cars and Roads in Colonial Indochina (1897- 1946)*, New York University, 2012, 520 p.

[8] NGUYENThi Tuyet Trinh, *L'imaginaire colonial français de l'Indochine 1890-1935*, Thèse, Université de François - Rabelais de Tours, 2014, 286 p.

[9] NGUYEN Doan Anh Tuan, *Le chemin de fer Haïphong-Yunnan (1898-1945)*, Thèse, l'Université d'Aix-Marseille, 2014, 342 p.

[10] RONDET-SAINT Maurice, *Choses de l'Indochine contemporaine*, Paris, Plon-Nourrit et Cie, Imprimeur-Éditeurs, 1916, p. 238.

[11] Touring Club de France, « *Le tourisme en Indochine française* », *Indo-Chine*, Paris, Imprimeur L. POCHY, 1911, 20 p.

[12] ANOM, GGI, 48039, 1925.3.25, Rapport de M. l'Inspecteur adjoint des Colonies P. Boisson sur le programme d'équipement touristique de l'Indochine et son exécution à l'époque du 1er mars 1925.

[13] ANOM, FOM, c.594, d.582, 1931, Rapport de présentation au CCT à l'organisation du tourisme par le directeur du service de la propagande et du tourisme du 9 mars 1931.

[14] ANOM, fonds de la RSA, carton L5, c.286, Mémoire de Messner pour les membres de la commission du tourisme du syndicat des hoteliers et des limonafdiers d'Indochine, en mars 1931, et

ressources documentaires, uniquement rédigées en français, permettent à l'auteur de présenter un aperçu assez fidèle sur l'organisation du tourisme en Indochine de 1922 à 1939. Néanmois, ses conclusions ne reflètent pas la totalité, et surtout la diversité, de la réalité indochinoise. Le rôle de l'administration est en particulier très largement sous-estimé : « En ce qui concerne le développement du tourisme, le secteur privé peut sembler plus compétent que l'administration, pour accueillir les touristes et organiser la propagande à l'étranger. Mais une fois encore, l'administration doit, continuellement, intervenir pour financer les organisations qui se mettent en place, dont l'action ne semble pourtant pas apporter les résultats attendus, de telle sorte qu'elle finit par contrôler directement du tourisme, en fondant l'O.C.T.I.»[16].

La thèse d'Aline Demay *Tourisme et Colonisation en Indochine 1898-1939* est une œuvre indispensable à consulter sur le tourisme en Indochine. Cette étude de 293 pages s'appuie sur une documentation (en français et en anglais) riche et variée : des archives nationales les plus importantes en France, au Vietnam et au Cambodge[17] ; des bibliothèques nationales[18] et des fonds institutionnels[19]. Dans ses recherches, elle a donné la priorité aux archives administratives[20]. Cette documentation considérable permet à Aline Demay de diviser ses recherches sur le tourisme en Indochine en trois périodes : « 1898 à 1920 (transfert des pratiques touristiques et construction des stations climatiques), 1920 à 1930 (aménagement touristique de l'Indochine), 1930 à 1940 (promotion du tourisme à l'étranger et à l'intérieur de la colonie) »[21]. Sa thèse offre une lecture complète et approfondie sur le tourisme dans l'ensemble de l'Indochine : la « genèse des pratiques touristiques indochinoises », la création des « stations touristiques indochinoises », la mise en place de l'organisation touristique, les politiques de préservation du patrimoine, les questions liées au transport, l'industrie hôtelière et

---

ANOM, GGI, L 811 1529,1931.4.18, Rapport de M. Messner, membre du CCT au GGI sur le fonctionnement et l'administration des bungalows gouvernementaux à la disposition des touristes en Annam et au Cambodge.

[15] ANOM, fonds du CSC, c27, Rapport de Chaix devant le CCT, le 4 juin 1934.

[16] CAYMARIS-MOULIN Frédéric, *Organisation du tourisme en Indochine de 1922 à 1939*, Mémoire de maîtrise 1989, Université de Provence, p. 186.

[17] ANOM, BNF, ANV1, ANV2, ANV4 et ANC.

[18] BNF, BNV et BSSH.

[19] EFEO de Paris, EFEO de Hanoï et Chambre de commerce de Marseille.

[20] Notamment ANOM, BNF et BNV.

[21] DEMAY Aline, *Tourisme et Colonisation en Indochine 1898-1939*, Thèse, Université de Montréal, 2011, p. 11.

« propagande » touristique. Par contre, cette thèse étudie le tourisme en Indochine d'un point de vue politique. Ainsi, elle considère le tourisme comme « un instrument de colonisation »[22] et cela constitue la problématique centrale et le fil directeur de ses recherches. Nous avons fait le constat d'un manque de précisions sur l'ingénierie du tourisme qui a été à l'origine de notre motivation à choisir ce sujet pour compléter cette thèse remarquable. Étant attachés à ce domaine, tant au niveau personnel que professionnel, nous avons choisi d'approfondir cet aspect dans la présente thèse.

En zoomant sur les recherches traitant spécifiquement du tourisme en Annam, nous contastons qu'une seule thèse *Vietnamese tourism in late-colonial central Vietnam, 1917–1945* est consacrée à ce sujet. Ces travaux de recherche réalisés par Erich Dewald ont pour but d'examiner « the political economy and culture of tourism among Vietnamese travellers in one region of French Indochina, central Vietnam (Annam), in the late-colonial period, from 1917 to 1945»[23]. Il est bien évident que « Vietnamese tourism » signifie, dans ce cas, le « tourisme interne » en Annam, lequel concerne les touristes annamites/indigènes résidant en Indochine. De manière plus précise, il s'agit de la « middle-class Vietnamese »[24]. Cette thèse ne s'attache qu'à une seule composante du tourisme en Annam et détaille le profil des touristes indigènes. Les cinq chapitres centraux sont conçus et structurés en fonction de types d'activités désirées par cette clientèle : stations d'altitude et station maritime considérées comme destinations du « rural tourism »[25], et les trois grandes fêtes organisées à Hué, relevant d'« urban tourist attraction[s] »[26]. Ces dernières, « Huế's fair–exhibition[s]", "Huế 'Olympics" et « the triennal imperial rite, Nam Giao », attirent les touristes indigènes des années 1930 jusqu'en 1942. Comme Erich Dewald considère que la station d'attitude de Dalat, située au sud de l'Annam, est plutôt destinée aux touristes aisés[27], sa thèse se concentre uniquement sur les cinq destinations touristiques préférées des touristes annamites de la classe moyenne: « Cua Tung, Hué, Ba Na, Bach Ma,

[22] DEMAY Aline, *Tourisme et Colonisation en Indochine 1898-1939*, Thèse, Université de Montréal, 2011, p. 100.

[23] DEWALD Erich, *Vietnamese tourism in late-colonial central Vietnam, 1917–1945*, Thesis, University of London, 2012, p. 3.

[24] *Ibid*., p. 46.

[25] *Ibid*., p. 3.

[26] *Ibid*., p. 16.

[27] Il s'agit des « coloniaux », des résidents de Dalat et des touristes annamites « élites ».

Danang »[28]. Sur le plan géographique, le « central Vietnam » indiqué dans ses recherches, autrement dit l'Annam, fait référence à trois (Quangtri, Thua-Thien et Quang-Nam) des dix-neuf provinces. Hué, la capitale de l'Annam, fait l'objet de ces recherches via les trois événements attirant les touristes indigènes. Toutefois, cette capitale, considérée comme une des « Trois des Merveilles du Monde […] font la gloire de l'Indochine »[29], n'occupe qu'une place assez effacée dans cette thèse[30]. Comme les grandes sources d'archives administratives, notamment en français, ne sont pas suffisantes pour réaliser son étude bien spécifique, Erich Dewald s'appuie sur une autre source très importante : les périodiques, essentiels pour clarifier, argumenter et détailler les orientations mentionnées dans les archives administratives. Ses ressources en trois langues : « quốc ngữ » (le vietnamien actuel), français et anglais ont été consultées aux archives et bibliothèques nationales en France[31] et au Vietnam[32].

Si la thèse d'Aline Demay se concentre sur les archives administratives, Erich Dewald constate, lui, que « The literature on tourism as pedagogy is extensive »[33]. Outre les travaux de ces deux auteurs, la thèse d'Eric Jennings est une œuvre incontournable à consulter pour des recherches liées au tourisme en Indochine. Cette thèse, *Imperial Heights : Dalat and the marking and undoing of French Indochina*, développe des éléments importants bien qu'elle ne traite pas directement de ce sujet. Ces travaux sont bien analysés dans la thèse d'Aline Demay, à l'échelle indochinoise, et dans celle d'Erich DeWald, en ce qui concerne l'Annam. Notre étude, portant sur le tourisme en Annam (1910-c.1945), confirme de nouveau l'intérêt pour les travaux de grande qualité d'Eric Jennings.

L'Indochine fait partie de l'histoire commune entre la France, le Vietnam, le Cambodge et le Laos. Pourtant, aucune des thèses traitant du tourisme en Indochine

[28] Il est à noter que le « Figure 1.1 : Touriste destination examinated in this study » (p. 17) aurait dû présenter ces destination dans le bon ordre géographique. Bach Ma, appartenant à la province de Thua-Thien mais pas à celle de Quang Nam (p. 16) aurait dû être placé entre Hué et Ba Na. Par ailleurs, Da Nang avait pour nom Tourane à l'époque de recherche de cette thèse.

[29] Publicité, « *Extrême-Asie* », revue indochinoise illustrée, organisme officiel de Bureau du Tourisme en Indochine, mai 1930

[30] Elle est traitée comme sous-thématique du chapitre portant sur le sacrifice de Nam Giao.

[31] ANOM et BNF.

[32] ANV1, ANV2, ANV4, BNV à Hanoï et BSG.

[33] DEWALD Erich, *Vietnamese tourism in late-colonial central Vietnam, 1917–1945*, Thesis, University of London, 2012, p. 13.

jusqu'à ce jour n'est réalisée par des chercheurs natifs de ces pays. Il est à noter qu'Aline Demay a effectué sa thèse au sein de l'université de Montréal en cotutelle avec l'université Paris 1 - Panthéon Sorbonne. Notre étude de thèse apporte un nouveau regard sur cette thématique par le fait que nous sommes nous-mêmes d'origine vietnamienne, notre langue et notre culture maternelles nous permettant d'accéder à une documentation délaissée jusqu'ici.

Notes sur les définitions et termes

Notre thèse d'histoire et civilisations étudie le tourisme en Annam, protectorat français, durant la dernière partie de la période dite « française », des années 1910 à la fin de la Seconde guerre mondiale. Notre thèse porte sur le tourisme en Annam en lien avec le tourisme en Indochine, en métropole, dans les colonies françaises et en Extrême-Orient. Nos recherches offrent un point de vue apolitique. Dans notre thèse, les termes employés liés à la colonisation française (colonie, protectorat, colon, colonial, etc.) ainsi que les termes en usage à l'époque (« propagande » touristique = communication touristique, « Moïs » = ethnies minoritaires, « automobilable » = carrossable, etc.) ont pour but de faciliter la lecture en se replongeant dans cette période par le respect du vocabulaire issu des documents de recherches. Afin de distinguer ces derniers, nous les mettons systématiquement entre guillemets. Par ailleurs, la monnaie utilisée lors de la période étudiée, la piastre, est symbolisée par le « $ ». Bien que notre étude soit apolitique, dans le contexte colonial, nous distinguons, dans les origines des touristes, les touristes français de France des touristes étrangers et séparons, dans les touristes indochinois, les Européens résidant en Indochine des annamites/indigènes.

Méthode de recherches et sources

Afin d'étudier le tourisme en Annam pour la période qui s'étend des années 1910 au milieu des années 1940, plusieurs catégories de ressources documentaries ont été mobilisées. Notre étude de thèse s'appuie d'une part, sur les sources en français, en « quốc ngữ » et en anglais[34], et, d'autre part, sur des relevés de terrain et des entretiens (témoins). Pour nos recherches documentaires, les archives administratives constituent des bases solides sur les questions liées au tourisme en Indochine. Néanmoins, elles se sont avérées insuffisantes, durant nos recherches, pour notre analyse de l'émergence et du développement du tourisme en Annam. Les publications touristiques (guides,

[34] Les langues sont classées dans l'ordre de volume et d'importance.

brochures, dépliants, cartes et cartes postales, etc.) ainsi que les périodiques contiennent des éléments pour détaillller et mieux comprendre les axes développés dans les archives administratives. Par ailleurs, les publications touristiques et les périodiques forment une ressource majeure pour les recherches sur l'ingénierie du tourisme. Leur abondance et parfois leur inexactitude obligent à les croiser et à les confronter entre eux mais aussi avec les archives administratives.

Les archives administratives jouent un rôle très important car elles présentent une grande exactitude et sont classées par thématiques, qu'elles soient nationales ou régionales/locales. Nous travaillons sur les fonds du gouvernement général de l'Indochine et sur les fonds de la résidence supérieure de l'Annam. La « Série L » archive les fonds portant sur le « Commerce – Industrie – Tourisme », la « Série H » traite des « Travaux publics », la « Série S » des « Services sanitaires et assistance publique (sous série S.3 Sanatoria) » et la « Série V » des « Archives et bibliothèques ». Tous ces fonds sont conservés dans différents lieux, ce qui nous a conduit à faire, à plusieurs reprises, des séjours de recherches, aux archives nationales d'outre-mer à Aix-en-Provence, aux archives nationales du Vietnam n°1 à Hanoï et n°4 à Dalat. Ces fonds sont complémentaires car sur la question du tourisme en Annam, nous trouvons parfois le début d'une problématique aux archives nationales d'outre-mer à Aix-en-Provence et son complément aux archives nationales du Vietnam soit au n°1 à Hanoï, soit au n°4 à Dalat. Outre ces fonds territoriaux, nos recherches aux archives nationales d'outre-mer à Aix-en-Provence nous ont également amenés à consulter les fonds ministériels de l'Agence de la France d'Outre-mer, les fonds ministériels (du Conseil supérieur des Colonies) et les fonds Amiraux. Il est important de mentionner notre découverte aux archives historiques de la province de Thua Thien-Hué, du Vietnam, pour la première fois, de fonds en français de la résidence supérieure en Annam. Ils auraient dû être transférés aux archives nationales $n^0$4 à Dalat. Ces fonds ne sont pas encore inventoriés. Nous n'avons pas pu finaliser notre consultation à cause d'un projet de numérisation. Nous tenons à préciser que les archives administratives portant sur les statistiques touristiques, l'hôtellerie en Annam (notamment les hôtels privés en projet de coopération avec l'administration) et les « fêtes et manifestations susceptibles de présenter de l'intérêt pour des touristes » étaient dans un état qui donnait l'impression que personne ne les avait consultées depuis leur classement.

En complément des archives nationales, nous avons également effectué des recherches documentaires à la Bibliothèque nationale de Paris, à l'École française d'Extrême-Orient à Paris, aux bibliothèques des universités Panthéon Sorbonne Paris 1 (centre Pierre Mendès France) et Paris 4, à la bibliothèque de l'université de La Rochelle et à la médiathèque de La Rochelle. Ces bibliothèques nous permettent d'avoir notamment accès aux publications touristiques, aux périodiques et aux recherches contemporaines, de qualité très variée, pour mieux comprendre comment la mise en tourisme a été conçue et développée en Indochine et en Annam dans le contexte colonial français. Notre étude consacre une partie considérable à la valorisation de la culture et de la civilisation de la capitale de l'Annam, fondements pour le développement du tourisme culturel. Notre consultation des archives du Centre de conservation des monuments historiques de Hué nous apporte des informations uniques pour démontrer que Hué constitue le « pass » pour décoder les valeurs culturelles de toute l'Indochine.

Très peu de recherches contemporaines existent sur le tourisme en Annam à cause de l'absence de sources documentaires archivées. Notre étude de thèse est donc enrichie par nos expériences professionnelles dans les domaines du tourisme, de la médiation culturelle et de la valorisation du patrimoine. Ainsi, de 2010 à 2016, des relevés de terrain et des entretiens (auprès de témoins, d'historiens, d'élus vietnamiens et y compris de touristes) permettent de recueillir de nouvelles données sur la station d'altitude de Bach Ma et sur les rites cultuels des Annamites. Ces rites, porteurs des valeurs anamites, sont à l'origine de la vie communale et politique et déterminent par conséquent le fonctionnement de leur société. Ces rites cultuels sont condensés, interprétés et magnifiés au sein du Palais de Hué et dans ses alentours. Toutes ces recherches ont été réalisées dans le cadre de la coopération franco-vietnamienne sur le développement du tourisme. Deux programmes ont été conduits sous maîtrise d'ouvrage de l'ex-région Poitou-Charentes, de la région Nouvelle Aquitaine et de la province de Thua-Thien Hué et soutenus par le ministère des Affaires Étrangères et Européennes : de 2011 à 2013 (PRODETOUR Hué 1) et de 2014 à 2016 (PRODETOUR Hué 2). Les maîtres d'œuvre étaient l'université de La Rochelle et l'école nationale du tourisme de Hué. L'université de La Rochelle a permis le transfert des connaissances et des compétences françaises dans les domaines de la médiation culturelle, du tourisme et de la formation. Ensuite, l'école nationale du tourisme de Hué était chargée de reproduire ce type de projets au Vietnam avec l'accompagnement de l'université de La Rochelle. J'ai été missionnée pour coordonner les deux PRODETOUR Hué, du côté vietnamien,

en raison de mon parcours de formation : un master 2 en Patrimoines-Nouvelles Technologies et Tourismes de l'université de La Rochelle en 2009 et une formation en Interprétation du patrimoine au sein du CPIE de la Bresse du Jura en 2010. En parallèle, j'ai pris part aux recherches documentaires, aux relevés de terrain, aux entretiens et à la rédaction, entre autres, des contenus des médias d'interprétation. M. Augeron, chef de projet, maître de conférences, habilité à diriger des recherches, à l'université de La Rochelle, a dirigé l'ensemble de ces travaux. Au-delà des connaissances et des expériences acquises, ces deux programmes internationaux ont enrichi notre panel de données : d'une part, au sein d'archives dont l'accès reste limité (fonds privés de M. Than Trong Ninh, de M. Bach Van Que et archives du Centre de conservation des monuments historique de Hué) et d'autre part, lors des entretiens, notamment avec certains derniers témoins de la période du protectorat français.

Nos recherches documentaires, nos entretiens et nos relevés de terrain nous permettent de montrer comment le tourisme en Annam a été créé et développé. Celui-ci est toujours analysé comme une composante du tourisme en Indochine. La thèse d'Aline Demay, basée sur les sources en français et en anglais, présente des travaux d'une grande qualité sur le tourisme en Indochine, avec un point de vue politique. Erich Dewald analyse le tourisme en Annam en zoomant directement sur les « Vietnamese travellers » à Cua-Tung, Hué, Bach Ma, Bana et Tourane. Cette thèse traite d'une thématique spécifique dont les sources sont très difficiles à récupérer. Notre thèse étudie le tourisme en Annam en tant qu'une composante du tourisme en Indochine dans le contexte de colonisation. Comme notre point de vue est apolitique, nous avons pour but de démontrer, à travers cette étude de thèse, que l'ingénierie du patrimoine et du tourisme en Annam est associée à un transfert de savoirs et de compétences de la métropole vers son protectorat asiatique. Nous avons pour objet de démontrer que le tourisme en Annam a des caractères spécifiques et qu'il apporte des contributions indispensables au tourisme en Indochine.

Hypothèses et plan de thèse

Quand et comment le tourisme en Annam a-t-il été créé et développé ? Quels sont les liens qui unissent l'activité touristique dans ce protectorat français et celle de la métropole, dans le contexte plus large de l'Indochine et de l'ensemble des colonies françaises, d'une part, et de celui des autres pays (ex-)colonisés d'Extrême-Orient, et cela à des fins de comparaison ? Comment l'ingénierie du tourisme a-t-elle été conçue

et mise en application ? Quelles sont les bases fondatrices des ressources patrimoniales de l'Annam mais aussi des politiques patrimoniales définies et menées en faveur de développement durable du tourisme ? Quels sont ses produits phares et ses marchés touristiques de première importance ? Le tourisme en Annam a-t-il des caractères spécifiques ou est-il lui-même une composante du tourisme en Indochine ? Enfin, en quoi le tourisme et le patrimoine peuvent-ils permettre de s'interroger sur les relations entre le pouvoir colonial et la Cour impériale ?

Malgré les événements douloureux liés à la guerre d'indépendance, l'Indochine fait irrémédiablement partie de l'histoire commune entre la France, le Vietnam, le Cambodge et le Laos. Cette thèse présente un point de vue serein, apaisé et apolitique sur certains des aspects de la colonisation française en Extrême-Orient. Nous contribuons à démontrer à travers cette étude que l'ingénierie du patrimoine et du tourisme en Annam est associée à un transfert de savoirs et de compétences de la métropole vers son protectorat asiatique.

Notre thèse étudie *l'émergence et développement du tourisme en Annam* et couvre une période qui s'étend de 1910 au milieu des années 1940. Nous aurions pu prendre la date de 1895 comme repère pour débuter notre étude de thèse. Elle marque la présence française par des investissements importants réalisés par l'administration sur la « Route Mandarine » (initiée par les gouvernements annamites en 1387) qui est alors baptisée « route coloniale n^0 1 »[35]. Il faut savoir que cette route est l'artère principale de communication de l'Indochine. Le long ou à partir de cet axe, une « armature hôtelière » de toute l'Indochine[36] répond aux besoins logistiques des voyageurs et des touristes. Il est nécessaire de préciser que toutes les infrastructures confondues de l'Indochine mises en œuvre par l'administration le sont, prioritairement, à des fins économiques et politiques. Puisqu'un état de lieux en faveur du développement du tourisme en Indochine est réalisé en 1910, cette date est retenue comme point de départ de notre étude de thèse. Ainsi, le ministre des Colonies envoie en 1910 un représentant en Extrême-Orient pour étudier l'aménagement économique et l'organisation touristique de l'Indochine. Le rapport de cette mission propose, pour la première fois, une organisation méthodique du tourisme de l'Indochine. Il détermine un plan

[35] [Voir Partie 2. Chapitre 6. III. 1. La grande artère de communication de l'Indochine traversant l'Annam : de la Route Mandarine initiée (1387) à la route coloniale n^0 1 (1895)].

[36] [Voir Partie 2. Chapitre 6. III. La validation du programme d'équipement de la Route Mandarine].

d'aménagement divisant l'Indochine en trois zones d'attractions touristiques[37] dont l'Annam (avec Hué est sa destination-phare)[38]. Nous avons choisi 1945 comme date de clôture de notre étude car après la Seconde guerre mondiale, l'Indochine, y compris l'Annam, connaît un déclin du tourisme. Bien que notre thèse porte sur l'Annam, notre champ de recherches s'élargit à l'Indochine dans son ensemble et porte sur ses liens avec la métropole, les colonies françaises et les autres pays (ex-)colonisés d'Extrême-Orient. Et cela à des fins de comparaison et de recontextualisation du contexte « annamite ».

Comme « Le tourisme est un phénomène social, culturel et économique qui implique le déplacement de personnes vers des pays ou des endroits situés en dehors de leur environnement habituel »[39], et qu'il comprend des industries multi et inter-secteurs d'activités dans différents territoires, notre étude de thèse s'attache à travailler sur une vision la plus globale possible du tourisme en Annam dans le contexte indochinois. Nous considérons le tourisme en Annam comme une composante du tourisme en Indochine. D'une part, comme l'Indochine est une colonie française, nous cumulons des recherches portant non seulement sur le tourisme en métropole mais aussi dans les colonies françaises. D'autre part, comme l'Indochine est située en Extrême-Orient, une grande destination attirant le « grand tourisme international », notre étude porte également sur le tourisme en Extrême-Orient. Notre thèse a pour but final de démontrer, avec un point de vue apolitique, que l'ingénierie du patrimoine et du tourisme en Annam est le fruit de transfert de savoirs et de compétences de la métropole vers son protectorat asiatique et que le tourisme en Annam constitue une composante essentielle du tourisme en Indochine.

Trois parties construites sur une logique thématique regroupent les quatorze chapitres de notre thèse. La première partie traite des problématiques portant sur « la création des organismes locaux de tourisme ». Elle se décompose en quatre chapitres qui ont pour but de définir les notions de bases insdispensables à la compréhension des deux dernières parties du manuscrit.

[37] Angkor, baie d'Along et Hué.

[38] [Voir Partie 3. Chapitre 12. Les plans d'aménagement de l'Inodchine].

[39] En ligne : https://media.unwto.org/fr/content/comprende-le-tourisme-glossaire-de-base.

La première partie présente la naissance « officielle » du tourisme en Indochine en 1923[40], les modèles d'organisation du tourisme et la réorganisation sur des bases rationnelles du tourisme en Indochine avant de décliner ces sujets à l'échelle de l'Annam. La création des organismes locaux du tourisme de l'Indochine a été inspirée par les modèles d'organisation de la métropole et de Java. L'expérience montre que le modèle de la métropole s'est le plus adapté au contexte indochinois (les études méthodiques sur l'organisation et le fonctionnement du tourisme en France réalisées par des « maîtres » du tourisme français tels que MM., Rondet-Saint, Chaix, Auscher, Maringer, Audigie, etc., ont apporté les solutions pour le tourisme en Indochine). L'Annam n'est pas la première destination touristique de cette colonie. Toutefois, ce pays occupe une place importante et singulière en termess d'organisation en faveur du développement du tourisme en Indochine. Pour le tourisme officiel, l'office central du tourisme indochinois installe un bureau administratif à Hué, à la fois la capitale de l'Annam et celle de la Cour d'Annam. Ce bureau réalise une œuvre considérable tant pour la « propagande » que pour l'accueil touristiques en lien étroit avec les autres organismes de tourisme de l'administration et du secteur privé. D'ailleurs, par le caractère politique particulier de l'Annam, ce bureau est situé au cœur de la résidence supérieure de l'Annam. Il travaille en concertation avec le ministère des Rites de la Cour d'Annam en matière d'organisation touristique, ce qui lui apporte un statut unique dans la colonie. Dans le secteur privé du tourisme, l'Indochine est dotée de deux unions des syndicats touristiques : celle du nord et celle du sud. L'Annam fait donc partie des deux à la fois par son emplacement géographique.

La circulaire ministérielle du 20 octobre 1922 expose les vues de la métropole sur le tourisme colonial et donne des directives précises ainsi que des instructions pressantes pour la mise en tourisme dans ses colonies. Elle donne naissance au tourisme officiel en Indochine[41]. Le « programme d'équipement touristique » déterminé par la métropole dans toutes ses colonies françaises en 1922 est contextualisé en Indochine par un « programme d'équipement hôtelier » validé en 1923. Pour cette raison, la deuxième partie de notre thèse traite des questions liées au « développement de l'industrie de l'hôtellerie » avant de consacrer la dernière partie à l'analyse de l'ingénierie du

[40] ANV1, 75125, 1922-1930, Arrêté n^0 2741 du 27 juillet 1923 de M. Baudoin, gouverneur général intérimaire de l'Indochine portant création du comité central du tourisme, des comités régionaux du tourisme.

[41] *Ibid*.

tourisme. Les cinq chapitres de cette deuxième partie contribuent à justifier que l'Annam joue un rôle incontournable pour le développement du tourisme en Indochine par ses contributions en matière d'hôtellerie. Afin d'assurer les conditions d'accueil touristique, l'administration réalise l'aménagement hôtelier des routes Saïgon-Angkor et Saïgon-Hanoï, assurant ainsi les circuits touristiques les plus importants de l'Indochine. L'Annam, concerné par les travaux d'aménagement de ces deux routes, occupe, avec le Cambodge, une place centrale dans cet aménagement hôtelier qui constitue « l'armature hôtelière » de toute l'Indochine. Dans les centres importants de l'Indochine tels que Saïgon, Hanoï et Haïphong, le secteur privé joue un rôle majeur dans l'hôtellerie et le tourisme, au contraire de l'Annam. Ce pays occupe un emplacement stratégique reliant presque tous les pays de l'Union indochinoise. Il possède lui-même deux grands centres d'intérêts touristiques pour l'Indochine : Hué et Dalat. Par ailleurs, le groupe des villes Quinhon-Nhatrang-Phanthiet permet de faciliter les voyages dans toutes les destinations touristiques de l'Indochine, en agissant comme autant de relais. Pour cette raison, le gouvernement doit jouer un rôle fondamental en Annam afin d'assurer les conditions d'accueil touristique dans toute l'Indochine. Si le gouvernement général marque sa présence sur les hauts plateaux par le groupe d'hôtels de Dalat, la présence française se traduit en Annam par la chaîne d'hôtels des Morin frères. Les signes avant-coureurs de la Seconde guerre mondiale et la crise économique engendrent des impacts négatifs sur l'industrie hôtelière (dont la faillite de la société des grands hôtels indochinois). Cette époque oblige l'administration à soutenir d'avantage le secteur privé en contournant les règles financières imposées par la métropole. À ce titre, elle joue un rôle de première importance dans le maintien du développement touristique en Indochine. Ces procédures de mise en œuvre du tourisme en temps de guerre apportent, certes des contraintes, mais aussi stimulent la collaboration entre l'administration et le secteur privé. Elle permet de finaliser le programme d'aménagement hôtelier de l'Indochine. L'industrie hôtelière de l'Annam est la plus représentative, dans toute l'Indochine, du rôle majeur joué par l'administration dans l'aménagement et la gestion hôtelière. De cette manière, elle crée « une unité de vue unique »[42] en termess d'exploitation hôtelière et assure la qualité des services hôteliers. L'Annam se présente donc comme une illustration riche et complète du contexte hôtelier de l'Indochine.

[42] ANOM, GGI, L4, 1932.2.12, Rapport de la réunion du 2 décembre 1932 du CCT au GGI.

La troisième partie, composée également de cinq chapitres, étudie l'ingénierie du tourisme, le sujet le plus complexe de cette thèse. Elle analyse non seulement les techniques de tourisme, mais encore l'ingénierie du patrimoine en faveur du tourisme. Afin de simplifier ce sujet, nous avons choisi de traiter des questions patrimoniales et des politiques de préservation et de valorisation du patrimoine en arrière-plan des parties consacrées aux deux produits phares du tourisme de l'Annam (la réglementation de la chasse et la création des parcs nationaux et des réserves naturelles sont abordées dans la partie portant sur « les safaris au Langbian », tandis que les politiques et organismes[43] en charge des musées de l'Indochine sont traités dans la partie sur « les circuits culturels aux sites impériaux de Hué », etc.). Les dixième et onzième chapitres développent les problématiques d'accès et de déplacement, ainsi que la canalisation des flux du grand tourisme international et du tourisme interne en Indochine. Ils permettent de conclure que l'Annam offre une accessibilité et des infrastructures favorables au développement du touristique en Indochine. Les grands ports de Saïgon et Haïphong sont les principales entrées sur le territoire indochinois pour les touristes français de France et les touristes étrangers. Toutefois, ils ont un accès difficile et coûteux. Aussi, le port de Camranh en Annam est sans doute la meilleure solution pour le tourisme en Indochine. Pourtant, ce projet n'a jamais été réalisé à cause de la crise économique et de la Seconde guerre mondiale. Le douzième chapitre explique comment les circuits touristiques sont établis en Annam tout en sachant que tous sont axés sur les deux circuits principaux de l'Indochine (Saïgon-Hanoï et Saïgon-Angkor). Ces analyses nous permettent de déterminer et d'analyser, au début du treizième chapitre, les atouts patrimoniaux de l'Annam. Les valeurs fondamentales, axées sur les patrimoines culturels (de Hué) et sur les patrimoines naturels (du Langbian et du Phong-Nha), constituent les piliers du développement touristique de l'Indochine. D'une part, ce chapitre a vocation à nous donner à voir, à comprendre, à aimer et à respecter ces patrimoines. D'autre part, il présente comment ces patrimoines sont valorisés. En étudiant ces atouts patrimoniaux de l'Annam, ce chapitre justifie le satut confirmé de Hué en tant qu'une des « Trois des Merveilles du Monde […] font la gloire de l'Indochine»[44]. Notre thèse analyse et met en lumière les valeurs culturelles et des civilisations de la capitale de l'Annam qui donne l'esprit des lieux, soit le « pass » incontournable, pour des expériences uniques de découverte en Annam, voire en

[43] Dont l'EFEO.

[44] « Publicité », *Extrême-Asie*, revue indochinoise illustrée, organisme officiel de Bureau du Tourisme en Indochine, mai 1930.

Indochine. Le quatorzième et dernier chapitre de notre thèse traite directement des questions liées à l'ingénierie du tourisme en Annam, axée sur les bases patrimoniales fondatrices : la grande chasse et les valeurs culturelles[45]. Ce chapitre étudie comment les produits phares du tourisme culturel et du tourisme cynégétique sont conçus, élaborés et commercialisés au Langbian et à Hué. Les deux études de cas, datant de 1936[46] et 1938[47], révèlent les profils des touristes avant de passer à la dernière sous-partie traitant des statistiques. Celles-ci indiquent les marchés touristiques-clefs, l'évolution de l'afflux touristique et le reclassement des destinations touristiques. Elles confirment que le tourisme en Indochine ainsi qu'en Annam est prioritairement un « tourisme intérieur » (tourisme interne et tourisme récepteur).

Pour notre étude, la thématique importante de « propagande » touristique, composante indispensable du tourisme, est omniprésente dans les trois parties de la thèse. Aussi, les publications touristiques ont largement inspiré la structuration d'une partie du plan de thèse ainsi que la majeure partie des titres (Hué, une des « Trois des Merveilles du Monde […] font la gloire de l'Indochine »[48] ; Phong-Nha, « 2e site touristique de l'Indochine »[49] ; « L'Annam est le paradis des chasseurs »[50]; Annam « centre de l'Asie française »[51] ; « Hué […] captivante capitale »[52], les tombeaux impériaux considérés comme « Versailles oriental »[53], etc.). De plus, l'évolution des guides, brochures et dépliants touristiques complètent et enrichissent les analyses des

[45] La « [g]rotte dite de Phong-nha […] (classée comme 2e site touristique d'Indochine) » par le guide Taupin, permet de positionner l'Annam depuis 1937 juste dernier Angkor (le Cambodge). Pourtant, la Seconde guerre mondiale n'a pas permis de réaliser les travaux nécessaires.

[46] [Voir Partie 3. Chapitre 14. III.1. 1936 : organisation touristique du plus grand événement culturel, sportif et touristique de l'Annam].

[47] [Partie 3. Chapitre 14. III.2 : 1938 : Franconia, premier essai en direction du marché américain pour le tourisme culturel de masse].

[48] « Publicité », *Extrême-Asie*, revue indochinoise illustrée, organisme officiel de Bureau du Tourisme en Indochine, mai 1930.

[49] TAUPIN, *Guide touristique général de l'Indochine* (Guide alphabétique Taupin), Hanoï, Edition G. Taupin & Cie, 1937, p. 412.

[50] Collection du Vieux Hué, *L'Annam, guide du touriste, Hanoï*, Imprimerie d'Extrême-Orient, 1921, p. 29.

[51] Bureau du tourisme de Hué, *Notice touristique sur Annam*, Hanoï, Imprimerie d'Extrême-Orient, 1926, p. 7.

[52] Office central du tourisme indochinois, *Hué-Hué, Indochine française, captivante capitale*, Imprimerie d'Extrême-Orient, 1939, page de couverture.

[53] DORGELÈS Roland, « Sur la route Mandarine », *Les Grands Dossiers de l'Illustration,* 31 décembre 1925. Republication dans *L'Indochine. Histoire d'un siècle 1843 – 1944*, Turin, Imprimerie Tipolitographia G. Canale & C.S.p.A, 1988, p. 158.

produits du tourisme culturel et du tourisme cynégétique (circuits touristiques au Palais impérial, aux tombeaux des empereurs ; et les safaris de chasse aux gros gibiers). C'est pourquoi, un nombre important d'annexes est extrait des supports de « propagande » disséminés dans les archives et bibliothèques françaises et vietnamiennes.

En parralèle de la logique thématique des trois parties de notre thèse, nous prenons comme l'un des fils directeurs de notre étude la société « les Morin frères ». Dans la première partie sur la création des organismes locaux de tourisme, leurs contributions essentielles sont démontrées par leur présence aux réunions du comité central du tourisme indochinois (organisme le plus élevé du tourisme indochinois). Dans la deuxième partie sur l'industrie hôtelière, leur chaîne d'hôtels ainsi que leurs implications (en particulier en tant que partenaires de l'administration depuis la faillite de la société des grands hôtels indochinois) témoignent de la collaboration fructueuse et indispensable entre l'administration et le secteur privé. Dans la troisième partie sur l'ingénierie du tourisme, les Morin frères ont une nouvelle fois l'occasion de prêter main forte à l'administration lors de la faillite de la société des transports automobiles du centre-Annam en 1938. Ils prennent alors en charge non seulement les questions de transport, mais aussi l'organisation de plus grands événements culturels, touristiques et sportifs, notamment en Annam central.

PARTIE PREMIERE

LA CRÉATION DES ORGANISMES LOCAUX DE TOURISME

CHAPITRE PREMIER
LES MODÈLES POUR L'ORGANISATION DU TOURISME EN INDOCHINE

Il n'est pas possible de parler de la création des organismes locaux de tourisme en Annam sans présenter l'organisation du tourisme de l'Indochine dans son ensemble. D'ailleurs, il est important à noter que cette étude doit se réaliser en lien étroit avec celle du tourisme de la métropole (tourisme français et tourisme colonial française) et celle du tourisme de Java, modèles proposés pour le tourisme en Indochine dont fait partie l'Annam.

I. Le tourisme en Indochine : sa mission politique et les directives pour son organisation

1. La genèse de l'activité touristique

Le mot tourisme renvoie au fait de voyager pour son agrément et de séjourner hors de son domicile habituel, avec une durée variable. Ce secteur économique comprend bien entendu l'hôtellerie et la restauration, mais aussi toutes les activités liées à la satisfaction et aux déplacements des touristes. Le voyage d'agrément existe depuis l'Antiquité mais le tourisme est véritablement né au XIX^{e} siècle en Angleterre avec le développement du « Grand Tour ». En 1803, le terme « touriste » apparaît dans la langue française, dérivant du mot anglais « tourist » qui est apparu en 1800. Ce terme désigne initialement des voyageurs parcourant des pays étrangers avec d'autres buts que les affaires, l'exploration scientifique ou les missions religieuses, etc. avant de revenir chez eux. Et la définition officielle du tourisme est née soixante-dix ans plus tard, en 1870 : « Touriste : Il se dit des voyageurs qui ne parcourent des pays étrangers que par curiosité et désœuvrement, qui font une espèce de tournée dans des pays habituellement visités par leurs compatriotes. Il se dit surtout des voyageurs anglais en France, en Suisse et en Italie »[54]. Vers la fin du XIXe siècle (1888), le touriste est l'homme qui voyage pour son plaisir. « Depuis lors, le tourisme prend une extension telle, qu'il y a désormais un commerce, une industrie, un art, une science, une législation, une administration et même une diplomate du tourisme »[55]. Au fil des processus de

[54] LITTRÉ Émilie, *Dictionnaire de la langue française contenant: la nomenclature, la grammaire, la signification des mots, la partie historique, l'étymologie*, Q-Z, Volume 4, 1873, p. 2275.

[55] ANOM, FM, AGEFOM c.594-d.575, 1938, Rapport sur le tourisme colonial au comité national pour la protection de la nature dans les territoires de la FOM. 2ème section, Sites, Monuments naturels et tourisme, p. 3.

civilisation, deux notions modernes se font jour de plus en plus dans le tourisme : l'action collective et le confort.

« La genèse des pratiques touristiques indochinois »[56] se produit pendant la période entre 1856 à 1910, ce qui ne prend pas le retard par rapport aux pratiques touristiques mondiales. Un chapitre de la thèse d'Aline Demay contribue à faire découvrir le transfert et la contextualisation des pratiques touristiques depuis l'époque de la conquête de l'Indochine jusqu'à 1910, avec un point de vue politiques (le tourisme est un acteur des politiques coloniales). Toutefois, la métropole ne donne qu'en 1922[57], douze ans plus tard, les directives pour le développement touristique aux colonies françaises. Le tourisme en Indochine prend officiellement sa naissance en 1923[58].

En termess de tourisme, il existe deux domaines distincts d'influence et d'action. L'un relève de l'industrie privée dans son rapport avec la clientèle de voyageurs. L'autre appartient à l'administration et s'en remet à l'aménagement de l'Indochine, aux encouragements à réserver, aux entreprises privées, à la documentation et à la propagande désintéressée ou d'intérêt général.

2. Les missions du tourisme en Indochine

La section du tourisme et de la propagande du conseil économique des Colonies examine les conditions afin d'envisager l'organisation du tourisme colonial. L'organisation rationnelle du tourisme colonial est nécessaire non seulement au point de vue du développement économique des colonies françaises mais aussi pour la mission de faire connaître tant pour les étrangers que pour les Français l'action civilisatrice et pacificatrice de la France. Un intérêt supérieur national de France exige que l'administration française et ses citoyens la fassent connaître au monde. Un intérêt particulier exige que les colonies françaises soient visitées car les touristes peuvent devenir plus tard les colons.

[56] DEMAY Aline, *Tourisme et Colonisation en Indochine 1898-1939*, Thèse, Université de Montréal, 2011, p. 15.

[57] ANOM, FOM, c.594, d.577, 1922.10.2, Circulaire n^0 7043 du 2 octobre 1922 d'Albert Sarraut, ministre des Colonies au sujet d'organisation du tourisme colonial.

[58] ANV1, 75125, 1923.7.27, Arrêté n^0 2741 de M. Baudoin, gouverneur général intérimaire de l'Indochine portant création du comité central du tourisme, des comités régionaux du tourisme.

A l'occasion de dixième anniversaire de la naissance du tourisme indochinois (27 juillet 1933), il est conclu que l'organisation du tourisme en Indochine ne présente pas seulement un intérêt économique. Elle a une importance politique fortement soulignée par A. Sarraut : « un intérêt supérieur nationale exige que nous fassions connaitre au monde l'action civilisatrice et pacificatrice de la France »[59]. L'organisation du tourisme en Indochine a pour but de faciliter les voyages de ceux qui voulaient se rendre compte de son développement économique, visiter ses monuments, admirer ses sites, étudier ses populations diverses et si curieuses.

3. Les directives pour une bonne organisation du tourisme en Indochine

Le conseil supérieur des colonies impose que l'organisation touristique comprenne deux stades simultanés : l'aménagement de l'Indochine et la mise en œuvre du tourisme dans cette colonie, l'organisation de la propagande. Pour être en mesure de recevoir l'afflux des touristes dans cette colonie, l'aménagement de l'Indochine doit se composer des axes à relier en même temps comme suit : création des organismes locaux de tourisme, industrie hôtelière, création de parcs nationaux et de réserves de chasse, création des stations de santé et étude de circuits touristiques.

Jusqu'en 1913, l'Indochine tient une place insignifiante en termess de développement touristique par rapport aux pays limitrophes. Afin de mettre l'Indochine en état de recevoir sa part de l'activité du grand tourisme en Extrême-Orient, le modèle de la métropole et celui de Java sont proposés à l'organisation du tourisme indochinois. La circulaire ministérielle de M. A. Sarraut du 20 octobre 1922 permet d'encadrer l'élaboration d'un plan d'action pour la mise en œuvre du tourisme colonial. Un an plus tard, l'arrêté n^0 2741 en date du 27 juillet 1923 donne naissance au tourisme officiel en Indochine[60]. Au cours de son fonctionnement et son évolution, M. Pasquier, gouverneur général de l'Indochine, octroie la circulaire en date du 26 février 1929 afin de réorganiser sur des bases rationnelles le tourisme en Indochine tout en se basant sur des études méthodiques sur l'organisation et le fonctionnement du tourisme en France[61].

[59] GAUTHIER, *Le Tourisme en Indochine*, Paris, s.m.d, 1933, p. 3. (Publication de l'Agence économique de l'Indochine).

[60] ANV1, 75125, 1922-1930, Arrêté n0 2741 du 27.7.1923 de M. Baudoin, gouverneur général intérimaire de l'Indochine portant création du comité central du tourisme, des comités régionaux du tourisme.

[61] Pour cette circulaire, le GGI fait recours aux éléments des maîtres du tourisme français tels que MM. Chaix, Auscher, Maringer, Audigie, Rondet-Saint etc. pour étudier méthodiquement l'organisation et le fonctionnement du tourisme en France. Ces recherches permettent d'examiner les solutions

Avant d'aborder directement la création et l'évolution des organes locaux de tourisme en Indochine, les deux premières parties de ce sous-chapitre ont pour but de présenter les deux modèles inspirant l'organisation du tourisme en Indochine. Aussi, elles visent à introduire des termes qui apparaîtront dans les parties dédiées directement à la création des organes locaux du tourisme indochinois.

II. L'organisation du tourisme en métropole, une source majeure d'inspiration pour sa « colonie asiatique »

L'organisation du tourisme en métropole inspire celle du tourisme en Indochine ; elle se présente sous deux formes : le tourisme français et le tourisme colonial français.

1. Le tourisme français

Le tourisme français repose sur trois bases : le tourisme réceptif, le tourisme actif et le tourisme officiel.

1.1. Le tourisme réceptif

Le tourisme réceptif se concrétise dans le syndicat d'initiative, groupement local ayant pour objet la mise en valeur de l'exploitation du tourisme dans la zone qui lui appartient. Son œuvre est gratuite et désintéressée. Le syndicat d'initiative se place sous le régime de la loi du premier juillet 1901 sur les associations déclarées. Les syndicats d'initiative se groupent en fédération correspondant à des régions naturelles. Les fédérations, y compris les fédérations coloniales dont celle de l'Indochine et de l'Inde, forment l'union des fédérations des syndicats d'initiative ayant son siège au 127 avenue des Champs Élysée à Paris[62] et qui constituent l'organisme national du tourisme réceptif. Le tourisme réceptif oriente les touristes sur les itinéraires touristiques à parcourir et sur les moyens de circulation et d'hébergement mis à leur disposition, ainsi que sur les tarifs.

En France, il existe en 1935 plus de 900 syndicats d'initiative. Ils sont constitués régionalement en fédérations, puis centralisés à l'union des fédérations, dont le siège est

susceptibles d'apporter quelques précisions qui peuvent être source de profit et de richesses pour le tourisme en Indochine.

[62] C'est le bureau de renseignement du centre national du tourisme pour tous les renseignement de voyage, de séjours et de toutes indications sur les stations climatiques, thermales et de tourisme concernant la France, ses colonies et protectorats.

au 127, Avenue des Champs-Élysées à Paris. Leur action persévérante intervient dans tous les domaines : voies d'accès, horaires des trains, embellissement des cités, conservation des sites, etc. Les syndicats d'initiative se regroupent en France en 21 fédérations en 1938, une par région, constituant l'union des fédérations des syndicats d'initiative.

1.2. Le tourisme actif

Le tourisme actif comprend les associations de tourisme telles que Touring Club de France, Club Alpin, Automobile club, Aéro-club, Ligue Maritime et Coloniale, Union vélocipédique, etc. Il représente ceux qui voyagent alors que le tourisme réceptif représente ceux qui reçoivent. Ces associations constituent entre elles l'union nationale des Associations de tourisme.

1.3. Le tourisme officiel

Le tourisme officiel dont les organismes se sont constitués en union du tourisme officiel comprend l'office national du tourisme dépendant du ministère des Travaux publics et les groupes du tourisme du Sénat et de la Chambre. Ces trois unions regroupant tous les éléments du tourisme national sont associés sous le nom de confédération du tourisme français, afin d'étudier et de résoudre toutes les questions d'ordre général intéressant les trois branches du tourisme national.

À côté de cette organisation qui forme l'armature du tourisme, se placent des sociétés nationales ou internationales créées dans des buts commerciaux. Elles exploitent la branche tourisme et propagande. Il s'agit de la Cie des wagons-lits, de la Mitteleuropa, de l'Agence Cook, de l'Agence Du Chemin, des agences spéciales des grandes compagnies de navigation ou des grands réseaux.

2. Le tourisme colonial en France

En France, comme aux colonies, on trouve de multiples organes officiels ou privés prenant en charge le tourisme en général et le tourisme colonial en particulier. L'organisation du tourisme colonial de manière rationnelle est nécessaire non seulement du point de vue du développement économique des colonies françaises mais aussi pour la mission de les faire connaître tant pour les étrangers que pour les Français.

2.1. Les ministères français

Le comité national pour la protection de la nature dans les territoires de la France d'outre-mer dépend du ministère des Colonies. L'inspection générale des travaux publics s'occupe des routes. La direction des affaires économiques traite des questions de chasse, de forêts. Une des missions de son deuxième bureau est de s'occuper du tourisme. La direction des Affaires Politiques s'occupe des sites et monuments. Le ministère des Travaux publics veille sur la direction du tourisme en général.

2.2. Le Commissariat général au tourisme

En France, l'office du tourisme créé en 1910 est transféré, après la guerre de 1914 à 1918, en office national du tourisme (loi du 24 décembre 1919), qui est lui-même supprimé en 1935. Le commissariat général au tourisme succède en effet à l'office national du tourisme par le décret-loi du 25 juillet 1935[63]. Ce commissariat, relevant du ministère des Travaux publics, est assisté, d'une part, d'un comité consultatif du tourisme et, d'autre part, du centre national d'expansion du tourisme, du thermalisme et du climatisme. Il est pourvu lui-même d'un conseil d'administration. Un décret du 7 décembre 1935 porte règlement d'administration publique pour l'application de ce décret-loi, et un décret du 27 décembre 1935, modifié le 24 décembre 1936, reconnaît la fondation dite centre national d'expansion du tourisme, du thermalisme et du climatisme comme établissement d'utilité publique et approuve ses statuts. Ces décrets sont modifiés par deux décrets-lois du 17 juin 1938, chargeant le commissariat général au tourisme d'administrer le centre national d'expansion du tourisme, du thermalisme et du climatisme. Ils soumettent celui-ci au contrôle de la Cour des comptes, et modifient la composition du comité consultatif et celle du conseil d'administration du centre national d'expansion du tourisme, du thermalisme et du climatisme. Son action est de faire les rapports entre le commissariat général au tourisme et le ministère des Colonies, d'avoir des liaisons entre ce commissariat et le comité national pour la protection de la nature dans les territoires de la France d'outre-mer. Il prend en charge de mettre au service du tourisme colonial les moyens de propagande puissants pour attirer des Américains en Indochine, visiter les ruines d'Angkor. Il diffuse les renseignements qu'il reçoit sur le tourisme colonial.

[63] ANOM, FM, AGEFOM c.594-d.575, 1938, Rapport sur le tourisme colonial au comité national pour la protection de la nature dans les territoires de la FOM. 2ème section, Sites, Monuments naturels et tourisme.

Pour ce qui concerne l'organisation du tourisme colonial, le décret ministériel du 7 septembre 1935 prévoit que le comité consultatif du tourisme, du thermalisme et du climatisme comprend un représentant du ministère des Colonies. En exécution du décret-loi du 17 juin 1938, la composition du comité consultatif est modifiée.

2.3. Les Agences des Colonies et l'Agence économique du gouvernement de l'Indochine

L'office colonial, chargé de renseignements et de propagande, recevant la personnalité civile en 1904, est transféré en agence générale des Colonies en 1919 puis supprimé en 1934. Cette agence comprend un service de renseignements, complété par les agences économiques crées par les gouverneurs généraux, et un service administratif fonctionnant au ministère des Colonies.

L'agence Économique du gouvernement de l'Indochine a son siège au 20, rue de la Boétie, Paris. Cette agence possède un service de tourisme. Il publie en 1935 une brochure illustrée « *Le tourisme en Indochine* » qui contient tous les renseignements désirables.

2.4. L'Office de tourisme colonial

L'office de tourisme colonial est créé en 1931 et son siège se situe au 114 boulevard Haussmann, Paris[64]. L'office de tourisme colonial de Paris, organisme touristique privé, entend réaliser un triple programme ayant pour but d'aider à l'organisation et à l'équipement touristique des colonies françaises, de faire connaître en France les richesses touristiques des colonies françaises et d'organiser des voyages aux colonies. Cet office de tourisme a le désir en collaboration avec les gouvernements coloniaux français, les compagnies de navigation, les grands agences de voyages, les grands organismes de propagande coloniale, d'être une institution active, réalisatrice et d'aider par son effort constant à l'organisation ou au développement du tourisme dans les possessions françaises. C'est un organisme à but non lucratif mais dispose des moyens importants afin d'apporter sa part de collaboration dans l'œuvre touristique. Il aide par sa propagande à mieux faire connaitre les colonies françaises. Il édite des tracts, une revue touristique mensuelle fait des conférences avec des films, organise des

[64] ANOM, GGI, L 84 60669, 1931, Création de l'office du tourisme colonial en 1931.

voyages accompagnés. Le service du tourisme et de la propagande du gouvernement général de l'Indochine se tient en rapport avec l'office de tourisme colonial de Paris et lui adresse les documents préalablement demandés.

2.5. Les grandes associations

En France, l'action des pouvoirs publics est précédée par celle des grandes associations prenant en charge l'équipement et la réglementation touristique. Or aux colonies, l'action des pouvoirs publics y précède celle des associations privées parce qu'il y a des fonds pour l'équipement touristique surtout, très liée au programme de mise en valeur et à la politique de colonisation pour se passer de l'initiative des gouvernements locaux.

Quant au tourisme colonial en France, il se compose de deux caractères opposés : les grandes associations coloniales (dont l'activité embrasse tous les problèmes coloniaux, en outre celui du tourisme) et les grandes associations métropolitaines de tourisme.

2.6. Le Touring Club de France

Le Touring Club de France, fondé en 1890, reconnu d'utilité publique en 1907, a pour but de développer le tourisme sous toutes ses formes. Il joue un rôle très important dans le développement du tourisme en France et aux colonies françaises avant la création d'un organe officiel spécialisé. Le nombre des sociétaires avoisinera les 700 000 au cours de la première moitié du XXe siècle. Le président de la République française préside le dîner du 13 décembre 1938. Il approuve ces contributions : le développement du confort et de la bonne cuisine dans l'hôtellerie ; la construction de grandes routes touristiques (signalisation, postes de secours) ; le classement des monuments historiques et des sites naturels ; l'aménagement des cours d'eau ; l'organisation d'excursion ; la publication des guides ; l'éducation du touriste, etc. Plus spécialement, le comité du tourisme d'outre-mer et colonial est associé à l'œuvre coloniale de cette association pour réaliser de grandes croisières aux colonies, en Indochine à diverses reprises.

2.7. L'Union des fédérations de syndicats d'initiative

Dans la colonie indochinoise, la création des syndicats d'initiative est effective dès 1931. En France, c'est le Touring Club de France qui provoque la création des

syndicats d'initiative, dont le rôle est gratuit et local. Cette création vise à développer le tourisme réceptif. Les syndicats d'initiative se regroupent en France en vingt et une fédérations en 1938, une par région, constituant l'union des fédérations des syndicats d'initiative, dont le trésor-adjoint est un membre du comité pour la protection de la nature dans les territoires de la France d'outre-mer. Cette union publie vingt et une brochures annuelles, une par fédération en France, plus trois brochures annuelles : une pour l'Afrique du nord, une pour l'Indochine et une pour le reste de la France d'outre-mer.

2.8. L'Agence de tourisme et de voyages

Contrairement à l'action des grandes associations de tourisme et des syndicats d'initiative, les agences de tourisme et de voyages se livrent au commerce et à l'industrie du tourisme, servent d'intermédiaires entre les touristes d'une part, les entreprises de transport et les hôtels d'autre part. Beaucoup de ces agences se regroupent en fédérations cordonnant leurs actions avec celles des fédérations d'association de tourisme. La plupart des agences de tourisme et de voyage préparent des croisières en pays plus ou moins lointains dont les colonies

2.9. Les compagnies de transport

La meilleure propagande pour le voyage entre la France et les colonies est faite par les compagnies de transports maritimes, automobiles ou aériens. Toutes les grandes compagnies maritimes sont affiliées au comité central des Armateurs de France, subventionnées ou non par l'État. La compagnie des Messageries Maritimes dont le siège est au 12, boulevard de la Madeleine s'occupe des lignes de la côte française des Somalies, l'Inde et l'Indochine. La Compagnie des Chargeurs Réunis pour la côte occidentale d'Afrique, l'Indochine, etc.

2. 10. Les expositions, jardins et musées

Le tourisme colonial en France se fait connaître auprès des visites d'attraction coloniale des touristes en France, à l'occasion des expositions et des congrès. À Paris, existent le musée permanent de la France d'outre-mer, le jardin colonial de l'institut d'agronomie de la France d'outre-mer, le musée Guimet, le musée de l'Homme au Trocadéro, la salle de conférence et de cinéma de la société de géographie. De même, à Bordeaux, l'institut colonial et le musée ; à Marseille, l'institut colonial et le musée.

Dans cet ensemble, le tourisme indochinois peut, dans son organisation comme dans ses buts, s'inspirer des situations locales, mais il fait partie intégrante du tourisme national, reste en liaison avec lui et cela dans l'intérêt de son propre développement.

III. L'organisation du tourisme à Java : un modèle applicable depuis une colonie néerlandaise

Au retour d'Extrême-Orient en tant que chargé de mission par le ministre des Colonies, afin de contribuer à établir un véritable plan d'organisation du tourisme en Indochine, Maurice Rondet-Saint propose en 1913 et de nouveau en 1916 de s'inspirer de l'expérience néerlandaise à Java : « J'ai cité l'organisation touristique de Java comme un modèle. Je crois avoir indiqué de donner une idée au moins succincte de ce qu'elle est, pour les enseignements qu'on y peut trouver »[65].

Java ne se situe pas sur une grande route maritime. Or cette colonie néerlandaise édifie avec succès un programme pour y attirer le grand tourisme international et transformer un tel courant en une source de richesses, de mouvements touristiques.

1. Le bureau officiel du tourisme de Java et son organisation réputée

À Java, l'industrie touristique est une action combinée de l'administration et d'un groupement d'initiatives privées. Un bureau officiel du tourisme de Java fonctionne directement sous la gestion du gouvernement à Batavia-Weltevreden, au sein du centre-ville.

Ce bureau prend en charge l'accueil touristique et contribue à l'aménagement touristique mis en place par le gouvernement. L'administration javanaise du tourisme est présidée par un fonctionnaire polyglotte, courtois, maîtrisant son affaire, et très dévoué à ce poste. Il est assisté d'un collaborateur bien compétent dans ce métier. Tous les renseignements que peut demander un touriste y sont prévus. Les programme de visites sont conçus et mis à la disposition tant aux touristes désirant y passer un court séjour qu'à ceux y séjournant un mois. Le tracé en est établi sur mesure, à leur guise. Les horaires mis à jour de trains, le choix des hôtels, les promenades à faire à chaque point d'arrêt sont mis à disposition dès leur arrivée. C'est par ces moyens que Java est arrivée

[65] RONDET-SAINT Maurice, *Choses de l'Indochine contemporaine*, Paris, Plon-Nourrit et Cie, Imprimeur-Éditeurs, 1916, p. 238.

à faire naître puis à développer l'énorme mouvement touristique dont elle bénéficie en 1913.

2. La communication touristique et sa place centrale pour la réussite du tourisme de Java

Afin de faire venir les touristes et faciliter le mieux possible leur séjour, le secteur privé de tourisme et d'hôtellerie contribue avec une somme d'environ 40 000 francs[66] à la communication touristique efficace. Le gouvernement en a fourni autant.

Le bureau officiel du tourisme est lui-même un excellent outil de communication. Il est logé dans un coquet pavillon, situé au centre-ville, construit spécialement, représentant l'esprit de lieu de Java. On y prévoit tous les renseignements que les touristes peuvent demander.

Les touristes au point d'arrivée reçoivent gratuitement une documentation en langue anglaise composée d'un guide sur Java illustré contenant une carte, d'un petit guide spécial de chaque site choisi, des opuscules illustrées de carte et de promenades à faire, d'un indicateur simplifié des chemins de fer conçu pour des touristes et d'un vocabulaire anglo-malais. Tout cet ensemble organisationnel s'appuie sur une publicité judicieuse. De plus, une estimation approximative du budget pour le séjour en fonction du cartel choisi par les touristes leur est communiquée, afin d'éviter une grosse perte de change ou à l'inverse.

Par une organisation parfaite, une publicité bien faite et diffusée, Java parvient à attirer le mouvement visé vers l'objectif souhaité. Ce mouvement, il faut non seulement le fixer, mais, grâce à des moyens d'action strictement, complètement à la hauteur des besoins, voire des exigences de la clientèle visée, le maintenir en état constant de progression, si non, la publicité ruine l'action des protagonistes.

3. Une bonne logistique en faveur des touristes

L'organisation touristique de Java est capable de mettre les moyens de transport et l'industrie hôtelière à la disposition des étrangers. À l'arrivée des touristes ou aux changements de train, des « courriers » attendent les touristes. Aux stations de

[66] RONDET-SAINT Maurice, *Choses de l'Indochine contemporaine*, Paris, Plon-Nourrit et Cie, Imprimeur-Éditeurs, 1916, 300 p.

transbordement, des employés des hôtels se tiennent à la disposition des voyageurs comme guides pour les assister à prendre des bagages et éviter les erreurs de direction. Sur les lignes secondaires, des wagons spéciaux sont mis à la disposition des touristes. Un code télégraphique permet aux touristes de contacter économiquement et facilement les hôtels.

Quant à l'industrie hôtelière de Java, elle est bien présente et atteint un très bon niveau en matière de services et d'organisation. Tous les hôtels sont construits suivant le dispositif dit « Pavillon-System ». Ils offrent tous un grand confort et une propreté absolue. Quelques-uns ont leur automobile à la gare et presque partout, les touristes peuvent louer des automobiles pour des promenades. Les hôtels offrent un tarif assez uniforme et raisonnable. La cuisine est de très bonne qualité et surabondante. Les menus y sont partout en français, avec le souci de répondre au mieux à la clientèle. Les hôteliers et restaurateurs javanais prennent ces menus en français pour une technique de marketing pour vendre des vins français. Bien entendu, l'industrie hôtelière est un élément majeur de l'exploitation touristique.

À l'inspiration de ces deux modèles en termess d'organisation du tourisme, l'Indochine envisage l'application de tels moyens d'action afin de constituer une organisation conforme aux contextes socioculturel, politique et économique en faveur du développement du tourisme dans cette colonie.

CHAPITRE DEUXIEME

LES DIRECTIVES POUR LA CREATION DES ORGANISMES LOCAUX DE TOURISME

I. L'étape de pré-création des organismes locaux de tourisme

1. Le tourisme en Indochine dans le contexte extrême-oriental des années 1910

L'immense mouvement touristique représente un facteur économique de première importance or, l'Indochine tient en 1913 une place insignifiante. Elle est située dans une partie du monde où l'intensité touristique est considérable. En 1913, « le Japon reçoit annuellement environ 20 000 touristes ; Java, 8 000 ; les Philippines, 4 000 ; les Indes 25 000. Et l'Indochine : 150 !»[67] : l'Indochine reçoit seulement 150 visiteurs contre environ 57 000 touristes touchant les grandes destinations touristiques. Pour cette période, aucune indication sur l'Indochine n'est présentée dans de grandes agences de voyage dans le monde entier tel que Cook and C° ou la grande firme américaine Raymond et Witcome. Rondet-Saint conclut en 1916 que l'Indochine, cependant supérieure en richesses touristiques, se voit exclue du mouvement touristique en présence des pays voisins inférieurs à elle sous ce rapport[68] et parvenus, eux, cependant, à tirer de ce même facteur une source de prospérité définitivement assise. Pour y arriver, il faut réaliser deux étapes en ordre chronologique : l'organisation de l'Indochine en vue de l'accueil du mouvement touristique et la canalisation de celui-ci vers les régions ainsi aménagées.

2. Les missions de Rondet-Saint en Indochine au début des années 1910

Pour faire un état de lieu en faveur du développement du tourisme en Indochine, le Touring Club de France, association considérée comme un des piliers pour le tourisme de la métropole, envoie en 1910 un représentant pour évaluer les beautés et l'infrastructure touristique de l'Indochine. Le ministre des Colonies envoie M Rondet-Saint, conseiller de commerce extérieur, secrétaire du tourisme colonial du Touring Club et chargé de mission, pour étudier l'aménagement économique de la colonie,

[67] ANV1, 20859, 1913, RONDET-SAINT Maurice, Rapport sur l'organisation du tourisme en Indochine en 1913, p. 1.

[68] ANV1, 20859, 1913, RONDET-SAINT Maurice, Rapport sur l'organisation du tourisme en Indochine en 1913.

l'organisation touristique et l'application de la réglementation cynégétique en préparation en 1912[69].

Au retour de cette mission en Extrême-Orient, M. Rondet-Saint dépose un rapport de trente-cinq pages sur l'organisation du tourisme en Indochine. Ce rapport est rédigé le 15 novembre 1913 a été soumis en même année au comité du tourisme colonial français à Paris. Il établit un véritable plan d'organisation du tourisme en Indochine. Il publie ensuite en 1916 un livre pour intitulé « *Choses de l'Indochine contemporaine* »[70] divisant le tourisme en Indochine en deux étapes par ordre chronologique : infrastructure touristique et adduction du mouvement touristique en Extrême-Orient à la colonie française en Asie. Ce livre propose pour la première fois, une organisation méthodique du tourisme de l'Indochine.

3. Deux modèles d'organisation pour une bonne réception touristique en Indochine

Afin de mettre l'Indochine en état de recevoir sa part de l'activité touristique qui évolue autour d'elle, deux modèles d'organisation touristique lui sont proposés : celui de Java axé sur la centralisation de l'organisation touristique, proposé par Rondet-Saint en 1913 et de nouveau en 1916[71] et celui de la métropole portant décentralisation de l'organisation touristique, voulu par M. Sarraut en 1922[72].

Pour être en mesure de recevoir l'afflux des touristes, l'Indochine doit être capable de leur assurer les mêmes conditions de confort et d'aménagement que celles trouvées dans les pays Extrême-Orientaux, ses concurrents. En Indochine, les moyens primordiaux sont déjà créés en 1913. Il suffit de les développer, de les étendre et, surtout, de les coordonner en vue d'arriver à la capacité de réception d'une clientèle touristique déterminée. Toutefois, les possibilités de réceptivité touristique en Indochine n'en sont pas encore à cette phase d'organisation. À cette date, Saïgon est la seule ville qui puisse répondre aux demandes de cette nature. Un syndicat d'initiative est constitué et fonctionne déjà à Saïgon en 1913. Cet organisme fournit un effort très appréciable.

[69] Cette mission a également pour but de l'édition d'un luxueux guide-album.

[70] RONDET-SAINT Maurice, *Choses de l'Indochine contemporaine*, Paris, Plon-Nourrit et Cie, Imprimeur-Éditeurs, 1916, 300 p.

[71] [Voir Partie 1. Chapitre 1. III. Organisation du tourisme à Java, modèle appliqué à une colonie néerlandaise à proximité de l'Indochine].

[72] [Voir Partie 1. Chapitre 1. II. Organisation du tourisme en métropole, une source majeure de l'inspiration pour celle appliquée à sa colonie asiatique].

Angkor est déjà aménagé, il peut servir à l'organisation générale. Grâce à la baie d'Along, merveille de la nature, le nord indochinois possède vers 1912-1913 un syndicat d'initiative[73]. Cet organisme n'est pas encore entré dans la période d'équipement touristique, mais il possède en lui tous les éléments voulus pour seconder l'action entreprise dans le domaine du tourisme. En bref, au début de la première décennie du XXe siècle (à part quelques organismes nés de manière spontanée dû aux besoins locaux en Cochinchine, dont Saïgon, en Tonkin, dont la baie d'Along, Hanoï et Haïphong, au Cambodge, dont Angkor), l'Annam reste encore dépourvu d'organismes, tant publics que privés, assurant les possibilités d'accueil touristique.

4. Les premières réflexions pour créer un nouveau mouvement vers l'Indochine, isolée des grands courants touristiques

La semaine du tourisme colonial à Bordeaux en 1920 marque un premier effort vers une organisation méthodique du tourisme colonial. Il en résulte qu'il faut amener les touristes à faire une escale de plus sur les routes maritimes ou à créer entièrement un mouvement nouveau vers un pays isolé des grands courants touristiques telle que l'Indochine. « Notre grande colonie asiatique est en effet placée au croisement des deux plus grands courants internationaux du tourisme : le courant anglais qui par l'Égypte et l'Inde se dirige vers la Chine et le Japon, et le courant américain qui par la Chine et le Japon se dirige vers l'Inde et l'Europe. Elle est en même temps à proximité des courants secondaires, de plus en plus importants, qui ont pour escales principales les Philippines, Java et le Siam. C'est par dizaine de milliers que chaque année, les voyageurs passant devant la côte de l'Indochine »[74]. Il faut les inciter à faire escale en Indochine. Si les touristes se décident à faire ce détour, un véritable afflux touristique sera créé en Indochine.

La période du début des années 1920 est plutôt axée sur l'aménagement de l'Indochine que sur la mise en œuvre du tourisme et de la propagande. Toutefois, la création des organismes locaux de tourisme en Indochine permet le développement du tourisme dans cette colonie. Afin de prendre des mesures facilitant le tourisme en Indochine, l'administration assigne, par l'arrêté du 9 novembre 1921, cette tâche à la direction des services Économiques.

[73] ANV1, RST, 8076, s.d, Le syndicat d'initiative du nord indochinois.

[74] GOURDON Henri, *Tourisme en Indochine,* Colonies et Marine, Paris, Imprimerie de Vaugirard, 1920, 23 p.

En effet, avant cette date, le gouvernement général de l'Indochine assumait, depuis de nombreuses années, les lourdes charges concernant le développement souhaité du tourisme. Les administrations locales sont incapables d'assurer le développement touristique de l'Indochine. Elles n'ont pas, d'une part, de ressources permettant d'envisager et de réaliser un plan répondant aux besoins généraux du pays, d'autre part, elles échappent difficilement aux cas locaux et sont nécessairement amenées à limiter leurs efforts à la satisfaction directe des intérêts de leurs citoyens.

II. 1922 : l'encadrement et l'élaboration d'un plan d'action pour le développement du tourisme colonial

1. La naissance du tourisme aux colonies françaises

C'est en 1922, à l'inspiration de M. A. Sarraut, ministre des Colonies, les pouvoirs publics indochinois commencent à se préoccuper du tourisme. La circulaire ministérielle du 20 octobre 1922[75] permet la création des organismes locaux de tourisme. Cette circulaire, permettant d'encadrer à élaborer un plan d'action pour la mise en œuvre du tourisme, est liée au sujet d'organisation du tourisme colonial de M. Albert Sarraut. Elle expose les vues de la métropole sur le tourisme colonial et donne des directives précises et des instructions pressantes. Cette circulaire envisage deux époques successives dans l'ensemble touristique, qui constituent le plan d'action pour le développement du tourisme en Indochine. Elles se composent d'une première phase portant aménagement de la colonie et d'une seconde phase liée à l'organisation de la propagande afin d'attirer les touristes. La circulaire ministérielle du 2 octobre 1922 permet d'encadrer l'élaboration d'un plan d'action pour le tourisme de la colonie asiatique.

2. La circulaire ministérielle du 20 octobre 1922 déterminant la création des organismes locaux de tourisme

Cette circulaire détermine que l'organisme initial doit être un organisme d'État et que ce sera le « bureau central du tourisme » rattaché à l'un des services de la colonie indochinoise. À côté de lui, un organisme consultatif « comité central du tourisme », présidé par le gouverneur lui-même, est composé des chefs des principaux services intéressés et des représentants les plus qualifiés du commerce local. Il a pour mission de

[75] ANOM, GGI, 48039, 1925.3.1, Rapport de M. Inspecteur-adjoint des Colonies P. Boisson sur le programme d'équipement touristique de l'Indochine et son exécution à l'époque du premier mars 1925.

diriger et coordonner les efforts, d'encourager les initiatives, de leur donner l'impulsion et la vigueur désirables, de centraliser toutes les questions touristiques et de se mettre en rapport avec les organisations métropolitaines (Office National du Tourisme, Touring Club de France) avec les compagnies de transport, de réunir la documentation nécessaire, de la publier, de la faire connaitre par les organisations déjà existantes et possédant des offices à l'étranger. Dans chaque centre touristique, un comité local du tourisme peut être constitué, en relation permanente avec le comité central. Parallèlement à l'action administrative, il faut provoquer la création de syndicats d'initiative, semblables à ceux qui fonctionnent dans la métropole et destinés à seconder l'action de la colonie et peut-être à se substituer plus tard à elle. La circulaire ministérielle en 1922 au sujet de l'organisation du tourisme colonial de M. Albert Sarraut, ministre des Colonies constitue des éléments de base et donne le fil directeur pour que le gouverneur général de l'Indochine concrétise la création d'organismes locaux de tourisme en Indochine.

CHAPITRE TROISIEME

LA CREATION D'ORGANISMES DE TOURISME OFFICIELS EN INDOCHINE

Afin d'exécuter le plan d'action pour développer et organiser l'administration du tourisme en Indochine, un arrêté n^0 2741 de M. Baudoin, gouverneur général intérimaire de l'Indochine en date du 27 juillet 1923 donne naissance au tourisme officiel en Indochine en créant un comité central du tourisme, un office central du tourisme, des comités régionaux du tourisme et exceptionnellement, un comité du tourisme au Langbian est prévu[76]. Le comité central du tourisme dépend directement du gouverneur général de l'Indochine. L'office central du tourisme est un organisme chargé du tourisme à la direction des services économiques. Un comité régional du tourisme est créé dans chaque pays de l'Union, auquel sont soumises, en tant qu'organisme consultatif, par le chef d'administration locale des questions intéressant le tourisme local.

I. Le comité central du tourisme, organisme le plus important du tourisme officiel, créé en 1923

1. Les missions de consultation sur l'organisation touristique et sur les programmes généraux de l'administration

Le comité central du tourisme dépend directement du gouverneur général de l'Indochine. Il a pour mission d'être consulté sur l'organisation touristique de l'Indochine et sur les programmes généraux de l'action administrative dans ce domaine. Ce comité donne obligatoirement son avis notamment :

- sur les programmes de création d'hôtels par les soins ou avec la coopération financière de l'administration ;
- sur les mesures générales à adopter pour inventorier les sites et beautés naturelles de la colonie et en assurer la préservation ;
- sur la création des parcs nationaux et de réserve de chasse, sur l'organisation de circuits touristiques.

[76] ANV1, 75125, 1923.7.27, Arrêté n^0 2741 de M. Baudoin, gouverneur général intérimaire de l'Indochine portant création du Comité Central du Tourisme, des comités régionaux du tourisme.

En bref, le rôle du comité central du tourisme est comparable à celui du conseil national du tourisme en France. Il se réunit pour examiner les constructions d'hôtels, leur gestions, pour inventorier les sites et les beautés naturelles et en assurer la préservation, pour étudier les projets de création des parcs nationaux et de réserves de chasse ou encore l'organisation de circuits touristiques.

2. La composition du comité présidé par le gouverneur général de l'Indochine

Pour sa composition, le gouverneur général de l'Indochine en est président et en son absence, le secrétaire général du gouvernement général. En sont membres les chefs d'administration locale, le directeur des finances, l'inspecteur général des travaux publics, le directeur des affaires économiques, le directeur de l'école française d'Extrême-Orient, l'architecte en chef du service central de l'architecture, un représentant de chaque pays de l'Union, des représentants des syndicats d'initiative et trois représentants de la presse, de l'industrie hôtelière et des compagnies de navigation. L'assistant du directeur de l'office central du tourisme est en charge du secrétariat du comité central du tourisme, poste impérativement assuré par un fonctionnaire de la direction des services économiques. Ce dernier assiste aux séances sans prendre part aux délibérations. Ce comité doit se réunir au moins une fois par an sur la convocation de son président durant sa section du conseil de gouvernement. Le comité central du tourisme est présidé par le chef d'administration ou son délégué. En sont membres l'ingénieur en chef de la circonscription territoriale des travaux publics, le chef du service locale des forêts, un délégué du directeur des affaires économiques, un délégué du directeur de l'école française d'Extrême-Orient, deux représentants de la presse, des syndicats d'initiative ou autres organisme privés de tourisme. Le comité central du tourisme se réunit au moins une fois l'an, sur la convocation de son président.

3. Un rôle de l'administration renforcé au service de la qualité

Face à la faillite de la société des grands hôtels indochinois en 1930, le partenaire le plus importante de l'administration dans le cadre de réalisation du programme d'aménagement hôtelier de l'Indochine, l'arrêté du 27 janvier 1923 créant le comité central du tourisme est modifié par celui du 6 févier 1930. Cet arrêté porte une attention particulière sur les représentants du tourisme local et ceux représentant les intérêts généraux du tourisme Indochinois. Ces modifications mettent en relief le rôle de l'administration assurant la qualité et la contribution des acteurs privés dans l'œuvre de l'organisation du tourisme en Indochine. Le gouverneur général de

l'Indochine choisit par pays d'Union un représentant du tourisme local sur une liste de trois candidats présentée par chaque chef d'administration locale. Et à la désignation directe du dernier sont choisis quatre membres représentant les intérêts généraux du tourisme indochinois (presse, industrie hôtelière, compagnies et sociétés de transports maritimes, fluviaux ou terrestres, etc.). Bien que l'œuvre touristique soit une affaire administrative à concevoir et à réaliser par la collaboration effective de toutes les compétences, administratives et autres, le gouvernement doit en prendre la direction, la coordination et la censure.

4. Le comité central du tourisme : des résultats probants en dépit de réunions peu nombreuses

Malgré ces responsabilités, le comité central du tourisme ne se réunit jamais depuis sa création en 1923 jusqu'avant le 9 mars 1931. Face aux impacts néfastes de la Seconde guerre mondiale, à la crise économique et plus précisément, à la faillite de la société des grands hôtels indochinois, il se réunit uniquement en trois fois en mars 1931, décembre 1931 et décembre 1932[77] . Pour l'année suivante, la direction des affaires économiques et administratives demande des instructions pour la réunion éventuelle du comité central du tourisme en 1934, le secrétaire général lui répond : « Je pense d'ailleurs qu'elle est inutile »[78]. Pourtant, le comité central du tourisme fait son poste via ces trois réunions. Les procès-verbaux de ces réunions prouvent qu'il coordonne à merveille tous les acteurs tant de l'administration qu'au secteur privé au profit du tourisme indochinois.

Pour les réunions du comité central du tourisme, tenus les 9 et 10 mars 1931 à Hanoï, outre les membres représentant l'administration, en tant que représentants des syndicats d'initiative ou autres organisme privés de tourisme, désigné par le chef d'administration locale, l'Annam occupe une place plus importante avec la présence du vice-président de l'automobile club de l'Annam-Tonkin, du délégué du président de la société sportive européenne de Dalat, du directeur de l'avenir du Tonkin à Dalat. Il est de même pour trois représentants de la presse, de l'industrie hôtelière et des compagnies de navigation, tous trois doivent être désignés par le gouverneur général de l'Indochine : y sont présents M. Wladimir Morin de la Maison Morin Frères, propriétaire des grands

[77] ANOM, GGI, L 91 60091, 1933-1934, Comité central du tourisme, Sessions de 1933-1934.

[78]ANOM, GGI, L 91 60091, 1933.11.25, Réponse en manuscrit du Secrétaire générale du GGI sur la lettre du directeur des Affaires économiques et administratives.

Hôtels de Hué et de Tourane, M. Bontoux, agent général de la compagnie des Messageries Maritimes et M. Messier, président du Syndicat des Hôteliers et Limonadiers de Saïgon.

La réunion du comité central du tourisme au Palais du gouvernement général à Hanoï le 18 décembre 1932 aborde des thèmes dont l'organisation du tourisme réceptif indochinois. Le gouverneur général de l'Indochine demande à chaque chef d'administration locale de lui proposer trois personnalités compétentes, du secteur privé, comme représentants du tourisme local. Afin d'éviter des déplacements gênants, et surtout coûteux, le résident supérieur d'Annam propose au chef d'administration les personnalités déjà présentes à Hanoï à l'occasion du grand conseil qui a lieu juste avant la réunion de la séance 1932 du comité central du tourisme. Pour cette raison que M. Wladimir Morin, grand acteur d'hôtellerie et de tourisme de l'Annam et M. l'Agent général de la compagnie des Messageries Maritimes à Saïgon ne sont pas présents à cette réunion importante. [voir Annexe 1. Plan de la salle de la réunion du comité central du tourisme de l'Indochine du 18 décembre 1932].

II. Le bureau exécutif du comité central du tourisme, organe officiel du tourisme indochinois

L'office central du tourisme est considéré comme un bureau chargé de préparer les travaux du comité central du tourisme et d'assurer ou contrôler l'exécution des directives et des programmes approuvés par le gouverneur général de l'Indochine. C'est un organisme exécutif du comité central du tourisme

1. Des missions diverses

Le bureau exécutif du comité central du tourisme de l'Indochine possède une longue évolution. Ses diverses dénominations (de 1923 à 1935) sont effectuées en fonction des modifications institutionnelles, suite aux évolutions et enjeux politiques, économiques et culturelles, notamment en temps de guerre et de crise économique.

- Office central du tourisme, créé en 1923 ;
- Office indochinois du tourisme en 1928 ;
- Office indochinois du tourisme et de la propagande en 1929 ;
- Troisième bureau en charge de tourisme et propagande, dépendant du service de législation et d'administration en 1931 ;

- Deuxième bureau de la direction des affaires économiques et administratives traitant du tourisme, de l'hôtellerie et de la propagande en 1932 ;
- Office central du tourisme indochinois en 1935.

Cet organisme officiel de tourisme est un bureau technique qui dépend directement de la direction des services économiques. Suite aux critiques concernant les services économiques, l'office central du tourisme, créé en 1923, est transformé en 1928 en office indochinois du tourisme par un arrêté n^0 1579 du 3 avril 1928[79]. Cet arrêté, coordonnant et mettant au point les dispositions d'un arrêté du 27 juillet 1923, permet la création au gouvernement général d'un service de la propagande et du tourisme en Indochine. Ces deux organes ont dans leurs attributions toutes les questions liées à l'aménagement touristique de l'Indochine telles que documentation, propagande, organisation hôtelière, aménagement des routes et circuits, conservation et classement des sites, relation avec des groupes ou syndicats privées, etc. Outre ces deux organes, le laboratoire de photographie générale est placé sous l'autorité du chef du service de la propagande et du tourisme depuis 1928. Afin de mener ces missions, l'office indochinois du tourisme prend en charge les relations avec les comités locaux de tourisme, les syndicats d'initiative, les bureaux et agences de voyage, les divers groupements touristiques, etc. Il assure l'inventaire et la préservation des sites et des « beautés naturelles », les parcs nationaux et les réserves de chasse. Il s'occupe de l'amélioration ou de l'aménagement des voies ayant un intérêt touristique, de l'organisation, de l'amélioration des moyens de transport, de l'industrie hôtelière, des circuits touristiques. Le bureau de la propagande assure la propagande générale non seulement la propagande touristique.

Pour ces missions, ce bureau s'occupe de la réunion et de la diffusion des faits, renseignements, documents intéressant l'Indochine (ses richesses, son développement, sa vie ethnographique, sociale, économique, administrative, etc.). Ce bureau prend également en charge la photographie, la cinématographie, la publicité, les foires et les expositions. Afin de remplir ces missions, le bureau de la propagande assure les relations avec l'agence économique de l'Indochine à Paris, les autorités consulaires et les agences d'information en ce qui concerne ces sujets. Le laboratoire de photographie générale est placé sous l'autorité du chef du service de la propagande et du tourisme

[79] ANOM, FOM, c.594, d.577, 1928.4.3, Arrêté n^{0}1579 du 3 avril 1928 du gouverneur général intérimaire de l'Indochine, coordonnant et mettant au point les dispositions d'un arrêté du 27 juillet 1923 crée au gouvernement général un service de la propagande et du tourisme en Indochine.

afin de seconder ce service pour remplir ces missions. Les services du tourisme, de la photographie, de la cinématographie, de publication et de la propagande, qui dépendaient de la direction des affaires économiques de l'Indochine, sont incorporés depuis 1928 au service de la propagande et du tourisme. Ce service administratif est placé sous les ordres d'un fonctionnaire d'un grade élevé, connaissant parfaitement l'Indochine. Cette organisation est strictement conforme aux instructions de la circulaire ministérielle du 2 octobre 1922. Le chef du service de la propagande et du tourisme, poste créé en 1927[80], est substitué au directeur des affaires économiques au sein du comité central du tourisme. Le chef du service du tourisme assure les fonctions de directeur de cet office. L'office indochinois du tourisme est le siège de la fédération indochinoise des syndicats d'initiative. Il remplace cet organisme jusqu'à l'organisation et la constitution définitive de ce dernier. « L'Office indochinois du Tourisme réorganisé a déjà accompli une œuvre appréciable, et se prépare à tenir pleinement le rôle important qui lui est réservé. Les entreprises privées sont également prêtes à attirer et à guider les visiteurs vers l'Indochine dès que son équipement, notamment son équipement hôtelier aura été parachevé »[81]. Parmi les attributions de l'office central du tourisme, nous retenons les relations avec les comités locaux du tourisme, les syndicats d'initiative, les bureaux et agences de voyage, les divers groupements touristiques, etc. L'office indochinois du tourisme projette en 1929 de créer en 1931 un bureau central de renseignement à Hanoï où serait réunie toute la documentation utile au tourisme avec un budget de 16 000 $. Les frais d'installation peuvent être évalués à environ 6 000 $. Il conviendrait de prévoir la location d'un magasin au centre-ville : 200 $ par mois pendant quatre ans (1931-1934), soit 9 600 $[82].

Malgré ces contributions, l'arrêté du 3 avril 1928 portant création de l'office indochinois du tourisme est modifié par celui du 4 mars 1929 créant l'office indochinois du tourisme et de la propagande[83]. Deux ans plus tard, il est supprimé par l'arrêté

[80] ANOM, FOM, c.594, d.577, 1927.10.26, l'arrêté du 26.10.1927, créant un emploi de chef du service de la propagande et du tourisme.

[81] ANOM, FOM, c.594, d.577, 1928.7.6, lettre n^{0}448S du gouverneur général intérimaire de l'Indochine au ministre des Colonies au sujet des vœux de la section du tourisme du conseil supérieur des Colonies, p. 6.

[82] ANOM, FOM, c594, d580. 1929.7.30, Lettre n^{0}422-oit du directeur de l'office indochinois du tourisme et de la propagande du directeur des finances de l'Indochine.

[83] ANOM, FOM, c.594, d.578, 1923-1931. Arrêtés concernant l'organisation du CCT, du Service de la propagande et du tourisme, de l'office indochinois du tourisme.

n^0 1571 du 28 mars 1931 du gouverneur général intermédiaire de l'Indochine[84]. Cet organisme central de tourisme crée en 1923 est réorganisé dans sa forme en 1931. Cet arrêté supprime le service de la propagande et du tourisme au sein du service des affaires économiques et le transforme en troisième bureau en charge de tourisme et propagande, dépendant du service de législation et d'administration. Le troisième bureau du service de législation et d'administration assure les mêmes tâches du service de la propagande et du tourisme.

Le service de législation et d'administration est érigé en direction des affaires économiques et administratives par l'arrêté du gouverneur général de l'Indochine n^0 651-S du 4 août 1932[85]. Cet arrêté détermine que le deuxième bureau de la direction des affaires économiques et administratives a pour mission de traiter du tourisme, de l'hôtellerie et de la propagande. Son deuxième bureau occupant les affaires économiques, traite du tourisme, de l'hôtellerie et de la propagande. Il prend donc en charge la relation avec l'Agence Économique de l'Indochine à Paris, les comités locaux du tourisme, les syndicats d'initiative, les bureaux et les agences de voyage, les divers groupements touristiques afin de mener à bon terme ces missions. En 1933, Gauthier conclut dans son œuvre intitulé « Le Tourisme en Indochine », considéré comme un rapport effectué par l'Agence Économique de l'Indochine, créé en 1918, à l'occasion de 10ème anniversaire de la naissance du tourisme indochinois que l'œuvre accomplie est magnifique après dix ans d'effort.

Le gouverneur général de l'Indochine, M. Robin octroie un arrêté du 6 janvier 1935 portant création de l'office central du tourisme indochinois. Cet arrêté détermine Saïgon, point d'entrée principale des étrangers en Indochine, comme siège de cet organisme officiel du tourisme indochinois. Il est subventionné par le gouvernement général de l'Indochine et reçoit également des apports financiers de la part des gouvernements locaux, des municipalités, des chambres de commerce, des firmes commerciales, etc. Dirigé par un conseil de personnalités particulièrement qualifiées, l'office central du tourisme indochinois contrôle un bureau de tourisme dit bureau central du tourisme indochinois à 22, rue Lagrandière à Saïgon. Pour les missions

[84] ANOM, FOM, c.594, d.577, 1931.3.28. Arrêté n^0 1571 du GG p.i de l'Indochine portant suppression du service de la propagande et du tourisme et le transformant en 3e bureau en charge de Tourisme et propagande, dépendant du service de législation et d'administration.

[85] ANOM, GGI, L 91 60099, 1933.8.1, Rapport du secrétaire général de l'Indochine au GGI.

importantes en faveur de l'organisation et du développement touristiques, les dix membres du conseil d'administration de l'office central du tourisme sont désignés par arrêté du gouverneur général de l'Indochine. Les arrêtés du gouverneur général de l'Indochine du 6 janvier 1935, du 26 octobre 1935 et celui de l'année de 1938 désignent que M. Brunet, agent général des Chargeurs Réunis en est le président. La place des représentants du monde privé en hôtellerie, en transports et en tourisme au sein du conseil d'administration de l'office central du tourisme indochinois, organisme officiel du tourisme indochinois, assure que les privilèges de leurs structures sont assurés de manière solide dans la mise en tourisme en Indochine[86]. Ce qui permet de constater que l'organisation du tourisme indochinois est plutôt axée sur le modèle de celle de la métropole, proposé par M. Sarraut, qui est reconnu comme fondateur de tourisme dans la colonie française en Extrême-Orient.

2. Le bureau central du tourisme indochinois, sous-organe exécutif du comité central du tourisme, créé en 1935

Le bureau central du tourisme indochinois est un organe exécutif de l'office central du tourisme indochinois. Il prend en charge l'exécution matérielle des décisions de l'office central du tourisme indochinois en liaison avec les syndicats d'initiative, les bureaux et agences de voyages, les groupements touristiques métropolitains ou étrangers, les hôtels et les entreprises de transport publics et privés, etc. Il a pour missions, définies par l'arrêtée du gouverneur général de l'Indochine en date de 6 janvier 1935, de superviser les activités touristiques en Indochine ; de propager des informations en faveur des sites et des monuments de l'Indochine ; d'éditer des itinéraires, horaires des moyens de transport en accord avec les associations de voyage, bureau d'information, agences de voyage, hôtels tant à l'échelle qu'à l'échelle internationale ; et d'organiser toutes les activités et les étapes afin de développer le rapport touristique en Indochine. Le bureau central du tourisme indochinois est complété par des bureaux administratifs de tourisme aux chefs-lieux des résidences supérieures notamment à Hanoï et Hué. M. Bourrin est désigné par le conseil d'administration pour assurer les fonctions de directeur du bureau central du tourisme indochinois, organe exécutif de l'office central du tourisme indochinois. Il vient

[86] En 1938, le conseil d'administration de l'office central du tourisme Indochinois se comprend M. Brunet, agent général des Chargeurs réunis, président ; agent général des Messageries Maritimes ; inspecteur général de la banque de l'Indochine ; président de l'Automobile Club Sud-Indochinois ; délégué du directeur des finances de l'Indochine ; M. Lacollonge, président de l'USTNI ; représentant du syndicat des grandes chasses coloniales ; ingénieur principal des chemins de fer de l'Indochine ; membre de l'EFEO ; président du syndicat d'initiative pour le tourisme au Cambodge.

séjourner à plusieurs reprises en Indochine : de 1900 à 1905 et de 1922 à 1925. Il fait également de longs séjours dans les pays voisins tels que Bangkok, Pondichéry, Singapour, Shanghai. Cela suffit pour indiquer qu'il est amené à apprécier les méthodes indochinoises en même temps que celles des concurrents. C'est en raison de cette expérience, servie par une grande activité, que le choix se porte pour lui. Par ses compétences, M. Bourrin assure la rédaction d'un tiers de l'ouvrage édité au 10ème anniversaire de la naissance du tourisme de l'Indochine par l'agence économique de l'Indochine « *Glimpses of a great touriste country French-Indo-China at the beginning of 1938* »[87]. Les dix-sept pages donnent un aperçu sur l'Indochine et l'organisation du tourisme en Indochine au début de 1938. Outre la présence du monde privé au conseil d'administration de l'office central du tourisme indochinois, présentant la décentralisation en termess d'organisation touristique suivant le modèle de la métropole, l'expertise de M. Bourrin au sein du bureau central du tourisme indochinois dans le même domaine via son vécu dans nos pays voisins en Extrême-Orient montre le caractère de centralisation dans l'organisation touristique suivant le modèle de l'office de tourisme à Java. La composition de l'organe administratif du tourisme officiel de l'Indochine porte en elle-même le reflet d'inspiration des modèles d'organisation touristique à suivre pour un développement rationnel du tourisme dans cette colonie française.

Les services de l'office central du tourisme indochinois, grâce à une bonne documentation de première source, sont en mesure de renseigner le public sur l'état des routes, pistes, les itinéraires, les moyens de transports, les hôtels et leur prix. Ils répondent aussi à toute demande venant de l'extérieur, et, après s'être mis en liaison avec les représentants diplomatiques et consulaires français à l'étranger, dont l'entière bonne volonté et d'heureuse initiatives, constituent un précieux encouragement, ainsi qu'avec les agences de voyages, compagnies de navigations, chemins de fer, etc.

Pour la première année après la création, en 1935, l'office central du tourisme indochinois réserve une salle de renseignement pour le public et un stock important de documents mis à jour portant sur les hôtels, les moyens de communication, le chemin de fer, le transport en voie routière, les monuments, les sites, la chasse au gros gibier. De 1935 à 1937, l'office central du tourisme indochinois fait un œuvre considérable en

[87] Office central du tourisme indochinois, *Glimpses of a great tourist country French-Indo-China at the beginning of 1938*, Saïgon, s.m.d, 1938, 68 p.

termess de propagande touristique. Les éditions sous forme de livrets, brochures, guides, posters, albums, cartes touristiques, articles, publicités sont publiées et réédités en français, en anglais et en même allemand en Indochine, à Hongkong, Singapore, Penang, Kuala Lumpur et dans d'autres pays étrangers. Outre la publication, les itinéraires, les horaires, etc. sont imprimés pour la distribution. L'office central du tourisme indochinois fait également beaucoup de correspondances avec les consuls, agences de voyages, compagnies de navigation. L'office central du tourisme indochinois prend en charge de nombreuses expositions de peintures, de photographies, de posters. Il participe également à la conférence de tourisme oriental à Tokyo en mai 1935 et aux foires à Batavia, Saïgon, Hanoï, Haïphong, Phnom-Penh, etc. Il édite même une carte touristique en allemand. Outre ces publications, les itinéraires, les horaires, etc. sont tapés pour distribution. Plusieurs de ces publications et trois dioramas sont envoyés à Paris pour l'exposition internationale. L'office central du tourisme indochinois occupe en 1936 à la foire artisanale et agricole de Hué un stand spécial mis à la disposition du public un matériel touristique très complet sur l'Indochine et sur l'Annam. L'office central du tourisme indochinois participe également aux diverses croisières en Indochine, organisées par la compagnie des Messageries Maritimes, celle d'Alliance française de Manille qui visite l'Indochine et séjourne en Annam du 25 avril au 18 mai 936, etc.

L'arrêté du gouverneur général de l'Indochine Jules Brevie en date 9 octobre 1938 modifie, en les élargissant, les attributions de l'office central du tourisme indochinois[88]. En 1935, l'office central du tourisme indochinois a sous sa direction le bureau central du tourisme indochinois à Saïgon et par arrêté du 9 octobre 1938, il a sous son administration les bureaux de tourisme installés en Indochine, notamment de l'union des syndicats d'initiative du nord de l'Indochine ou à l'étranger. L'office central du tourisme indochinois est placé sous le contrôle du directeur des services économiques. [voir Annexe 2. L'Office central du tourisme indochinois et ses bureaux de renseignements du tourisme officiel en 1938].

[88] ANV4, RSA, 3582, 1938.11.7, Procès-verbal de la 42e séance du conseil d'administration de l'OCTI. Extension des attributions de l'office central du tourisme indochinois.

III. Les comités régionaux du tourisme

1. Les missions du comité régional du tourisme, organe consultatif des questions intéressant le tourisme local dans chaque territoire de l'Union indochinoise

Un comité régional du tourisme, organe consultatif des questions intéressant le tourisme local, est créé dans chaque pays de l'Union indochinoise. Le comité régional du tourisme est présidé par le chef d'administration locale ou son délégué et comprend l'ingénieur en chef de la circonscription territoriale des Travaux Publics, le chef du service local des Forêts, un délégué du directeur des services économiques, un délégué du directeur de l'école française d'Extrême-Orient, s'il y a lieu, et deux membres, désignés par le chef d'administration locale, représentant l'un la presse et l'autre les syndicats d'initiative ou autres organisme privés de tourisme locaux. Le comité régional du tourisme se tient en liaison permanente avec le comité central du tourisme, l'office central du tourisme, en comités, avec la direction des affaires économiques afin d'établir un courant d'information réciproque, nécessaire à l'étude des problèmes et à la coordination de tous les efforts du gouvernement général, de l'administration locale, des comités et syndicats privés. Les comités régionaux du tourisme sont aussi compétents pour conseiller le résident supérieur sur les travaux et les aménagements à faire sur les crédits du budget local et notamment les travaux de routes et l'aménagement de petits bungalows ou d'hôtels ressortissant au budget local.

La direction des affaires économiques prend en charge les travaux et les aménagements réalisés sur les fonds du budget général, telle que la construction des hôtels importants. Si les comités régionaux du tourisme assurent ces responsabilités, M. Boisson propose en 1925 que la surpression du comité central du tourisme pourrait être supprimée.

Au cours de l'exécution de ce plan d'action, seuls les comités régionaux du Tonkin, du Cambodge et du Langbian tiennent de rares séances. L'activité de ces trois comités régionaux existants est nulle bien que les dispositions de l'arrêté du 27 juillet 1923 prescrivent aux comités régionaux de se tenir en liaison permanente avec le comité central du tourisme, c'est à dire avec la direction des affaires économiques ne sont pas appliquées.

Par exception, un comité du tourisme au Langbian est organisé, sous la présidence du commissaire-délégué à Dalat, par arrêté du résident supérieur en Annam. Pour tout ce qui concerne le Langbian, cet organisme confie des attributions réservées aux comités régionaux, le comité régional de l'Annam restant exclusivement compétent pour tout le reste de ce pays.

2. Comité du tourisme au Langbian, en Annam

La création du comité du tourisme au Langbian occupe une place exceptionnelle au sein de l'Annam non seulement par ses valeurs politiques (Langbian, projet de future capitale de l'Indochine, emplacement stratégique du pays « moïs » pour renforcer la colonisation en Indochine)[89] et idéologique (confirmation de la présence française contre les pouvoirs de la Cour d'Annam) mais aussi par ses valeurs en faveur du tourisme en Indochine. Par l'arrêté n^{0} 2741 du gouverneur général intérimaire d'Indochine en date du 27 juillet 1923, l'administration confirme que l'Annam occupe donc une place singulière dans la politique de colonisation française. Il est devenu témoin de la qualité des transferts d'ingénierie du patrimoine et du tourisme de la métropole à sa colonie asiatique, trait positif de la colonisation française en Extrême-Orient, histoire partagée de cent ans entre la France et le Vietnam durant les XIXe et XXe siècles.

Le comité du tourisme au Langbian est institué sous la présidence du commissaire délégué à Dalat, par arrêté du résident supérieur d'Annam. Il a pour mission d'exercer les attributions réservées aux comités régionaux pour tout ce qui concerne le Langbian. « Il est difficile sinon impossible de l'apprécier dans ces résultats »[90] et nous ne pouvons que voir des arrêtés d'institution au dossier du comité de tourisme et d'initiative du Langbian et non les retombées.

Au cours de l'exécution du plan d'action pour la mise en œuvre du tourisme en Indochine, le comité central du tourisme n'est pas constitué et ne se réunit jamais avant l'année de 1931. Au niveau régional, seuls les comités régionaux du Tonkin, du

[89] JENNING Eric Thomas, *Imperial Heights : Dalat and the marking and undoing of French Indochina*, Thesis, Universitry of California Press, 2011, 367 p.

[90] ANOM, GGI, 48039, 1925.3.25, Rapport de M. Inspecteur adjoint des Colonies P. Boisson sur le programme d'équipement touristique de l'Indochine et son exécution à l'époque du 1er mars 1925, p. 3.

Cambodge et du Langbian tiennent de rares séances. Seul le comité du tourisme du Langbian créé par exception par le même texte manifeste quelques activités. Pourtant, on admet que l'activité de ces trois comités régionaux existants est nulle, bien que les dispositions de l'arrêté du 27 juillet 1923 prescrivent aux comités régionaux du tourisme de se tenir en liaison permanente avec le comité central du tourisme indochinois, c'est à dire avec la direction des Affaires Économique.

Malgré l'arrêté n^0 2741 du 27 juillet 1923 de M. Baudoin donnant naissance au tourisme officiel en Indochine, son successeur, le gouverneur général de l'Indochine Merlin, trouve sans doute cette organisation administrative prématurée ou non conforme à ses vues. Cela explique la quasi non-existence du comité central du tourisme et des comités régionaux du tourisme jusqu'en 1931. Mais si les comités, tant au niveau central que local ne jouent qu'un rôle muet, l'office central du tourisme indochinois fait preuve d'initiative, et sait en effet réaliser une œuvre appréciable.

IV. Le bureau officiel du tourisme en Annam

Pour le tourisme en Indochine, les deux organes officiels sont l'office central du tourisme indochinois situé 22 rue Lagrandière, à Saïgon et à l'agence de l'Indochine au 20 rue la Boétie, à Paris. L'office central du tourisme indochinois joue un rôle central en tant que tête de réseau au niveau de l'organisation du tourisme dans cette colonie. Puis, Hanoï et Hué jouent le rôle de succursales par leur bureau officiel du tourisme à la résidence supérieure. Le bureau central du tourisme indochinois, organe exécutif de l'office central du tourisme indochinois, est donc complété par les bureaux administratifs du tourisme aux chefs-lieux des résidences supérieures à Hanoï et à Hué.

Le bureau officiel du tourisme en Annam est créé en tant que bureau régional par arrêté le 6 juillet 1925 à Hué. Ce bureau a pour mission de consulter les questions liées à l'établissement des contrats d'exploitation hôtelière, d'en contrôler l'exécution, et en cas de défaillance de la gérance, à proposer les mesures à prendre. Il prend également en charge de rassembler la documentation pour des fins de propagande touristique, de préparer les guides, et de se tenir en relation avec les organes centraux du tourisme. Ce bureau a un développement rapide et fait un œuvre considérable en matière de valorisation du patrimoine et du développement touristique.

Afin de comprendre les missions, les contributions du bureau de l'office du tourisme en Annam en faveur du développement du tourisme de l'Indochine font un zoom sur le tourisme de l'Annam. Cet organe officiel du tourisme de l'Annam est une succursale de l'organe officiel du tourisme indochinois, son historique se divise en deux étapes : avant et après sa création.

1. Muséographie, formation des guides et propagande à l'étape de pré-création

Le bureau de l'office du tourisme en Annam est installé dans le bâtiment affecté aux archives de la résidence supérieure de l'Annam. Il est prévu que le chargé du bureau des archives de la résidence supérieure d'Annam occupe en même temps le poste de chef du bureau du tourisme. Avant la création du bureau de l'office du tourisme en Annam, afin qu'il puisse se consacrer utilement à son nouveau service, il est nécessaire que ce chef soit déchargé de ses tâches bien lourdes au bureau des archives pour assurer le fonctionnement provisoire du bureau du tourisme adjoint au bureau des archives[91]. Le personnel secondaire des archives doit être secondé par deux indigènes recrutés en vue de servir de guides ; ils peuvent également être en charges de certains travaux faciles d'entretien des archives, et de confection de boîtes d'archives. Enfin, un secrétaire dactylographe peut être affecté aux archives afin d'assurer le service spécial de la correspondance touristique et des travaux inhérents au nouvel organe, qui semblent assez chargés. Pourtant, pour assurer le fonctionnement définitif du bureau de l'office du tourisme en Annam, le chef de ce bureau doit être déchargé totalement de ses fonctions de chargé des archives, et se consacrer entièrement à la préparation et au fonctionnement de son nouveau service. Cette préparation et ce fonctionnement exigent des démarches fréquentes, tant en ville qu'au dehors, afin de pouvoir réunir la documentation touristique nécessaire, les renseignements économiques et recueillir les tarifs les plus divers.

Au début de l'organisation du bureau de l'office du tourisme en Annam, un travail de bureau considérable est nécessaire pour la mise en relation du bureau de

[91] Le chargé du bureau des archives de la RSA s'occupe de la préparation, de la correction du Bulletin Administratif et du Recueil général périodique et il assure les travaux spéciaux en cours d'année, tels que la préparation de l'Annuaire. Il prend également les responsabilités et la gestion de la bibliothèque de hautes études où les demandes de consultation journalière compliquent le travail des archives. D'ailleurs, le bureau des archives continue à assurer le fonctionnement de la bibliothèque de la résidence supérieure de l'Annam et à s'occuper des commandes de livres et des abonnements aux journaux, des demandes de consultation, des recherches des documents et des pièces d'archives, de la gestion de l'atelier de reliure et de la presse. Ce chargé consacre plus de temps au reclassement des archives et la confection de fiches.

l’office du tourisme en Annam avec les agences touristiques de l'Indochine, de l'Asie, de l'Europe et de l'Amérique, les compagnies de navigation, les agents commerciaux, etc. Ce travail de bureau couvre également la rédaction de tracts, de brochures et l'abonnement du bureau à de nombreux journaux de tourisme de France et des pays anglophones. Afin de donner des renseignements pratiques bien mis à jour et efficaces aux touristes, le bureau de l’office du tourisme en Annam a aussi pour mission de demander les prix des hôtels (chambre, repas, blanchissage, etc.) et les tarifs de location d'autos dans les divers centres de l’Annam. Pour une lecture plus complète sur ce sujet, nous le verrons dans la partie de propagande touristique. Puis, il faut compter aussi un temps considérable du bureau de l’office du tourisme en Annam pour l'organisation de voyages individuels et collectifs. Afin de remplir cette dernière mission, le bureau de l’office du tourisme en Annam doit la faire en parfaite liaison avec les autres bureaux de tourisme de l'Indochine. Ce bureau prend en charge d’établir des itinéraires de visite de Hué et de ses environs, afin que les touristes puissent utiliser au mieux leur passage en Annam dans la Capitale. Pour ce qui concerne cette mission, nous allons le voir dans la partie traitant de l’offre touristique. Pour ces tâches, les absences fréquentes du bureau sont donc à envisager pour le chef du bureau de l’office du tourisme en Annam à l'occasion du passage de missions, des voyageurs de marque, de la préparation des itinéraires. Il est envisagé en 1924 la création à Tourane d'un petit office dépendant de Hué, qui pourrait renseigner les voyageurs dès leur débarquement en Annam. Il est prévu aussi une inspection des bungalows en pleine conformité d’accord avec les résidents.

Outre la définition l’organigramme du bureau de l’office du tourisme en Annam et la détermination du rôle de son chef, il convient d'affecter à Hué un local spécial au bureau de l’office du tourisme en Annam car l’espace qui lui est dédié aux Archives est trop restreint. Ce local permet de réunir dans une pièce des guides et des relations de voyages, ainsi que des cartes intéressant l'Indochine et l'Annam. Il permet aussi l’affichage de cartes, plans, affiches, tracts relatifs au tourisme, et de tarifs divers, d’horaires de lignes de chemins de fer, de compagnies fluviales et maritimes, etc. Ce local doit posséder une superficie suffisante pour une exposition permanente de certains objets représentatifs des industries d’art locales, soit comme échantillons, soit en tant qu’objets pouvant être vendus aux touristes. Le bureau de l’office du tourisme en Annam doit servir ainsi d’intermédiaire, entre les artisans et la clientèle touristique. Ce local permet enfin la mise en vente de guides de Hué et de l'Annam, d'ouvrages

cynégétiques, de revues touristiques indochinoises et locales, de photographies, de dessins et de productions picturales d'artistes locaux. Toutes ces réflexions montrent qu'il existe déjà en 1924 à Hué les premières notions sur la scénographie pour ce bureau de tourisme. La scénographie est un élément essentiel pour attirer l'attention du public. Elle permet de découvrir, dans un espace considéré comme tête de réseaux des sites à visiter dans ce pays d'Union, l'Annam dans son ensemble et puis zoomé sur Hué : son territoire, son habitat culturel, socio-économique, sa culture, ses peuples, via un aménagement permettant un espace d'accueil, une exposition permanente, un espace de lecture, un atelier, et une boutique.

Pour assurer ces rôles, le bureau de l'office du tourisme en Annam demande un personnel spécial composé d'un chef de bureau, d'un secrétaire dactylographe, d'un planton et de deux guides au moins. Le secrétaire dactylographe est capable, en absence du chef de bureau, de fournir tous renseignements utiles aux passagers. Le planton assure les liaisons entre les différents services.

Il convient aussi d'envisager l'attribution au nouveau bureau de l'office du tourisme en Annam en juillet 1925, d'un budget pour l'achat du mobilier, d'une machine à écrire et d'une bicyclette pour le planton. Ce budget couvre les frais de personnel, l'abonnement à de nombreux journaux, le développement de la bibliothèque touristique, ainsi que les dépenses imprévues inhérentes à toute organisation nouvelle.

Sous le bref délai de quatre mois avant le fonctionnement du bureau de l'office du tourisme en Annam en juillet 1925, il faut recruter sans retard deux indigènes destinés à devenir des guides. Sont convenables à ce poste soit des anciens militaires de retour de France, soit des jeunes gens sortis des écoles françaises et pourvus du certificat d'études primaires. Ils pourraient peut-être entrer dans le cadre des plantons. Durant une formation au bureau de l'office du tourisme en Annam portant léger aperçu historique, géographique et économique sur Hué, l'Indochine et l'Asie, ces élèves-guides font avec le chef du tourisme quelques visites au Palais, aux tombeaux, aux musées, ils sont conduits aux sites pittoresques de Hué et des environs. Le chef du tourisme leur donne toutes les explications utiles au cours de ces déplacements.

Ces guides peuvent être vêtus d'un uniforme semblable à celui des plantons, mais portent au col du veston l'écusson : R.S. "Tourisme". Ils peuvent peut-être aussi,

être munis d'une photographie afin de faciliter en certains cas leur entrée au Palais. Cette carte a aussi pour but d'éviter la substitution d'individus lorsque, disposant de l'autorisation nécessaire, ils guident un visiteur au Palais.

Avant la création du bureau de l'office du tourisme en Annam, on essaie d'envisager une somme à fixer comme tarif des services des guides par journée et par guide. Il est à noter que le prix à Saïgon est de 20 $[92] par journée et par guide en 1924. Ces sommes peuvent apporter leur supplément à l'alimentation du budget du bureau de l'office du tourisme en Annam.

Au début du mois avril 1925, trois mois avant la création du bureau de l'office du tourisme en Annam, une ''formule de lettre avis'', sous forme d'arrêté annonce la création et le fonctionnement d'un bureau de Tourisme à Hué. Cette lettre est adressée, aux agences de tourisme d'Indochine, d'Asie, de France et des Pays de langue anglaise, ainsi qu'aux consuls et attachés commerciaux de France en Asie et dans les pays anglophones. Elle est aussi adressée aux hôtels d'Indochine, d'Asie, ainsi qu'aux compagnies de navigation fluviales et maritimes. Le bureau de l'office du tourisme en Annam doit adresser une copie à la direction des services économiques, au fur et à mesure de leur établissement, de tous documents intéressant le bureau de l'office du tourisme en Annam. Pour une meilleure communication de la présence d'un bureau officiel de tourisme à Hué auprès aux voyageurs, l'administration locale fait placer à l'intérieur et à l'extérieur de la gare de Hué, une plaque indiquant le siège et le fonctionnement dans la ville d'un bureau officiel de tourisme. Dans le même but, elle fait imprimer des notices relatives au bureau de l'office du tourisme en Annam qui sont affichées dans tous les hôtels de Hué, dans les bungalows et hôtels de l'Annam et de l'Indochine. Le bureau de l'office du tourisme en Annam doit mettre à l'étude des projets d'affiches destinées à promouvoir les beautés de Hué et de l'Annam, et à faire connaître la création d'un bureau de tourisme à Hué.

2. L'œuvre réalisé par le bureau de l'office du tourisme en Annam

Afin de remplir les tâches préalablement présentées, le bureau de l'office du tourisme en Annam entretient des relations étroites avec les structures de tourisme et de propagande tant dans le secteur d'administration que dans le secteur privé. Il est

[92] Un cuisinier gagne 20 $ par mois en 1924 quand il est au service d'un Français.

particulièrement en rapport avec l'office central du tourisme indochinois à Saïgon, le syndicat d'initiative du tourisme du nord-Indochine à Hanoï.

Dès leur arrivée à Hué, les touristes sont invités à se rendre à la résidence supérieure, au bureau officiel du tourisme afin d'y prendre toutes les informations relatives à la visite de la ville et de ses environs, ainsi que les autorisations nécessaires pour la visite du Palais Impérial et du tombeau de Khai-Dinh dédiées aux touristes étrangers. Afin d'assurer le rôle de renseignement et d'organisation touristiques à la capitale de l'Annam, le bureau de l'office du tourisme en Annam travaille en lien étroit avec le ministère des Rites du gouvernement impérial de l'Annam, qui est en charge de l'organisation de la visite du Palais impérial, des tombeaux royaux et de la délivrance de la carte d'autorisation de la visite du Palais et du tombeau de Khai-Dinh.

Le bureau de l'office du tourisme en Annam fait une œuvre remarquable sur la propagande touristique en faveur de ce pays d'Union indochinoise, tant par la diffusion des publications touristiques que par des renseignements et des informations de toutes natures fournis aux touristes de passage. Pour la période juin 1932 à juin 1933, la carte de "Hué et ses environs" est rééditée et distribuée aux services, aux hôtels et à diverses agences de voyage en Indochine. Le gouvernement général envoie six cents exemplaires de la brochure "Hué, la ville Impériale », pour la propagande. Des séries d'épreuves photographiques relatives à l'Annam sont réunies en albums et mises à la disposition des visiteurs, dans le salon du bureau de l'office du tourisme en Annam. Pendant la période juin 1932 à juin 1933, d'importants groupes de touristes viennent en Annam et visitent principalement Hué. Le bureau de l'office du tourisme en Annam poursuit en 1936 sa propagande en faveur de l'Annam. En 1935, il publie quatorze notices touristiques consacrées à toutes provinces d'Annam qui sont diffusées dans les divers pays d'Indochine. Une "notice" sur la Route Mandarine est éditée par ce bureau. Il entretient des relations étroites avec office central du tourisme indochinois à Saïgon et le syndicat d'initiative du nord indochinois à Hanoï.

Dans le même but de propagande touristique, le bureau de l'office du tourisme en Annam a une présence importante à la foire artisanale et agricole de Hué, un événement important attirant un grand nombre de visiteurs tant indigènes

qu'étrangers[93]. Ce bureau y installe toujours un stand spécial. Dans ce stand, de nombreux documents photographiques montrent en mars 1935 aux visiteurs les richesses touristiques des provinces de l'Annam. Le bureau de l'office du tourisme en Annam réunit en 1937, pour un public de 110.000 visiteurs, dans une vaste salle tout ce qui peut intéresser le voyageur en Annam : monuments anciens ou modernes, ressources cynégétiques, paysages, etc. Dans la salle du tourisme à la foire de Hué en 1938, le bureau de l'office du tourisme en Annam rassemble toutes illustrations murales et tous imprimés volants susceptibles d'attirer l'attention des visiteurs sur les attraits touristiques, les richesses archéologiques de 1'Indochine, plus particulièrement de l'Annam et de ses chasses. Dans la salle du tourisme, l'exposition des trophées de chasse tels que les animaux naturalisés, tête de gaur, crânes d'éléphants qui pourraient être dessaisis de la collection du musée économique. Cette exposition constitue une excellente propagande cynégétique en faveur de l'Annam, véritable atout en matière de tourisme pour ce pays de l'Union. Le bureau central du tourisme indochinois envoie également les documents pour y être exposés.

Le bureau de l'office du tourisme en Annam joue deux rôles : il fournit des renseignements et des informations de toutes natures aux touristes de passage et il organise des circuits touristiques. Cela permet à d'importants groupes de touristes de venir en Annam et de visiter principalement Hué. Entre le premier juin 1932 et le 31 mai 1933, 758 visiteurs dont 699 Français viennent au bureau officiel du tourisme à la résidence supérieure d'Annam[94]. Le nombre des visiteurs français et étrangers passant au bureau de l'office du tourisme en Annam et le nombre des annamites passant au ministère des Rites de la Cour d'Annam, se développe et triple pour atteindre le chiffre de 2 692 visiteurs[95]. Le bureau de l'office du tourisme en Annam a une contribution remarquable au sujet de l'organisation des circuits touristiques. Il prend un rôle actif, souvent sous la coordination directe du résident supérieur d'Annam, et en lien avec les acteurs de tourisme et de transport pour l'organisation des circuits touristiques en Annam. Hué, sa capitale, est une destination incontournable pour les circuits touristiques, tels que celui de la croisière des Messageries Maritimes à Hué en date de

[93] Les stands des provinces de l'Annam, ceux des commerçants locaux, des artisans et ceux des artistes annamites, etc. sont installés à la Foire de Hué, ouverte de 28 mars à 6 avril 1937 avec 110 000 entrées.

[94] ANV4, RSA, 3576, 1932-1933, Rapport d'activités du bureau officiel du tourisme de la résidence supérieure à Hué (premier juin 1932 - 31 mai 1933).

[95] Entre le 1er juin 1935 et le 31 mai 1936, les autorisations de visite du Palais et du tombeau de Khai-Dinh sont délivrées à 1062 Français, 1352 Annamites et 278 étrangers.

19 janvier 1935 des touristes français[96], celui de la croisière du Tonkin-club de France à Hué des touristes du groupe du général Andlauer[97], la croisière des étudiants philippins en Indochine de 18 avril à 23 mai 1936[98].

Le bureau de l'office du tourisme en Annam prend en charge la coordination assurant des éléments logistiques pour la réussite des grands événements culturels en faveur du développement touristique en Annam. Nous pouvons en citer la Foire de Hué, l'inauguration au stade olympique et les fêtes au Nam Giao qui ont lieu successivement du premier au 10 mars 1936. Suite à un afflux touristique très important, le bureau de l'office du tourisme en Annam prend la responsabilité de l'organisation et de la logistique, notamment le logement et la restauration pour les Européens, tout en coordonnant des acteurs touristiques et d'hôteliers, dont les Morin frères. Par ces efforts, le bureau de l'office du tourisme en Annam réussit malgré une offre hôtelière modeste à procurer 524 lits par nuit à des touristes européens en mars 1936 pour ces trois événements en dix jours[99]. L'union des syndicats touristiques du nord-Indochine à Hanoï, en coopération avec le bureau de l'office du tourisme en Annam, organise le train de plaisir qui doit conduire les annamites du Tonkin à Hué à l'occasion du Têt de 1937. Les 120 personnes, inscrites le 13 février 1937[100], remontent la rivière de Hué, en faisant escale aux principaux tombeaux royaux, et, le lendemain, visitent la capitale.

Par ses contributions considérables, le directeur de l'office indochinois du tourisme et de la propagande fait des observations positives sur le rapport de présentation au comité central du tourisme : « À côté de l'Office Indochinois du Tourisme existe un organisme local, d'ordre administratif, le bureau du Tourisme à Hué »[101]. Les bureaux du gouvernement central de l'union indochinoise, tout comme

[96] ANV4, RSA, 3575, Croisière des Messageries Maritimes en Indochine. Programme du séjour à Hué en date de 19 janvier 1935 des touristes français. Programme de la visite de la ville et de ses environs.

[97] ANV4, RSA, 3589, Croisière du Tonkin-club de France en Indochine. Programme du séjour à Hué des touristes du groupe du Général Andlauer.

[98] Le Bureau Officiel du Tourisme de Saïgon est confié à l'organisation du voyage des étudiants philippins en Indochine en 1936 et ce bureau le fait en étroite collaboration avec le BOTA, qui apporte une grande contribution à la réussite de ce voyage sous la direction du RSA et la participation des chefs d'administration locale de son pays, notamment le Résident-Maire de Dalat et le résident de France à Thua-Thien. Sur le total de 36 jours en Indochine, les étudiantes de l'Alliance française à Manille passent en Annam 22 jours (dont Dalat 18 jours, Hué 3 jours).

[99] ANV4, RSA, 3513, Note sur la Foire et sur la grande semaine sportive de Hué.

[100] ANV4, RSA, 3575, Rapport de fin d'année 1937 sur le tourisme en Annam.

[101] ANOM, FOM, c.594, d.575, 1931.3.9, Rapport de présentation au comité central du tourisme, le 9.3.1931 au sujet de l'organisation du tourisme en Indochine, p. 5.

ceux des gouvernements locaux, chargés du tourisme, s'efforcent de leur côté de réunir tous les renseignements afin d'aider les visiteurs. Le bureau du tourisme de la résidence supérieure à Hué, se montre à cet égard particulièrement dévoué et tous les visiteurs venu visiter la capitale de l'Annam s'en félicitent.

Le tourisme dans le secteur public est considéré comme le tourisme officiel. Ce dernier est présenté en Indochine par l'office indochinois du tourisme. Les comités de tourisme (comité central du tourisme et comités régionaux du tourisme), faute d'être réunis, ne jouent qu'un rôle muet. L'office central du tourisme indochinois fait preuve d'initiative et en effet réalise une œuvre appréciable. « L'arrêté du 3 Avril 1928 a tenté une mise au point (organisation, aménagement, programme) de l'arrêté de 1923. Il a créé le service de la propagande et du tourisme concrétisé par l'office Indochinois du tourisme et par le Bureau de la propagande. Ce sont là les organes du tourisme officiel. On y peut ajouter le bureau de renseignements et de tourisme de Hué créé par le Résident Supérieur de l'Annam »[102]. Parmi les attributions de l'office indochinois du tourisme, nous retenons les relations avec les comités locaux du tourisme, les syndicats d'initiative, les bureaux et agences de voyage, les divers groupements touristiques, etc. Le bureau de l'office du tourisme en Annam, est reconnu pour ses activités comme un des deux bureaux administratifs de tourisme aux chefs-lieux des résidences supérieures (à Hanoï et à Hué) qui jouent un rôle de complément au bureau central du tourisme indochinois, organe exécutif de l'office central du tourisme indochinois. Afin de remplir ses tâches, le bureau de l'office du tourisme en Annam travaille en étroite concertation avec des structures de tourisme et de propagande tant dans le secteur d'administration que dans le secteur privé.

[102] ANV1, 75125, 1929, Circulaire du 26.2.1929 du GGI Pasquier portant organisation du tourisme en Indochine, p. 3.

CHAPITRE QUATRIEME

LA CREATION D'ORGANISMES LOCAUX DE TOURISME DANS LE SECTEUR PRIVE

L'œuvre touristique, composé de l'aménagement et la propagande, est une affaire administrative à concevoir et à réaliser par la collaboration effective de toutes les compétences, administratives et autres. En France, l'action des pouvoirs publics est précédée par celle des grandes associations prenant en charge l'équipement et la réglementation touristique. Or dans les colonies, l'action des pouvoirs publics y précède celle des associations privées parce qu'il y a une part d'outillage, pour l'équipement touristique surtout, très liée au programme de mise en valeur et à la politique de colonisation pour se passer de l'initiative des gouvernements locaux.

Le tourisme indochinois s'oriente vers une organisation rationnelle. Les efforts administratifs doivent parer au manque presque total d'efforts individuels dispersés et sans aucune cohésion dans les années trente. On peut dire que l'Indochine n'a jamais eu d'organisation privée d'ensemble, répondant à toutes les nécessités du tourisme. Il faut que l'initiative privée se substitue de plus en plus à l'action administrative. Il semble que la véritable organisation touristique qui convient à l'Indochine soit celle qui fait déjà ses preuves en métropole. Elle se compose d'un grand nombre de syndicats d'initiative groupés en unions locales correspondant aux fédérations de France. A ces unions, se superpose une fédération générale indochinoise représentée dans la métropole par le directeur de l'agence économique. Ce haut fonctionnaire est chargé spécialement d'entrer en liaison avec les organismes similaires de la métropole où il est utile que l'Indochine soit représentée.

Il est important que les entreprises privées contribuent, chacune dans sa branche, au développement touristique. Leur propre intérêt y trouve son compte en même temps que l'intérêt général. Le comité central du tourisme, où se réunissent des personnalités de ces entreprises, paraît apte à assurer, par de féconds échanges de vue entre ses membres et avec l'accompagnement de son président, la coordination des automobiles de location des chaloupes.

Le comité central du tourisme, où se réunissent des personnalités de ces entreprises, paraît apte à assurer, par de féconds échanges de vue entre ses membres et

avec l'accompagnement de son président, la coordination de la location des automobiles et des chaloupes.

I. « [L]'organe mi-officieux, mi-privé »[103] : une association au statut ambigu

Cette association est subventionnée par le gouvernement général de l'Indochine. Elle présente donc un statut ambigu de l'organisme mi-officieux, mi-privé au long de son évolution : bureau officiel du Tourisme en Cochinchine créé en septembre 1926, transformé en bureau du tourisme en Indochine en décembre 1928 puis office du tourisme indochinois en septembre 1931.

1. Le Bureau officiel du tourisme en Cochinchine (1926-1928)

Dans le secteur privé, les plus anciennes sont les grandes sociétés étrangères : American Express et Thomas Cook, dont le représentant commun est établi à Saïgon. Une association est fondée en 1926 à Saïgon, sur l'initiative et sous le contrôle de M. Bontoux, agent général des Messageries Maritimes, « pour doter l'Indochine d'une entreprise française de tourisme »[104]. Cette association prend le nom « bureau officiel du tourisme en Cochinchine ». Ce bureau est un organe d'exécution du secteur privé comme l'office central du tourisme le fait pour le tourisme officiel de l'Indochine. Cette entreprise privée mais subventionnée regroupe les compagnies de navigation, d'entreprises hôtelières et de transports automobiles de l'Indochine du sud telles que : Messageries Maritimes, Chargeurs Réunis, Compagnie Saïgonnaise de Navigation et Société des Grands Hôtels Indochinois. Sa direction et son bureau principal ont leur siège à Saïgon. Les statuts de ce bureau de tourisme sont approuvés le 16 septembre 1926, par le gouverneur de la Cochinchine. En 1927, ce bureau projette de s'ajouter au fur et à mesure des besoins de succursales à Phnom-Penh, Hué et Tourane, Haïphong et à Hanoï, frontière du Siam, ou des filiales à Singapore, Hongkong et même dans la métropole et dans quelques pays d'Europe ou d'Amérique. Ce bureau a pour mission de renseigner utilement le voyageur et le touriste, de préparer ses itinéraires, de tendre à devenir une institution comparable à celles fonctionnant à l'étranger sous une appellation ou un but analogue. L'essai tenté dans le même but pour l'Annam et le Cambodge par la création de bureaux locaux de tourisme est de nature à faciliter

[103] ANOM, FOM, c.594, d.577, 1929.9.23, Notes n^{0}128-oit de M. Eckert, chef du service de la propagande et du tourisme pour le GGI, p. 3.

[104] ANOM, FOM, c.594, d.577, 1928.7.6, lettre n^{0}448 S du gouverneur général intérimaire de l'Indochine au ministre des Colonies au sujet des vœux de la Section du Tourisme du Conseil Supérieur des Colonies, p. 6.

l'extension du rayon d'action qui convient de donner à celui de Saïgon par une fusion progressive de leur attribution respective pour arriver à un plan d'ensemble unique établi pour toute l'Indochine.

2. Le bureau du tourisme en Indochine (1928-1931)

Deux ans après sa création, le bureau officiel du tourisme de la Cochinchine étend déjà son action sur d'autres provinces de l'Union indochinoise. Le bureau officiel du tourisme de la Cochinchine prend depuis le premier décembre 1928 le titre de bureau du tourisme en Indochine. Il est en charge depuis cette date de « concourir à l'organisation pratique du Tourisme dans la Colonie »[105]. Pour cette raison, ses statuts sont approuvés le 22 novembre 1928 par M. Mongollier, gouverneur général intérimaire de l'Indochine. Cette association indochinoise de tourisme conserve le caractère d'association civique. Mais en raison même de sa nature, elle doit être une institution officielle soumise à l'action administrative. L'association est formée sous le contrôle et avec l'accord du gouvernement général, avec la participation financière du gouvernement général, des gouvernements locaux et les versements annuels des sociétés et de ses membres. Le bureau du tourisme en Indochine est créé à l'inspiration du modèle du bureau officiel néerlandais à Java constituant un établissement public dirigé par un comité, dont la composition est fixée par l'administration. La création du bureau du tourisme en Indochine est faite après une étude très complète sur l'institution hollandaise dont le directeur est un spécialiste des questions de tourisme, polyglotte, assisté d'un nombreux personnel qualifié. En tant qu'association, le siège du bureau du tourisme en Indochine est installé dans les bureaux de l'agence générale de la compagnie des Messageries Maritimes à Saïgon. Ses succursales sont à Phnom-Penh, Aranya Prades, Tourane, Hanoï et Haïphong. Pourtant, la circulaire du 26 févier 1929 du gouverneur général de l'Indochine Pasquier[106] et le rapport de présentation au comité central du tourisme en date de 9 mars 1931 au sujet de l'organisation du tourisme en Indochine disent que le bureau principal du bureau du tourisme en Indochine a son siège à Saïgon, des agences ouvertes à Phnom-Penh, à Hanoï, et que la compagnie des Chargeurs à Haïphong et la maison Morin à Hué, sont ses correspondants. En bref, le bureau du tourisme en Indochine, de nature associative et à

[105] ANV1, RST, 75215, 1928, Bontoux, *Statuts du Bureau du Tourisme en Indochine*, Saïgon, Imprimerie - Librairie Commerciale C. ARDIN, 1928, p. 3.

[106] ANV1, RST, 75215, 1929, Circulaire du 26.2.1929 du GGI Pasquier aux chefs des administrations locales sur l'organisation du tourisme en Indochine.

la fois bureau de renseignements aux Messageries Maritimes, n'est pas un organe officiel d'État en matière de tourisme. « Le BUREAU DU TOURISME DE L'INDOCHINE est une agence de voyage »[107].

Le bureau du tourisme en Indochine est placé sous le haut patronage du gouverneur général de l'Indochine, du gouverneur de la Cochinchine, du président du conseil colonial de Cochinchine, des résidents supérieurs en Annam, au Cambodge, au Laos au Tonkin, des municipalités de Saïgon et de Cholon, de la chambre de commerce de Saïgon. Sont membres fondateurs du bureau du tourisme en Indochine les représentants de cinq grands acteurs du secteur privé dans les domaines du transport et de l'hôtellerie à Saïgon tels que la compagnie des Messageries Maritimes, la compagnie des Chargeurs Réunis, la société des Affréteurs Indochinois ; la compagnie Saïgonnaise de Navigation et de Transport (anciennement Messageries Fluviales), la Société des Grands Hôtels Indochinois. Ces sociétés contribuent à l'existence du bureau du tourisme en Indochine par des versements annuels. Les grands hôtels Morin à Hué et à Tourane (en Annam) en sont membres actifs et acceptent de verser à la caisse de l'association une contribution annuelle. L'association est administrée par un conseil d'administration composé des représentants des membres fondateurs et membres actifs. Les personnes reconnues pour administrer l'association au nom du conseil, pour en gérer les fonds, donner décharge de toutes sommes, traiter avec l'administration de la colonie, débattre de tous les intérêts, engager et révoquer tout le personnel et faire tous actes d'administration. Les pouvoirs les plus étendus sont attribués à l'agent général de la compagnie des Messageries Maritimes et au directeur de la compagnie Saïgonnaise de Navigation et des Transport. Des administrateurs-délégués peuvent déléguer partie ou totalité de leurs pouvoirs au directeur du bureau du tourisme en Indochine, qui est M. Bontoux.

Afin de prendre en charge l'organisation pratique du tourisme en Indochine par tous les moyens utiles, le bureau du tourisme en Indochine doit se tenir en liaison étroite avec le comité central du tourisme, l'office central du tourisme, les comités régionaux du tourisme, et avec les administrations locales. Il doit seconder l'action générale entreprise par la direction du tourisme, en lui soumettant ses programmes, et en recevant, le cas échéant, ses directives. Le bureau du tourisme en Indochine a pour but

[107] ANV1, 19929, 75125, Circulaire du 26.2.1929 du GGI Pasquier portant organisation du tourisme en Indochine, p. 4.

de faire connaître, tant en France qu'à l'étranger et spécialement dans les pays voisins, tout ce qui est susceptible d'attirer et d'intéresser en Indochine les voyageurs et les touristes, en étudiant et en réalisant une publicité active et efficace. Le bureau du tourisme en Indochine doit également se mettre et se tenir en rapport avec les agences françaises et étrangères s'occupant spécialement de voyages et de sports cynégétiques, en leur fournissant toute la documentation utile en vue de promouvoir le tourisme en Indochine, et valoriser la visite de l'Indochine par leurs itinéraires. Le bureau du tourisme en Indochine établit à Saïgon, et dans tous les autres centres d'Indochine où il apparaît utile, des bureaux centralisant, pour être fournis aux voyageurs et aux touristes, tous les renseignements nécessaires, bureaux en charge d'établir les programmes et les itinéraires de tous voyages et de toutes excursions et d'en assurer l'accomplissement. Le bureau du tourisme en Indochine a à signaler aux autorités compétentes les améliorations ou les modifications à apporter aux voies de communication et à tous les moyens de transports maritimes, fluviaux et terrestres, en vue de faciliter l'accès, des divers centres touristiques de l'Indochine. Cette association a également pour mission de favoriser l'amélioration des hôtels dans les villes, des bungalows dans l'intérieur de l'Union indochinoise et de concourir, dans les limites permises de ses moyens d'action, au besoin, à la création de bungalows nouveaux dans les endroits susceptibles de devenir des buts d'excursions, des centres de chasse, etc. Ce bureau du tourisme en Indochine facilite l'organisation des grandes chasses pour les amateurs de ce sport et apporte son concours à toutes fêtes ou attractions pouvant amener les touristes à l'Indochine.

Selon le service de la propagande et du tourisme de l'Indochine, malgré les efforts en termess d'organisation et de finance (cotisation et subvention) tant de la part du secteur privé que de celle de l'administration, le bureau du tourisme en Indochine ne paraît nullement répondre à la tâche d'organiser le tourisme en Indochine. Le fait que « le Gouvernement charge le Bureau officiel de l'organisation pratique du Tourisme en Indochine »[108] dépasse les capacités de cette association. En réalité, son champs d'action en 1928 est celui d'une agence de voyage, organisant des circuits après entente avec des compagnies hôtelières et des entreprises de transport en relation ou engagées avec elle. Elle y ajoute la propagande par affiches et tracts. Il s'agit d'un cartel cochinchinois de cinq entreprises saïgonnaises de navigation et d'industrie hôtelière,

[108] ANOM, FOM, c.594, d.580, 1928.6.28, Notes n^{0}116 PT de M. Eckert, chef du service de la Propagande et du Tourisme pour le GGI, p. 7.

placées sous l'action prédominante de l'agent général des Messageries Maritimes, qui s'adjoint tout en gardant un rôle important, les représentants de quelques entreprises similaires. Ce cartel est réduit en 1929 à trois et peut-être deux : les Messageries Maritimes et la compagnie saïgonnaise de Navigation. Les autres : Affréteurs Réunis, Société des Grands Hôtels Indochinois, Transports et Messagerie Automobiles en Indochine ne font plus que figures de membres nominatifs. Les fonctions d'administrateurs délégués sont transférées aux représentants de la compagnie des Messageries Maritimes et de la compagnie Saïgonnaise de navigation. Les statuts ne peuvent être modifiés qu'avec l'accord des membres fondateurs. Quant au personnel d'exécution, il ne présente pas les qualités exigées du personnel néerlandais. Le directeur du bureau du tourisme en Indochine ne parle pas même anglais et n'a aucune des connaissances spéciales requises pour son emploi. Les succursales de Phnom-Penh et de Hanoï sont confiées à des agents secondaires dont les rôles sont agents de renseignements ou guides. Celui de Hanoï n'a aucune expérience professionnelle mais parle couramment anglais et celui de Phnom-Penh est un ancien employé du garage Baluteig. En 1928, une agence du bureau du tourisme en Indochine est créée à l'hôtel Morin à Hué. Pourtant, cette agence ne manifeste son activité que par l'apposition d'une plaque sur la façade de l'hôtel. Ni local à Hué, ni personnel spécialisé, ni guide, ni matériel touristique n'est encore mis à la disposition du voyageur en 1928. De même pour une agence du bureau du tourisme en Indochine à l'hôtel Morin à Tourane. Ces agences ne fonctionnent ni à Tourane ni à Hué. En 1929, le bureau du tourisme en Indochine a son siège au Continental Palace hôtel de Saïgon. Ce bureau est à la fois celui de renseignements aux Messageries Maritimes. Ses agences sont à Hanoï, Haïphong, Phnom-Penh, Hué (Hôtel Morin Frères), Tourane (Hôtel Morin Frères) et Singapore. Les 2 agences de Phnom-Penh et d'Hanoï sont fermées en 1931 en raison de la situation financière de l'administration, doivent être réouvertes le plus tôt possible. Cette organisation est donc loin du modèle français, en termess d'organisation touristique. Des bureaux de renseignements sont créés obligatoirement en France par les soins des organisateurs des syndicats d'initiative. Seul l'office national du tourisme, organe public relevant du ministère des Travaux Publics, institue un bureau national de tourisme qui fonctionne sous le contrôle de la fédération des syndicats d'initiative mais aussi sous l'autorité de l'office national du tourisme.

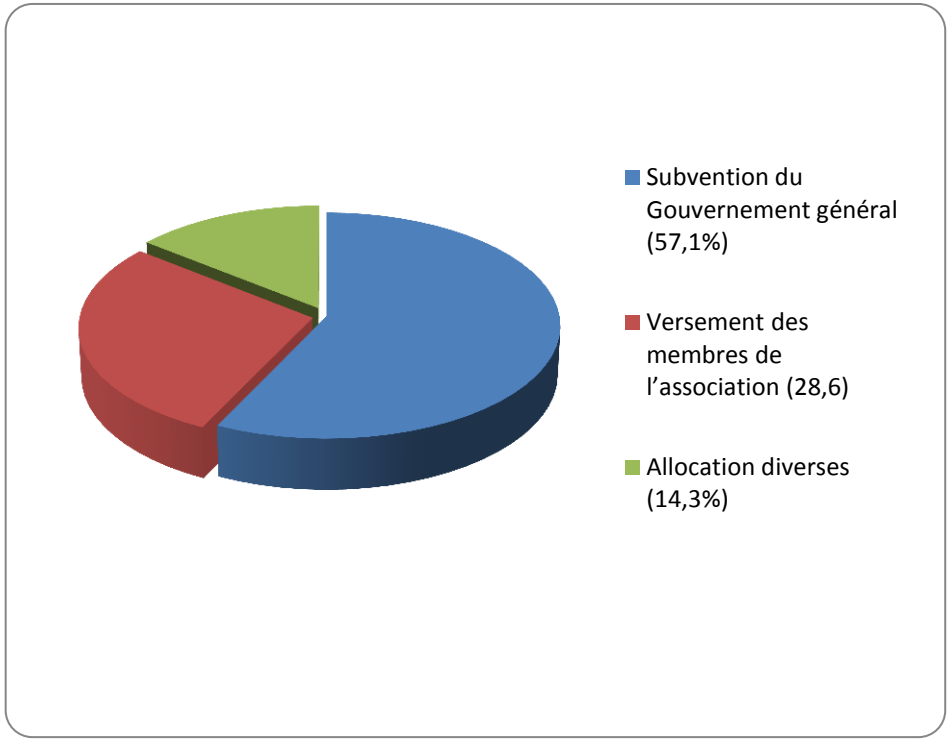
D'ailleurs, ce n'est pas normal, pour une association de caractère d'institution privée et civile, subventionnée par l'administration, que l'apport de ses membres actifs

soit nettement inférieur à celui du gouvernement général. Aussi, dans les recettes, la subvention du gouvernement de la Cochinchine n'est pas portée depuis que cette association change de statut et d'extension d'activités en 1928.

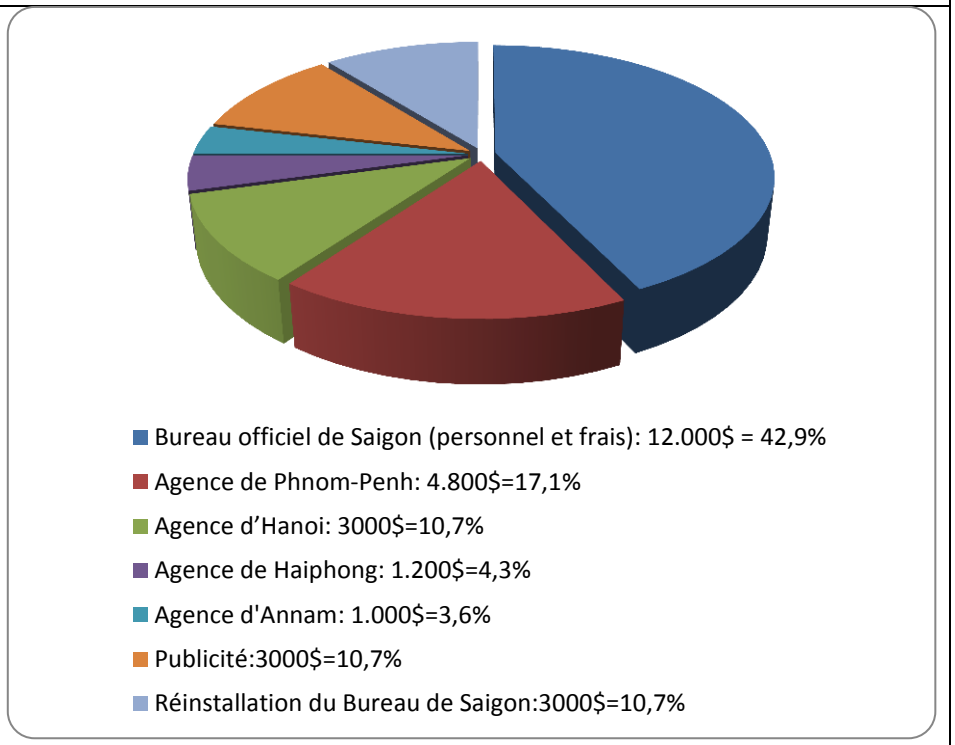
DOCUMENT 1.

BUDGET 1928 DU BUREAU OFFICIEL DU TOURISME EN INDOCHINE

Recette de 28 000 $



Dépenses de 28 000 $



Source : ANOM, FOM, c.594-d.580, 1928.6.28, Notes n^{0} 116 PT en date de 28.6.1928 de M. Eckert, chef du service de la Propagande et du Tourisme pour le gouverneur général de l'Indochine.

La majeure partie des dépenses couvre les frais de personnel et de fonctionnement du bureau officiel de Saïgon, ses agences à Phnom-Penh, Hanoï, en Annam. La propagande par affiches et tracts n'occupe que 10,7% du total et il s'agit d'un acte en faveur des sociétés-membres fondateurs du bureau du tourisme en Indochine. Les activités menées par cette association montrent le caractère partial et intéressé de l'action du bureau du tourisme en Indochine qui tend à favoriser uniquement les seuls membres d'un groupe étroit qui reçoit pourtant un large appui financier du budget général. En ce qui concerne la propagande, il s'agit des tracts dont l'édition est couverte par une réclame abondante, sans attrait et vulgaire. Les affiches éditées en 1927 en faveur des beautés d'Angkor et de Hué, portent en lettres impressionnantes Messageries Maritimes et Continental Palace. Les notices sur Angkor sont composées d'une série d'itinéraires conçus en utilisant uniquement les bateaux de la Compagnie Saïgonnais de Navigation et les autocars de la Compagnie Indochinois de Transport Automobiles. D'ailleurs, M. Bontoux est désigné par le gouverneur général de l'Indochine comme membre du comité central du tourisme, non pas pour son rôle du directeur du bureau du tourisme en Indochine, mais pour son statut de représentant des compagnies de navigation, en tant qu'agent général des Messageries Maritimes. Les agences du bureau du tourisme en Indochine sont installées à Saïgon au Continental Palace, à Phnom-Penh au Grand Hôtel, à Hanoï à Métropole Hôtel dont la compagnie exploitante est membre associé. Il est de même en Annam : à l'hôtel Morin à Hué et à même hôtel à Tourane. Tout ceci confirme que les membres de l'association que préside M. Bontoux, entendent tirer des avantages directs de leur participation et de leur contribution dans l'œuvre de développement du tourisme en Indochine. Aussi, le champ d'action du bureau du tourisme en Indochine est jugé en 1928 juste comme celui d'une agence de voyage, ce qui est tout à fait inférieur à la mission de prise en charge de l'organisation pratique du Tourisme en Indochine comme prévu. Pour conclure, « l'Association dirigée par M. Bontoux est un cartel de quelques entreprises privilégiées (cinq) et nullement la représentation importante collective des intérêts du tourisme en Indochine »[109].

Le gouvernement général de l'Indochine demande ainsi au bureau du tourisme en Indochine d'envisager un élargissement du recrutement des membres de son association dans le but de regrouper tous les éléments représentatifs des industries ou

[109] ANOM, FOM, c.594-d.580, 1928, Notes n^0 128-oit en date de 23.9.1929 de M. Eckert, chef du service de la Propagande et du Tourisme pour le gouverneur général de l'Indochine, p. 3.

entreprises intéressés au développement touristique en Indochine sans paraître favoriser telle entreprises particulières. Parallèlement, pour accentuer cette orientation, le bureau du tourisme en Indochine devrait renoncer à concurrencer les entreprises privées de voyage. M. Bontoux doit envisager en 1929 une refonte des statuts en élargissant son recrutement et s'efforcer de placer ses offices dans des locaux indépendants, de tout hôtel ou toute ligne de navigation. Il présente la même année des modifications des statuts du bureau du tourisme en Indochine au service de la propagande et du tourisme[110]. Outre ce rôle actif ou extérieur, le bureau du tourisme en Indochine doit jouer le rôle intérieur ou consultatif, il doit être le conseiller, le collaborateur du gouvernement général. Le bureau du tourisme en Indochine doit, selon M. Bontoux, tenir la place des syndicats d'initiative de l'Indochine. Il répond exactement au rôle joué dans la Métropole par les divers syndicats d'initiative. M. Bontoux envisage que le bureau du tourisme en Indochine soit un office de renseignements comprenant un bureau central à Saïgon, des bureaux secondaires à Hanoï, Phnom-Penh, Angkor et des correspondants à Hongkong et à Singapore. Comme il existe déjà à Hué et à Phnom-Penh des bureaux locaux du tourisme officiel, afin d'éviter des doubles emplois, le bureau du tourisme en Indochine projette de les absorber. Il envisage à organiser où il le faut des équipes de guides polyglottes et à assurer l'édition et la diffusion de toute la publicité touristique relative à l'Indochine. Toutefois, pour répondre aux demandes répétées des entreprises concurrentes défavorisées, le bureau du tourisme en Indochine entend à organiser des voyages et installer des bureaux dans les locaux ne dépendant pas les hôtels des Sociétés primitives. M. Bontoux entrevoit dans un avenir proche la révision des statuts de l'Association, la suppression de l'action administrative en matière de propagande, la mise à sa disposition des crédits prévus à cet effet, le maintien ou la création de bureaux de renseignements touristiques dans tous les pays de l'Union sous l'autorité directe de son association tenant lieu et place de syndicat d'initiative. Il souhaite de manière ambitieuse que « le Bureau du Tourisme, organe mi - officieux, mi - privé doit décharger le Gouvernement général de la tâche que celui-ci s'est imposé et cela afin d'éviter des doubles emplois. En autre termes, le Bureau du Tourisme doit être chargé d'assurer toute la publicité touristique en Indochine et absorber les organismes locaux – Offices locaux du Tourisme à Phnom-Penh et à Hué. Seuls demeureraient ses agences de Saïgon, Hanoï, Phnom-Penh, sans doute Angkor et

[110] M. Bontoux, agent général des Messageries Maritimes, administrateur - délégué de l'association dite bureau du tourisme en Indochine adresse au service de la propagande et du tourisme de l'Indochine une longue lettre datée le 9 septembre 1929 relative aux modifications à apporter par son groupement, en affirmant le rôle de son groupe, ses activités passées, ses tendances actuelles, les résultats acquis.

ses correspondances à Singapour et Hongkong »[111]. Pourtant, M. Eckert, chef du service de la propagande et du tourisme caractérise ces considérations d'erreur fondamentale tant par la nature et que par la valeur représentative de cette association qu'à la portée et à l'efficacité de son activité technique. Il est nécessaire de conserver les offices locaux de Hué et de Phnom-Penh. « Le but essentiel du Bureau du Tourisme en Indochine sera d'être un office de renseignement recueillant, colligeant et tenant constamment à jour tous renseignements et documents concernant le Tourisme en Indochine : notice et images sur l'Indochine, constitution d'une bibliothèque, échanges de documentation avec les bureau de tourismes des autres pays, suscitant l'organisation aux points choisis de guides parlant les différentes langues et pouvant fournir des indications précises, pertinentes et diriger correctement les visiteurs aux points essentiels et éditant une publicité bien faite et bien présentée susceptibles de fournir toutes indications utiles sur les sites, les moyens de communication, les hôtels, etc. »[112]. Le bureau du tourisme en Indochine ne parvient pas à regrouper tous ses intérêts du tourisme indochinois. Elle reste en 1929 avant tout un groupement cochinchinois.

Malgré cet état, le gouverneur général de l'Indochine signale, par lettre du 8 avril 1929, à M. Bontoux le caractère étrangement étroit des statuts de son association et la nécessité d'en élargir le recrutement. D'ailleurs, au cours du fonctionnement, les agences de renseignements créés par le bureau du tourisme en Indochine sont loin de rendre les services prévus. Malgré une subvention importante du budget général, ce réseau inefficace permet d'affirmer que cette association comporte une gestion peu stricte des dépenses engagées par elle et que son personnel en est médiocre et coûteux. Le directeur du bureau de Saïgon est pendant les premières années, un ancien administrateur d'Afrique, ne parlant pas l'anglais et convaincu qu'il est avant tout le représentant de la compagnie des Messageries Maritimes. Il est assisté d'un collaborateur européen, d'un dactylographe européen. Une voiture est à sa disposition pour le transport des voyageurs. À Hanoï, le bureau est tenu par un jeune homme dynamique, parlant bien anglais mais dépourvu d'expériences professionnelles. Celui de Phnom-Penh n'hésite pas à fournir des renseignements d'une exactitude discutable. Les agences de Tourane et Hué sont inexistantes en 1929 en termess de contribution en faveur du tourisme. Haïphong est représenté par l'agence des Chargeurs Réunis. Le

[111] ANOM, FOM, c.594, d.580, 1929.9.23, Notes n^0 128-OIT de M. Eckert, chef du service de la Propagande et du Tourisme pour le GGI, p. 3.

[112] *Ibid*., p. 2.

secrétaire général du gouverneur général de l'Indochine conclût en 1931 que le bureau du tourisme en Indochine ne réunit pas suffisamment d'éléments intéressés au développement du tourisme de l'Indochine. Pour remplir exactement son rôle, il faut que le bureau du tourisme en Indochine se transforme, s'élargisse et assure réellement une action touristique ayant des buts communs à toute l'organisation touristique.

3. L'office du tourisme Indochinois depuis 1931

La dénomination du « bureau du tourisme en Indochine » peut laisser croire qu'il s'agit d'un organisme administratif et par contre le terme d'office indochinois du tourisme et de la propagande peut prêter à une confusion inverse. « Il faudrait invertir les termes et donner les titres de « Bureau » ou « Service » à l'organisme officiel et celui « d'Office » à l'organisme privé »[113]. Suite aux études et propositions au sujet de la réorganisation du statut du bureau du tourisme en Indochine, un projet de réforme de ses statuts est de nouveau effectué le 19 septembre 1931 et approuvé le 30 septembre 1931 par le gouverneur général de l'Indochine[114]. Une association qui prend le nom « office du tourisme Indochinois » se substitue à celle précédemment dénommée « bureau officiel du tourisme en Cochinchine » puis « bureau du tourisme en Indochine ». Si le bureau officiel du tourisme de la Cochinchine a pour mission de renseigner utilement le voyageur et le touriste, de préparer ses itinéraires, que le bureau du tourisme en Indochine est en charge de l'organisation pratique du tourisme en Indochine, l'office du tourisme indochinois a désormais pour objet de développer et d'organiser le tourisme en Indochine. L'office du tourisme indochinois poursuit ce but par tous les moyens et notamment en se tenant en liaison étroite avec le gouvernement général et avec les administrations locales afin de seconder pratiquement l'action générale entreprise par le gouvernement pour favoriser le tourisme. Elle lui soumet ses propositions et reçoit ses directives. L'office indochinois du tourisme recueille et tient à jour à la disposition de la clientèle et des agences de voyages françaises et étrangères, tous les renseignements et toute la documentation concernant le tourisme en Indochine. En répondant par ses propres moyens et par ceux de tous les membres de l'association, une propagande, bien faite et bien présentée, de nature à drainer le public, est susceptible de fournir toutes les indications utiles sur les sites de l'Indochine, les moyens de communications, les hôtels, les bungalows, les prix à prévoir, les époques

113 ANOM, FOM, c.594, d.583, 1931.3.9 &10, Procès-verbal des réunions du comité central du tourisme, tenus les 9 et 10.3.1931, p. 4.

[114] ANOM, GGI, L, 60111, 1931, Rapport au Conseil de gouvernement sur le tourisme.

les plus favorables des visites, les intermédiaires auxquels on peut s'adresser pour les voyages, les transports, les chasses, etc. L'office du tourisme indochinois se met en relation avec les bureaux de tourisme des pays voisins pour pouvoir faire avec eux un échange intéressant de renseignements. Elle met sa documentation et son intervention à la disposition de toutes les compagnies de navigation ou des grandes agences internationales de voyages qui organisent les croisières. Elle suscite autant que possible, sur tous les points principaux d'Indochine, des guides parlant les principales langues de la clientèle (notamment anglais, hollandais, siamois) de façon à ce que les touristes puissent être assurés, accompagnés et renseignés par les véritables guides, capables de leur dire des choses justes, les conduire aux sites essentiels et répondre à leurs interrogations. D'ailleurs, pour une lecture plus profonde adressée aux voyageurs, l'office du tourisme indochinois leur offre une bibliothèque réunissant les ouvrages ayant trait au tourisme comme aux coutumes, aux mœurs, aux monuments et aux arts de l'Indochine. Cette association provoque l'édition de prospectus pratiques et bien faits, et de publications régulières, dont le voyageur peut tirer profit. Elle doit établir dans tous les centres d'Indochine et dans les pays voisins des agences ou représentations constituant pour le public de véritables offices gracieux de renseignements, de documentation et de propagande touristique. Elle apporte sa collaboration à toutes fêtes ou attractions pouvant amener des touristes à la colonie.

Le siège de l'office du tourisme indochinois est à Saïgon où se trouve en permanence un délégué du conseil d'administrations du gouvernement général de l'Indochine en matière de tourisme et de propagande, ainsi que du contrôle et de la gestion de l'office. Les quatre sociétés-membres fondateurs de cette association sont toutes les compagnies de navigation maritime ou fluviale[115]. Cette association est administrée par un conseil comprenant ces quatre membres fondateurs, un fonctionnaire délégué par le gouvernement général et les cinq membres actifs, qui sont désignés par élection, représentants des intérêts commerciaux locaux, des intérêts hôteliers, de la presse, des intérêts touristiques et un membre actif. L'office du tourisme indochinois doit jouer le rôle d'un syndicat d'initiative. Faute d'argent, cet office se trouve dans l'obligation de supprimer ses agences de Hanoï et de Phnom-Penh. En 1931, il ne reste donc que le bureau de Saïgon. Pour que l'action de l'office du tourisme indochinois

[115] La compagnie des Messageries Maritimes ; la compagnie des Chargeurs Réunis ; la Société Maritimes Indochinoise (filiale des Affréteurs indochinois) ; La Compagnie Saïgonnais de Navigation et de Transport.

obtienne toute son efficacité, il faut encore que les deux agences soient ré-ouvertes le plus tôt possibles. La propagande exercée par l'office du tourisme indochinois doit être en accord avec le bureau du tourisme du gouvernement général de l'Indochine. Il a déjà à sa disposition une grande quantité de tracts, de brochures et d'affiches provenant de diverses initiatives privées. Le comité central du tourisme, lors de la réunion en date de 1931 approuve que le bureau du tourisme en Indochine soit à la fois syndicat d'initiative et agence de voyage. En ce qui concerne la publicité et la propagande touristiques, le bureau du tourisme en Indochine se présente comme un syndicat d'initiative. Le bureau du tourisme en Indochine joue aussi le rôle d'agence de voyage car il sert d'intermédiaire pour les touristes afin d'organiser leur voyage en Indochine. Malgré les observations positives du comité central du tourisme, M. Messier trouve que les bureaux ou offices non-officiels de tourisme et les syndicats d'initiative ne donnent que des résultats médiocres et non en rapport avec l'effort financier fourni par le gouvernement général et quelques sociétés privées. Il met en évidence qu'il est impossible d'obtenir en 1931 à l'office du tourisme indochinois les renseignements les plus élémentaires, horaires de trains, indications sur les hôtels, etc. En tant que président du Syndicat Professionnel des Hôteliers, Restaurateurs et Limonadiers de Cochinchine, et aussi membre du comité central du tourisme, M. Messier envisage que le l'office du tourisme indochinois s'installe à Angkor. Selon lui, c'est à Angkor que cet office peut conseiller et renseigner au mieux les touristes pour visiter le reste de l'Indochine. Les touristes viennent à Angkor, site le plus attirant d'Indochine, par Bangkok et ne passent plus par Saïgon. Malgré ce projet, le comité central du tourisme affirme que l'office du tourisme indochinois continue à fonctionner à Saïgon.

Il est important de ne pas confondre l'office du tourisme indochinois, association dont l'activité est désintéressée, avec les organisations des Messageries Maritimes et des Chargeurs Réunis, organes commerciaux. L'office du tourisme indochinois a son bureau central à Saïgon en 1931 et il est muni, plus tard, de correspondants en tant qu'agences de renseignements à Hanoï, Angkor et Hongay. L'office du tourisme indochinois maintient la liaison avec les bureaux officiels de Hué et de Phnom-Penh. Les recherches de correspondants se font à l'étranger. D'ailleurs, il existe un cercle français à Shanghai, une imprimerie française à Pékin, un bureau à Bangkok et il est maintenu une entente avec les offices de tourisme japonais.

Le rapport du conseil d'administration de l'office du tourisme indochinois admet qu'en Indochine, le tourisme n'existe pas avant 1932[116]. Le gouvernement général fait sur ce point un gros effort, suivi par des initiatives privées. Mais tout cela, sans coordination, sans plan directeur logiquement conçu. Ce qui entretient le tourisme, ce sont des organisations privées de voyage, les principales entreprises d'Extrême-Orient telles que Cook, American Express. Elles sont installées dans les ports qui entourent l'Indochine comme Singapore, Batavia, Hongkong. En 1932, l'office du tourisme indochinois entre en contacts étroits avec des bureaux officiels de tourisme étranger tels que Japan Tourist Bureau ; Chemin de fer Royaux du Siam, Chemin de fer malais, Philippine National tourist association, Java Tourist Bureau, National Geographic Association de Washington, ainsi qu'avec les grandes agences de voyage du monde. L'office indochinois du tourisme se met en rapport avec les légations et les consulats de France, du Siam, du Japon, des États-Unis, des Indes-néerlandais, de Hongkong, des États Malais. L'office indochinois du tourisme passe un accord avec le gouvernement siamois pour un travail commun de propagande, sur un document unique, avec partage des frais. Il est en contact permanant avec toutes les associations locales d'aviation, d'automobilisme, etc. Cet office de tourisme doit intensifier le tourisme venant de l'étranger, tout en enrichissant les industries touristiques.

Au début de l'an 1933, l'office central du tourisme indochinois est installé rue Catina à Saïgon. Cette association prévoit pour sa présentation une décoration sobre et élégante avec disponibilités de publicités dans une vitrine spécialement conçue à cet effet. À l'entrée, une salle de réception assez grande, environ les deux tiers du local du rez-de-chaussée avec des brochures à lire sur place ou à emporter, une grande carte murale du tourisme indochinois, un support de documentation tenue à jour sur l'état des routes et pistes et tous les itinéraires possibles, avec les prix de transport, hôtels, etc., panneaux photographiques, collection complète des cartes sur cadres tournants. On projette en 1932 de séparer cette salle à l'aide d'un comptoir de la salle de secrétariat. Au premier étage se trouvent le bureau du Secrétaire général et la salle des archives et des documentations. Cette dernière est assez vaste, divisée en 4 sections : bibliothèque et documentation (cartes et photographies) ; renseignements touristiques sur l'Indochine ; renseignements touristiques sur la France et les pays étrangers ; archives et services d'expédition des brochures de propagande. On voit déjà en 1932 les premiers

[116] ANOM, GGI, L 60069, 1932.6.29, Rapport du conseil d'administration de l'OTI à l'assemblée générale ordinaire.

concepts sur la mise en scénographie d'un espace d'accueil et de recherches de l'office indochinois du tourisme en faveur du tourisme en Indochine. Au programme touristique de l'office indochinois du tourisme, on envisage d'ajouter l'organisation d'un programme de chasse dans certaines régions peu connues ou peu explorées.

La liquidation de l'ancien bureau du tourisme en Indochine en 1931 présente un reliquat de dette de - 3 837,54 $. Afin d'assurer ces rôles, l'office indochinois du tourisme reçoit une subvention du gouvernement général de 16 000 $ en 1930, de la même somme pour l'année 1931, de 20 000 $ en 1933. Outre l'aide de l'administration, l'office indochinois du tourisme obtient celles de divers pays de l'Union indochinoise tels que Tonkin, Laos, Annam, Cochinchine, région Saïgon-Cholon, celles diverses privées, la participation financière des membres fondateurs et la cotisation de ses membres. Ce budget couvre en général les frais généraux (local, personnel, frais de bureau), les frais de documentation et de renseignements (approvisionnement de la bibliothèque, de la documentation touristique et contribution financière aux organismes correspondants) et la propagande (subvention, service photographique, imprimés, déplacements). Le personnel de l'office indochinois du tourisme se compose en 1933 d'un secrétaire général appointé, un employé européen, deux dactylos et un planton coolie[117].

En Annam, aucune association susceptible de mettre en valeur le patrimoine et le tourisme n'existe en 1931 à l'exception de l'association des Amis du Vieux Hué. Cette association constituée pour la défense et la mise en beauté de la ville, dès sa création en 1914, contribue notablement au lancement touristique de Hué et de l'Annam. Cette société assure la publication et la diffusion de son bulletin (*Bulletin des Amis du Vieux Hué*-BAVH). Elle contribue à faire connaître les possibilités touristiques de l'Annam. Enfin 1928, une agence du bureau du tourisme en Indochine dont le siège est à Saïgon est créé à l'hôtel Morin à Hué, également une autre agence à l'hôtel Morin à Tourane. Pourtant, l'agence ne fonctionne ni à Tourane ni à Hué.

[117] Le secrétaire général appointé reçoit un salaire mensuel de 400 $, qui est un peu juste si ce collaborateur est exclusivement employé au service de l'Office du Tourisme. Un employé européen est présent au Bureau de l'OTI, aussi bien pour son travail d'archiviste et de classement que pour les renseignements à donner aux touristes de toutes classes et de toutes nationalités. Il lui faut donc être interprète parlant français et anglais pour le service de renseignements. Cet employé obtient un salaire de 250 $ par mois. Les deux dactylos reçoivent chacune 50 $. En 1931, elles répondent à plus de 2 800 lettres par an. Il faut citer également des rapports, études, lettres ordinaires, tenues de fiches, tracés de routes. Le salaire d'un planton coolie est de 20 $.

L'association dite bureau du tourisme en Indochine, renommée plus tard en office du tourisme indochinois fonctionne sous le contrôle de l'office central du tourisme, organe exécutif du tourisme officiel. Cet « organe mi-officieux, mi-privé »[118] prend en charge l'exécution matérielle des décisions de l'office central du tourisme en liaison avec les Syndicats privés d'initiative, les bureaux et agences de voyages, les groupements touristiques métropolitains ou étrangers, les hôtels et les entreprises de transports publics et privés, etc. afin de développer et d'organiser le tourisme en Indochine.

II. La section nord-Annam, Tonkin et Laos du Touring Club de France : une association française de tourisme créée en 1935

1. La mission du Touring Club de France en Indochine depuis 1910

En France, c'est le Touring Club de France qui provoque la création des syndicats d'initiative, dont le rôle, gratuit et local, est de développer le tourisme réceptif. Cette structure, créé en 1890 et considéré comme un des piliers du tourisme français, est une grande association de plus de 250 000 membres en 1935.

En 1910, le Touring Club de France envoie un représentant en Indochine pour évaluer les beautés et les infrastructures touristiques d'Indochine en vue d'éditer un luxueux guide-album illustré comportant des textes en anglais et français, réalisé en 1911. Le Touring Club de France publie, après cet album de luxe, un très grand nombre d'exemplaires de petits guides pratiques conçus d'après les publications similaires d'un format à peu près uniforme, édités au Japon, à Java, en Angleterre, aux États-Unis. L'action de cette association est double en 1910: l'action de propagande (guide-album) et l'action critique sur des aménagements touristiques réalisés ou envisagés, ce qui permet les premières réflexions sur la mise en tourisme en Indochine constituant des éléments d'aide à la décision pour l'administration indochinoise en matière d'organisation du tourisme dans cette colonie.

[118] ANOM, FOM, c.594, d.577, 1929.9.23, Notes n^{0}128-oit de M. Eckert, chef du service de la Propagande et du Tourisme pour le GGI, p. 3.

2. La section Nord-Annam, Tonkin et Laos du Touring Club de France depuis 1935

La section Nord-Annam, Tonkin et Laos du Touring Club de France est créée le 9 octobre 1935 par la décision du conseil d'administration du Touring Club de France et reçoit l'accord de la part du gouverneur général de l'Indochine le 22 octobre 1935[119]. Cette section est formée uniquement de membres de la grande association française de tourisme en résidence dans le nord de l'Indochine (le Tonkin, le Laos et la partie septentrionale de l'Annam, de Thanhhoa jusqu'à Tourane), dont le nombre est près de 400 en 1935. Son but est d'apporter aux membres de la section toutes facilités et avantages pouvant leur permettre de voyager tant dans la Colonie que dans la métropole. Elle a également pour mission de développer en Indochine le tourisme et la villégiature sous toute forme et notamment, au point de vue du logement et des transports, d'organiser des excursions collectives, des visites de sites, monuments, ruines, parcs nationaux. Elle doit poursuivre l'aménagement des stations balnéaires et d'altitude, l'amélioration des voies de communication, l'ouverture de routes et de sentiers, la conservation des sites, des ruines et de tout ce qui contribue à la commodité et à l'agrément des voyages et des villégiatures. Elle tente à favoriser les croisières et les excursions des membres métropolitains du Touring Club de France venant dans la colonie et de faciliter les excursions pour les croisiéristes.

III. Les syndicats d'initiative régionaux, organismes complétant l'association dite bureau du tourisme en Indochine

1. Les Syndicats d'initiative régionaux constituant une des conditions nécessaires au développement touristique

Les associations de tourisme se distinguent en principe des syndicats d'initiative, car ils offrent gratuitement ou à peu de frais à tout public une documentation touristique régionale. Les associations s'occupent surtout de leurs membres, à qui elles attribuent divers avantages, moyennent le paiement de leur cotisation, tout en collaborant avec les pouvoirs publics dans un but d'intérêt général.

La création de syndicats d'initiative dans les pays de l'Union indochinoise présente un intérêt touristique. Elle est considérée comme une des mesures efficaces pour assurer un développement rapide du tourisme en Indochine. Il faut que

[119] ANOM, GGI, L 60063, 1935, Création de la section Nord Annam, Tonkin et Laos du Touring Club de France.

l'administration donne aux initiatives privées une première impulsion. Ces derniers doivent d'abord créer le bureau de renseignements, puis procéder en accord avec les pouvoirs publics à l'aménagement de la station, ensuite faire de la publicité. D'ailleurs, la propagande en faveur de l'Indochine en France et à l'étranger, menée par l'office indochinois du tourisme et de la propagande se trouve grandement facilitée par les syndicats d'initiative indochinois. Ces derniers, par le recouvrement des cotisations et des subventions, peuvent multiplier les tracts, les affiches et les guides locaux.

Comme l'association dite bureau du tourisme en Indochine, transformée ultérieurement en office du tourisme indochinois, ne réunit pas suffisamment d'éléments intéressés au développement du tourisme en Indochine, les syndicats d'initiative régionaux se complètent. Cette association s'adresse à la clientèle étrangère et la dirige sur les centres touristiques aménagés et embellis par les syndicats d'initiative qui leur sont consacrés. Une entente entre chaque groupement doit être établie.

La création de syndicats d'initiative dans les pays de l'Union indochinoise est recommandée par les instructions ministérielles et par le circulaire n^0 32-C.C du 26 janvier 1929 du gouverneur général de l'Indochine. De nouveau, ce thème est abordé à la réunion du comité central du tourisme en décembre 1929. Le rapport de présentation à la session du comité central du tourisme du 9 mars 1931 et le rapport au grand conseil présentent la nécessité de créer des organismes locaux bien adaptés au développement du tourisme, de même que la nécessité de l'intervention gouvernementale pour la réussite du développement touristique en Indochine. Le comité central du tourisme, en réunion le 9 mars 1931, est sollicité sur le développement de syndicats d'initiative locaux, parallèlement à l'office indochinois du tourisme et la liaison à établir entre eux, ainsi qu'entre l'office et les agences de voyage françaises et étrangères, les compagnies de navigation et les hôtels. Il faut que l'action des initiatives privées s'exerce pareillement à l'action de l'administration. La même année, le comité central du tourisme valide l'extension de l'action de l'ancien bureau du tourisme en Indochine, devenue l'office indochinois du tourisme, et la création ainsi que le développement des syndicats d'initiative régionaux. L'office indochinois du tourisme et les syndicats d'initiative régionaux se complètent. Le gouvernement général de l'Indochine demande aux chefs d'administration locale d'examiner de leur côté cette question, d'indiquer les syndicats d'initiative existants et d'en créer des nouveaux.

C'est pour cette raison que pour la période de 1930 à 1935, l'office central du tourisme projette de créer des syndicats d'initiative en Indochine avec le budget de 90 000 $[120]. La création de ces syndicats est une condition nécessaire au développement du tourisme en Indochine. Pourtant, elle ne peut se réaliser qu'avec l'aide de l'administration sous la forme d'une subvention annuelle pendant les cinq premières années de fonctionnement. Il convient de prévoir une subvention annuelle de 2 000 $ pour chacun, soit 2 000 $ x 9 x 5 = 90 000 $. Pour cette période, il est souhaitable d'en créer neuf : trois pour le Tonkin (ceux de Hanoï, de la Baie d'Along, de Haute Région), deux pour l'Annam (celui de l'Annam à Hué, et celui de Dalat), un pour le Laos à Vientiane, un pour la Cochinchine (celui de Saïgon – Cholon) et deux pour le Cambodge (ceux de Phnom-Penh et d'Angkor).

2. Aperçu sur les syndicats d'initiative régionaux de l'Indochine

En 1918, M. Lancelin, représentant de la compagnie des Messageries Maritimes préside le syndicat d'initiative de Saïgon. Selon le gouverneur de la Cochinchine, Saïgon semble mériter en 1931 une organisation spéciale pour l'attraction du tourisme métropolitain et étranger. Et l'office indochinois du tourisme doit jouer le rôle d'un syndicat d'initiative car il est inutile d'en créer un second qui ferait double emploi avec le premier. Toutefois, il est indispensable que l'office indochinois du tourisme comme tout syndicat d'initiative, soit démuni de tout esprit particulariste et envisage le développement du tourisme dans son ensemble. Le résident supérieur du Laos pense que la création d'un syndicat d'initiative au Laos lui paraît prématurée en 1931. Le bureau du tourisme de la résidence supérieure du Laos suffit pour renseigner les touristes de passage et pour leur faciliter le séjour. La question de création des syndicats d'initiative en Annam sera traitée ultérieurement dans une autre partie de notre travail. Le syndicat d'initiative pour le tourisme au Cambodge est créé aussi en 1936[121] .

Ces syndicats se regroupent désormais dans chaque pays d'Indochine, en une union des syndicats d'initiative. Au-dessus de cette union, le comité central du tourisme continue à fonctionner. Le comité central du tourisme tient une réunion annuelle ayant pour but de faire le point et de traiter des questions d'intérêt général,

[120] ANOM, FOM, c.594, d.580, 1929.7.30, Lettre n^0 422-oit du directeur de l'Office Indochinois du Tourisme et de la Propagande au directeur des Finances de l'Indochine.

[121] Office central du tourisme indochinois, *Coup d'œil sur le tourisme en Indochine*, Extrait de l'Information d'Indochine Économique et financière (n^0 105 – 23 novembre 1935), Saïgon, 1935, 26 p.

concernant l'ensemble du tourisme indochinois. Le comité central du tourisme peut être chargé, après la validation du gouverneur général de l'Indochine :

- d'examiner les mesures à prendre pour créer des nouveaux syndicats d'initiative, et pour ceux qui existent déjà, d'accroître les nombre des adhérents ;
- de permettre le fonctionnement, dans chaque pays d'Indochine, d'une union des syndicats touristiques ;
- de faciliter les tâches des initiatives privées en faisant adopter, via le gouvernement général et par le comité central du tourisme, les modèles types de statuts en vue de la création des syndicats d'initiative et d'union de syndicats. Ces modèles types pourraient avoir des modifications propices aux conditions locales après l'approbation du texte du gouvernement général.

En 1931 ces syndicats d'initiative ne se groupent pas encore en fédération. Par leurs contacts avec la fédération d'Indochine, qui pourrait avoir son siège à Hanoï à l'office central du tourisme indochinois et son correspondant en France à l'agence économique de l'Indochine, les syndicats d'Indochine ainsi en relation avec les syndicats de la métropole et les divers organismes du tourisme national, pourraient profiter de leur expérience pour la mise en mesure d'une bonne et fécondé propagande comme ils pourraient profiter des avantages concédée en France au tourisme, au climatisme et au thermalisme

3. La création de la société des grands hôtels indochinois (1923-1930) par le syndicat d'initiative de l'Indochine

Sur les propositions du président de la société d'études indochinoises, la société d'études pour la construction d'hôtels en Indochine est fondée en 1923[122] à l'initiative du syndicat d'initiative de l'Indochine. Le gouverneur général demande à cette société de se transformer en société des grands hôtels indochinois (société synonyme). Son siège social est à l'hôtel Continental à Saïgon. Elle a un capital initial de 400 000 $[123] et puis de 600 000 $. Ce capital est divisé en 12 000 actions de 50 $. Le comité décide de créer 400 parts de fondateurs dont 200 seront attribuées aux porteurs de parts de la société actuelle et 200 à ceux de la société anonyme.

[122] « Cochinchine », *Les Annales coloniales*, 29 juin 1923.

[123] « Les Grands Hôtels indochinois », *L'Éveil économique de l'Indochine*, 8 juillet 1923.

La société des grands hôtels indochinois joue un rôle important dans l'œuvre d'aménagement hôtelier d l'Indochine et elle est en étroits rapports avec la direction des Services Économiques. Afin de constituer « l'armature hôtelière » de l'Indochine, un contrat (d'une valeur de 1 200 000 $ et valable vingt ans), est signé le 30 janvier 1924 entre le gouvernement général de l'Indochine et la société des grands hôtels indochinois. Cette société est en charge de la construction, l'aménagement et l'exploitation des hôtels importants de l'Indochine (Grand Hôtel Continental à Saïgon et ses annexes ; Grand Hôtel du Cap St-Jacques ; Hôtel du Coq d'or et ses annexes à Hanoï ; Langbian Palace et Grand Nouvel Hôtel devenu plus tard hôtel du Parc à Dalat ; Grand Hôtel à Phanthiet ; Grand Hôtel de la Plage à Nhatrang ; Royal Hôtel à Phnom-Penh ; l'Hôtel des Ruines à Angkor ; Le Khmer Palace, en face d'Angkor Wat à Siem Réap; et Grand Hôtel à Kompong Thom)[124]. Toutefois, cette société tombe en faillite le 10 octobre 1930 et ce fait important demande des réactions efficaces et à temps du gouvernement général en matière de gestion hôtelière en Indochine. La faillite de cette société demande le fonctionnement rationnel du comité central du tourisme en 1931 dont cet organisme du tourisme officiel manque depuis sa naissance en 1923[125].

4. Syndicat d'initiative du nord indochinois

En 1912, le directeur de la compagnie de chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan a présenté un projet de statut d'un syndicat d'initiative pour le développement du tourisme au Tonkin et en Annam. Cette demande n'a pas de retour. Pourtant, suite à cette première tentative, le syndicat d'initiative du nord indochinois est organisé à Haïphong entre 1912-1913. Il a pour but de favoriser le développement du tourisme en Indochine et d'y attirer le plus grand nombre possible de touristes. Son rôle est de faire connaître tant en France qu'à l'étranger tout ce qui est susceptible d'intéresser en Indochine les voyageurs. Ce syndicat a pour rôle d'étudier les moyens de faire une publicité active et efficace, d'obtenir et de réaliser l'amélioration des transports maritimes, fluviaux et terrestres facilitant l'accès des différents points du pays à vocation touristique. Il a pour mission de favoriser l'amélioration des hôtels, des bungalows et de faciliter les grandes chasses pour attirer les « sportsmen ». Il doit s'intéresser à toutes fêtes et à toutes les attractions pouvant faire venir les touristes en Indochine. Le syndicat d'initiative du nord indochinois a pour rôle d'établir dans chaque

[124] *L'Éveil économique de l'Indochine*, 17 février 1929 et 18 mai 1930.

[125] [Voir Partie 2. Chapitre 6. V. Fonctionnement rationnel du comité central du tourisme en 1931 depuis sa naissance en 1923 suite à la faillite de cette société].

port du nord indochinois tels que Hanoï, Haïphong et Tourane un bureau de renseignements afin de fournir aux visiteurs dès leur arrivée toutes les informations utiles pour leur voyage. Comme les missions à mener dépassent le territoire du Nord indochinois, le syndicat d'initiative du nord indochinois est placé sous le patronage d'un président d'honneur, de vice-présidents d'honneurs, des municipalités de Saïgon, Hanoï, Phnom-Penh et Tourane, du conseil colonial de Cochinchine, des chambres de commerce et d'agriculture de Cochinchine, du Tonkin, de l'Annam et du Cambodge et du Touring-Club de France. Ce syndicat est administré par un conseil composé au moins de douze membres élus pour trois ans à l'assemblée générale extraordinaire. Ce conseil se divise en deux sous-comités siégeant l'un à Hanoï et l'autre à Haïphong. Au Tonkin, il existe d'ailleurs des syndicats d'initiative dont ceux de Doson[126], de Chapa (Sapa), de la société de l'Île au Buisson, de l'Automobile Club. Cependant, leur multiplication se heurte en 1931 au manque de noyau actif et de ressources financières. Les syndicats d'initiative du nord (Hanoï, Chapa[127] et Tamdao[128], tous calqués sur le système français des associations de voyages locaux), se regroupent en union des syndicats touristiques du Nord-Indochine sous la présidence de M. La Collonge, délégué du Touring Club de France dont le siège est au 11, boulevard de la rivière à Hanoï. En 1935, il est important de noter que ces syndicats d'initiative font au Tonkin une œuvre considérable dans l'organisation, l'aménagement, l'embellissement des stations d'altitude du nord. M. Rondet-Saint remarque : « Un Syndicat d'Initiative a été constitué, et fonctionne à Saïgon. Cet organisme a déjà fourni un effort très appréciable »[129].

Le tourisme réceptif, concrétisé par le syndicat d'initiative, base essentielle de toute bonne exploitation du tourisme, est soutenu, aidé par l'effort financier que s'impose l'administration de l'Indochine pour doter les points de relais comme les lieux

[126] L'autorisation syndicat d'initiative du centre urbain et de la station balnéaire de Doson est délivrée le 18 mai 1918 avec le nombre des adhérant de 67 et le président était M. Girodolle, demeurant à Haïphong. Le siège social est à Haïphong. Il a pour but de favoriser réaménagement et le développement, sous toutes ses formes du centre urbain et de la station balnéaire de Doson. La société se compose de 10 membres actifs, 20 membres donateurs et bienfaiteurs ; 30 membres fondateurs ; 40 membres d'honneur.

[127] L'autorisation est délivrée le 2 mars 1917 avec le comité provisoire de 7 membres. Le président était M. Gollion, demeurant à Hongay.

[128] L'autorisation du syndicat d'initiative de Tam Dao est délivrée le 28 août 1913 avec le nombre des adhérant de 11. Le siège est à Hanoï. Le syndicat d'initiative de Tam Dao atteint le but de faire connaître le plus possible au grand public Tam Dao en attirant en même temps l'attention des pouvoirs du public.

[129] RONDET-SAINT Maurice, *Choses de l'Indochine contemporaine*, Paris, Plon-Nourrit et Cie, Imprimeur-Éditeurs, 1916, p 24.

de séjour, d'hôtels ou de bungalow confortables. Au-dessus des syndicats d'initiative, on trouve dans chaque région une union des syndicats touristiques qui assure les relations entre les syndicats et traite des questions générales concernant la région. Le comité central du tourisme coordonne les efforts des unions des syndicats touristiques. En France, ces unions sont représentées par le directeur de l'agence économique de l'Indochine, en tant que représentant du secteur privé. Il est en liaison avec les organismes similaires de la métropole. D'ailleurs, le directeur de l'agence économique de l'Indochine représente le gouvernement général de l'Indochine, en tant que représentant du secteur public, auprès des offices du tourisme, en France et à l'étranger. Il est en relations constantes notamment avec les offices de Londres, Genève, Barcelone, Belgique. Ses rapports sont aussi très suivis par les associations du Tourisme actif : Touring Club, Automobile-Club, Aéro-club, Ligue maritime française et coloniale, etc.

IV. Syndicats d'initiative régionaux en Annam

1. Études en 1930 en vue de la création et du fonctionnement des syndicats d'initiative régionaux destinés à développer le tourisme en Annam

Suite au projet de création de neuf syndicats d'initiative en Indochine avec le budget de 90 000 $ abordé en 1929[130], le gouverneur général de l'Indochine demande en juillet 1930, au résident supérieur d'Annam de lui adresser toutes les suggestions utiles en vue de la création et du fonctionnement des syndicats d'initiative régionaux destinés à développer le tourisme en Annam, ainsi que de lui faire connaître s'il y existe déjà des associations privées ayant un caractère touristique, et susceptibles de se transformer en syndicat d'initiative. Après avoir eu des échanges avec les résidents de France de chaque province de l'Annam, le résident supérieur d'Annam lui présente au mois de septembre de la même année la situation touristique de 1930 de chacune des provinces de l'Annam et lui indique si elle justifie ou non la création d'un syndicat d'initiative.

[130] ANV4, RSA, 3575, 1930.9.28, Note du RSA au GGI relative au tourisme en Annam, notamment la création et du fonctionnement de syndicats d'initiative régionaux destinés à développer le tourisme en Annam.

Sur le total de dix-sept provinces d'Annam, les possibilités touristiques de huit provinces[131] ne justifient pas en 1930 la création d'un syndicat d'initiative. La province de Nghean est intéressante au point de vue touristique et cynégétique, particulièrement dans la région desservie par la route coloniale n^{0}7 allant de Phu-Biên à Doluong, Cua-rao, Xiengkhoang, ainsi que dans celle de Phuqui. Le futur syndicat d'initiative pourrait être installé à Vinh, centre économique. Il pourrait comprendre en son sein un ou deux représentants de la province de Hatinh. Celle de Quangtri possédant les possibilités cynégétiques justifie la création d'un syndicat d'initiative. Ce syndicat pourrait grouper deux ou trois européens, chasseurs avisés et quelques indigènes connaissant bien la chasse. Ce groupe pourrait être chargé, dès sa création, de centraliser tous les renseignements et documents pouvant intéresser la chasse dans la région, et de s'occuper du travail de propagande. La province de Thua-Thien a une situation singulière. La création d'un syndicat d'initiative y semble inopportune car il ferait double emploi avec le bureau de l'office du tourisme en Annam qui poursuit avec succès une propagande touristique entreprise depuis plusieurs années déjà en faveur de l'Annam et plus particulièrement de Hué. D'ailleurs, en raison du caractère officiel des monuments et sites des environs de Hué appartenant pour la plupart au gouvernement annamite, il semble qu'une organisation privée venant se superposer à l'organe officiel existant pourrait être une cause de mésintelligences. Les ressources cynégétiques et les richesses touristiques de Tourane et de la province de Quangnam y confirment pleinement la création un syndicat d'initiative s'occupant de leurs intérêts touristiques. À Khanhhoa, les ressources et richesses touristiques demandent la création d'un syndicat d'initiative. La province de Kontum n'offre que peu de ressources pour les grandes chasses. La création d'un syndicat d'initiative n'y est envisagée qu'au moment de la construction d'un bungalow susceptible de recevoir les touristes. Les ressources et richesses touristiques et cynégétiques justifient la création d'un syndicat d'initiative à Darlac. La province de Haut-Donnai dont la station d'altitude de Dalat possède une attractivité touristique de premier ordre, non seulement en Indochine mais aussi à l'étranger, justifie pleinement la création d'un syndicat d'initiative.

À propos du projet de création de deux syndicats d'initiative en Annam (celui de l'Annam à Hué ; et celui de Dalat), projet mené par l'office central du tourisme sur le budget général, le résident supérieur d'Annam en propose six au gouverneur général de

[131] Il s'agit des provinces de Thanh-Hoa, Quangbinh, Quangngai, Phu-yen, Binhdinh, Phanrang, Binhthuan et Kontum.

l'Indochine en 1930. Le projet de création du syndicat d'initiative en Annam à Hué est abrogé car il ferait certainement double emploi avec le bureau de l'office du tourisme en Annam, qui confirme sa présence par ses bons résultats.

2. Syndicat d'initiative de Dalat

Le syndicat d'initiative de Dalat est fondé, sous l'impulsion de son résident-maire, M. Auger, en 1935[132], or l'office central du tourisme indochinois le confirme en 1936[133]. Il intensifie la propagande en faveur de cette station d'altitude, notamment par la publication d'un livret illustré édité en français, en anglais et en hollandais. Ce livret est largement diffusé en Extrême-Orient. Le syndicat organise aussi un bureau de renseignements et il s'efforce en toutes matières de rendre plus facile et plus agréable le séjour des touristes à Dalat. Ce syndicat manifeste beaucoup d'activités. Le programme envisagé est vaste, mais les moyens du syndicat sont limités bien que le nombre de ses membres dépasse quatre-vingt. Le syndicat d'initiative de Dalat reçoit sous forme de subventions des encouragements du gouvernement de la Cochinchine et de la municipalité de Dalat. Or administrativement, Dalat fait partie de l'Annam. C'est pour cette raison que le président du syndicat d'initiative de Dalat demande au résident supérieur d'Annam le concours du protectorat de l'Annam, connaissant l'intérêt que l'Annam porte à la cause du tourisme en Indochine et particulièrement à celle de la station de Dalat. La création d'un syndicat d'initiative à Dalat accroît les facilités de séjours d'excursions et de séjours de chasse aux environs de la grande station d'altitude de l'Indochine.

V. Annam réparti à la fois en deux unions des syndicats touristiques de l'Indochine

L'Indochine est dotée de deux unions des syndicats touristiques : celle du nord-indochinois et celle du sud-indochinois. Par des caractéristiques géographiques, l'Annam fait partie à la fois de celle du nord et celle du sud de l'Indochine.

1. Union des syndicats touristiques du nord-indochinois

En octobre 1932, l'union des syndicats touristiques du nord-indochinois est créée à Hanoï. Elle comprend, dans son rayon d'action, le Tonkin, le Laos et la partie

[132] ANV4, RSA, 3575. 1937.6.2, Lettre du président du syndicat d'initiative de Dalat au RSA.

[133] Office central du tourisme indochinois, *Glimpses of a great tourist country French-Indo-China at the beginning of 1938*, Saïgon, s.m.d, Saïgon, 1938, 68 p.

septentrionale de l'Annam, qui s'allonge de Thanhhoa jusqu'à Tourane. L'union des syndicats touristiques du nord-indochinois, située 11 boulevard Henri Rivière, Hanoï possède en 1935 un bureau de renseignements dit office de tourisme. Cette union entreprend, depuis sa création, une active propagande touristique et organise des circuits touristiques, notamment des croisières.

Depuis la première assemblée générale qui a lieu en novembre 1936, l'union poursuit le but, débordant de son territoire géographique, de développer le tourisme tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de l'Indochine. L'office de tourisme de l'union des syndicats touristiques du nord-indochinois est installé, sur la demande du gouverneur général de l'Indochine, le premier juillet 1936 dans les galeries du crédit foncier à Hanoï. L'installation d'un hall de lecture possédant un grand nombre de documents touristiques permet aux passagers de se documenter, au sein de cet office de tourisme. Ils sont ainsi informés et incités à visiter les endroits désirés, tant en Indochine que dans les pays voisins. L'organisation de l'office n'est complètement opérationnelle qu'au début des années quarante. Outre la propagande sur place, l'office de tourisme de l'union des syndicats touristiques du nord-indochinois fait une très large publicité par voie de presse locale, par des distributions de cartes et par des publications dans les bulletins touristiques à étranger. Pour susciter la curiosité des touristes et les inciter à venir en grand nombre en Indochine, l'union des syndicats touristiques du nord-indochinois fait publier des notices et des photos des principaux sites dans des magazines étrangers, telles que Indien State Railsway Magazine, "Tourist" du Japan Tourist Bureau, « Traveller Gazette » de Thomas Cook & Son.

Le bureau de l'office du tourisme en Annam est invité à participer au congrès du tourisme extrême-oriental à Tokyo où se présente M. Lacollonge, président de l'union des syndicats touristiques du nord-indochinois, délégué à ce congrès comme représentant de l'Indochine. Il a pour mission de préparer et d'y présenter les voies de communication accessibles à un courant touristique du Japon vers l'Indochine. Un matériel touristique concernant l'Annam lui est remis aux fins de propagande en faveur de ce pays à cet occasion. Suite à ce congrès, environ vingt-sept expéditeurs partent du Japon, sous la direction du président du journal Yomiouri, dans le but de produire un film de haute qualité sur la grande chasse en Indochine, qui est diffusé ultérieurement au vaste réseau de correspondance du Japon dans le monde entier. L'union des syndicats touristiques du nord-indochinois organise en coopération avec le bureau de l'office du

tourisme en Annam le « train de plaisir » pour conduire 120 Tonkinois à Hué pour la fête du Têt de 1937 afin de visiter en deux jours la Capitale et les principaux tombeaux royaux[134].

2. L'Union des syndicats touristiques du sud-indochinois

Contrairement à l'union des syndicats touristiques du nord-indochinois, l'office de tourisme de l'union des syndicats touristiques du sud-indochinois, sous prétexte qu'il bénéficie du nom d'office central du tourisme indochinois, ne peut aspirer à diriger le tourisme de toute l'Indochine. L'office de tourisme de l'union des syndicats touristiques du sud-indochinois, depuis sa création, s'occupe plus spécifiquement du tourisme sud-indochinois. Il a systématiquement ignoré l'office de tourisme de l'union des syndicats touristiques du nord-indochinois dans tous les tracts touristiques qu'il a établis ou fait éditer pour être accusé de cette façon particulière de concevoir le rôle d'organisme central qu'on veut lui attribuer de force. La brochure éditée en anglais par cette union ne comporte que quelques lignes sur le Tonkin et en dernière page, une seule et unique photo de la baie d'Along. Or, avec des moyens très réduits, l'union des syndicats touristiques du nord-indochinois édite de nombreux tracts illustrés et ses activités se manifestent en de nombreuses situations en faveur tant du tourisme intérieur que du tourisme extérieur de la colonie avec les résultats favorables.

VI. La fédération indochinoise des syndicats d'initiative

La fédération indochinoise des syndicats d'initiative a pour objet de réunir les syndicats d'initiatives et les comités locaux, tout en laissant à chacun d'eux une autonomie. Leur action locale a pour but d'étudier et de réaliser en commun les questions qui intéressent l'organisation et le développement du tourisme dans l'ensemble de la région. Ils prennent en charges notamment les questions concernant la publicité (livrets, guides, affiches, conférences à projection, articles de presse, etc.) et l'action liée aux pouvoirs publics, aux grandes administrations, aux compagnies de chemins de fer et navigation, par intermédiaire de l'office national de tourisme.

Cette fédération a pour objectif d'améliorer des moyens d'habitation, de circulation, particulièrement de l'industrie hôtelière et des services de transport en commun. Elle prend également en charge les échanges avec des touristes et leurs

[134] ANV4, RSA, 3576, 1932-1943, Les unions des syndicats touristiques du nord-Indochinois et du sud-Indochinois.

déplacements entre les diverses localités touristiques de la région. Le siège de la fédération indochinoise des syndicats d'initiative est installé à l'office indochinois du tourisme. Ce dernier complète cet organisme par l'organisation et la constitution définitive de cette fédération.

CONCLUSION DE LA PARTIE

Les organismes locaux du tourisme de l'Indochine sont créés à l'initiative de l'organisation du tourisme de la métropole (tourisme français et tourisme colonial français) et à celle du tourisme de Java, son pays voisin, colonie néerlandaise. Toutefois, la place des représentants du monde privé en hôtellerie, en transports et en tourisme au sein du conseil d'administration de l'office central du tourisme indochinois (organe exécutif du tourisme officiel de l'Indochine, représenté par le comité central du tourisme qui est présidé par le gouverneur général de l'Indochine) assure que les privilèges de leurs structures sont assurés de manière solide dans le développement du tourisme en Indochine[135]. Ce qui conduit à constater que l'organisation du tourisme indochinois est plutôt axée sur le modèle de celle de la métropole, proposé par M. Sarraut, qui est reconnu comme fondateur de tourisme dans la colonie française en Extrême-Orient.

Dans le système indochinois, l'Annam, n'étant pas une destination touristique de première importance pour cette colonie française, occupe une place considérable en termess d'organisation en faveur du tourisme. D'une part, pour le tourisme officiel, l'office central du tourisme Indochinois, organe exécutif de l'administration, possède des bureaux administratifs de tourisme aux chefs-lieux des résidences supérieures notamment à Hanoï et Hué, sous le contrôle du bureau central du tourisme indochinois, bureau officiel dépendant de l'office central du tourisme indochinois. Le bureau de l'office du tourisme en Annam (bureau de l'office du tourisme en Annam) effectue une œuvre considérable tant pour la propagande touristique que pour l'accueil touristique (renseignements et organisation des circuits touristiques) en liens étroit avec les autres organes de tourisme. D'ailleurs, par le caractère politique particulier de l'Annam, le bureau de l'office du tourisme en Annam travaille en concertation avec le ministère des Rites de la Cour d'Annam afin d'organiser et réaliser les circuits touristiques, ce qui apporte à ce bureau officiel local de tourisme un statut singulier, voire unique. Il est envisagé en 1924 la création à Tourane d'un petit office dépendant du bureau de l'office

[135] En 1938, le conseil d'administration de l'office central du tourisme Indochinois se comprend M. Brunet, agent général des Chargeurs Réunis, président ; agent général des Messageries Maritimes ; inspecteur général de la banque de l'Indochine ; président de l'Automobile Club Sud-Indochinois ; délégué du directeur des finances de l'Indochine ; M. Lacollonge, président de l'union des syndicats touristique du nord-Indochine ; représentant du syndicat des grandes chasses coloniales ; ingénieur principal des chemins de fer de l'Indochine ; membre de l'EFEO ; président du syndicat d'initiative pour le tourisme au Cambodge.

du tourisme en Annam. D'autre part, pour le tourisme non-officiel, l'association dite office du tourisme indochinois, organe d'exécution du secteur privé en tourisme a ses agences aux grands hôtels Morin à Hué et à Tourane (Annam), bien que toutes les deux ne fonctionnent presque pas. Et en complément de cette lacune, la section Nord-Annam, Tonkin et Laos du Touring Club de France avec le nombre des membres s'élevant près de 400, fait une bonne contribution en faveur du tourisme en Indochine. La création des syndicats d'initiative constitue un élément essentiel au développement du tourisme indochinois. En faveur du tourisme réglementé par le secteur privé, ceux de l'échelle régionale sont les organes complétant l'association dite bureau du tourisme en Indochine puis office central du tourisme. Pour cette raison que le gouverneur général de l'Indochine octroie un budget de 90 000 $ en faveur du projet mené par l'office central du tourisme portant création de neuf syndicats d'initiative régionaux en Indochine en 1931 dont deux en Annam (celui de l'Annam à Hué ; et celui de Dalat). Basé sur les richesses patrimoniales tant naturelles, notamment pour la chasse, que culturelles, axé sur les consultations rationnelles des résidents de France de ses dix-sept provinces, le résident supérieur d'Annam en propose six au gouverneur général de l'Indochine en 1930. Parmi les syndicats d'initiative. Le projet de création du syndicat d'initiative de l'Annam à Hué est abrogé car il ferait certainement double emploi avec le bureau de l'office du tourisme en Annam. Pourtant, celui de Dalat confirme sa présence depuis sa création en 1935 par ses œuvres considérables en matière de propagande et d'organisation touristiques. Au niveau plus élevé dans le secteur privé de tourisme, l'Indochine est dotée de deux unions des syndicats touristiques : celle du nord et celle du sud. L'Annam fait partie à la fois des deux par son emplacement géographique.

Par ces particularités, les organes administratifs et privés de tourisme d'Annam apportent une contribution incontournable dans l'œuvre de définition et de mise en œuvre du programme d'équipement touristique de l'Indochine.

PARTIE DEUXIÈME

LE DEVELOPPEMENT DE L'INDUSTRIE HOTELIERE

CHAPITRE CINQUIEME

DIRECTIVES DE LA MÉTROPOLE POUR LA MISE EN TOURISME DANS SES COLONIES

I. Nécessité d'un équipement touristique

1. Aménagements touristiques

Les visites touristiques sont, au début de la mise en tourisme, une charge pour l'administration. Elle accueille un grand nombre de visiteurs alors qu'aucune organisation privée n'existe encore pour les recevoir. En se développant, le tourisme devient, pour les agences de voyages et les compagnies de transport, une industrie de rapport, dont les charges sont soutenues en partie par les touristes eux-mêmes. Toutefois, les frais de voyage tels que permis, « triptyque », cautionnement, transport, hébergement doivent respecter des limites de budget raisonnable, sinon, cela ferait fuir les touristes. Or le tourisme est une source de revenus pour les pays dans lesquels il se pratique, grâce aux dépenses effectuées par les touristes.

Les aménagements touristiques ont pour objet :

- la construction et l'entretien des routes empruntées par les touristes, leur balisage, leur kilométrage, leur signalisation, leur aménagement en postes de ravitaillement et ateliers de réparation, et éventuellement en bureaux de postes, télégraphes et téléphones, postes de TSF, postes de secours ;
- la construction et l'entretien des ponts et bacs ;
- la construction et la gérance des hôtels et gîtes d'étape ;
- l'aménagement des sites naturels, des monuments et lieux de divertissement à visiter.

L'unité touristique ne se résume donc pas à un hôtel, mais aussi aux ports, ponts, bacs et voies de communication, etc. L'aménagement doit être autant que possible à la hauteur des besoins modernes, les touristes devenant de plus en plus exigeants. En résumé, l'aménagement touristique doit se composer de ces deux éléments essentiels : infrastructure et hôtellerie. Les dépenses d'équipement touristique sont considérables. Sans compter les grands travaux, la seule construction des routes intérieures et leur entretien occupent une place importante dans les budgets. La construction des hôtels est effectuée par diverses méthodes, engageant simultanément la colonie, l'entrepreneur et le gérant. La construction des gîtes d'étape est moins coûteuse et elle est entreprise sur

le budget général. La conservation des sites et des monuments peut être une source de dépenses élevées.

2. Premières réflexions sur l'aménagement touristique en Indochine

La porte d'entrée principale de l'Indochine pour les hommes d'affaires ainsi que pour les touristes, est Saïgon. De là, il faut les conduire à Angkor (Cambodge), à la baie d'Along (Tonkin), dans le Haut-Tonkin, à Dalat et à Hué (Annam). La seule voie de communication permettant de relier les pays d'Union indochinoise est la Route Mandarine. Cette route, grande artère reliant les riches nord et sud de l'Union indochinoise, traverse le pays pauvre de l'Annam. Elle donne un accès au Laos et vers les hauts plateaux de l'Annam dont le Langbian avec Dalat, sa métropole réputée pour son sanatorium le plus important de l'Indochine. Cette route, au service de toute l'Indochine, dépasse l'intérêt propre de l'Annam qui serait dans l'incapacité d'en assurer la construction avec ses ressources locales. C'est pour cette raison que l'administration fait construire la Route Mandarine grâce au budget général, elle y fait faire des ouvrages d'art importants. Cette route est reconnue comme œuvre remarquable de la présence française dans sa colonie asiatique. Pareillement, pour la mise en exploitation touristique des ruines d'Angkor, le site le plus attirant d'Indochine, sa voie d'accès excède l'intérêt local du Cambodge. Le budget général permet donc les travaux de construction et d'aménagement nécessaires pour ces deux destinations touristiques.

Il est évident que l'équipement touristique de l'Indochine est initialement un travail d'intérêt général, qui doit être exécuté comme une œuvre d'ensemble et non pas par pays de l'Union indochinoise. Les conditions pour assurer la mise en valeur du tourisme en Indochine sont donc de pouvoir y amener aisément les touristes, d'une part en créant des voies de communication à l'extérieur comme à l'intérieur de cette colonie et d'autre part, en concevant et en gouvernant l'hôtellerie, second élément essentiel du développement touristique.

II. Du programme d'équipement touristique des colonies françaises en 1922 à celui de l'équipement hôtelier en Indochine en 1923

1. Les directives de la métropole pour la mise en place du tourisme aux colonies françaises

Un programme complet de mise en valeur de l'exploitation touristique dans les colonies françaises doit être sérieusement et naturellement envisagé au début des années vingt. La circulaire ministérielle n^0 7043 du 20 octobre 1922[136] expose les vues de la métropole à l'égard de l'élaboration d'un plan d'action pour la mise en place du tourisme. Elle donne aux gouverneurs des colonies des directives précises et des instructions pressantes. Ce plan d'action comprend deux étapes déterminées par la section du tourisme du conseil supérieur des Colonies :

- l'aménagement de la Colonie, après l'inventaire des beautés et des sites ;
- l'organisation de la propagande afin d'attirer les touristes quand toutes les dispositions sont prises pour leur assurer les moyens de transport et le confort indispensable.

Par cette circulaire, M. Sarraut, ministre des Colonies, est plutôt axée en 1922 sur l'aménagement que sur la mise en œuvre du tourisme.

2. 1923 : la validation du programme d'équipement hôtelier en Indochine

Les merveilles naturelles, les trésors d'art et les monuments historiques, témoins de civilisations disparues ne suffissent pas à attirer et à retenir les touristes. Il faut que l'Indochine leur offre un accueil convenable. Or l'Indochine ne possède point d'hôtels au début des années vingt. Le gouverneur général de l'Indochine est amené à exécuter, par ses propres moyens, un premier et vaste programme de construction d'hôtels juste après la circulaire ministérielle du 20 octobre 1922. Ce programme d'aménagement touristique initié par la métropole dans ses colonies se concrétise par un programme d'équipement hôtelier en Indochine, qui répond le mieux aux contextes locaux de cette Union indochinoise.

Le programme d'équipement touristique semble être entièrement conçu par les services du gouvernement général de l'Indochine tout en sachant que les consultations locales sont inexistantes. Il s'agit des projets concernant l'équipement hôtelier de

[136] ANOM, FOM, c.594, d.577, 1922.10.2, Circulaire n^0 7043 du 2 octobre 1922 d'Albert Sarraut, ministre des Colonies au sujet d'organisation du tourisme colonial.

l'Indochine préparés par le comité central du tourisme[137] (service de tourisme) suivant les instructions précises de la métropole dans la circulaire n^0 7043 : construction, agrandissement, améliorations des hôtels, bungalows, maison de passagers, etc. Les crédits prévus pour ces constructions sont inclus dans l'ensemble des crédits affectés aux travaux publics et gérés par ce service. Le comité central du tourisme a pour mission de consulter auprès du gouverneur général de l'Indochine l'organisation touristique de l'Union indochinoise et les programmes généraux de l'action administrative dans ce domaine. Ce comité donne également son avis « sur les programmes de création d'hôtels par les soins ou avec la coopération financière de l'Administration, sur les mesures générales à adopter pour inventorier les sites et les beautés naturelles de la Colonie et en assurer la préservation, sur la créations des parcs nationaux et de réserves de chasse, sur l'organisation de circuits touristiques »[138]. Les crédits de construction sont gérés par l'inspection des travaux publics et les crédits d'aménagement et d'achat de mobilier par la direction des Affaires Économiques. C'est encore cette direction qui passe les contrats d'exploitation et le budget général qui paie les subventions allouées. La direction des Affaires Économiques intervient ainsi dans les affaires de moindre importance telle que le fait de négocier l'installation d'appareils sanitaires et d'hydrothérapie dans un hôtel particulier de Vinh, Annam. Or la direction des Affaires Économiques n'est pas un organisme de coordination et de régulation en matière de tourisme, elle ne fait que de l'administration directe. L'essentiel de l'« armature hôtelière » doit être directement géré par l'administration générale.

En termess d'aménagement hôtelier, il faut d'abord mentionner des grands hôtels de Phnom-Penh, de Siem Reap, de Hué, « ils constitueront l'armature hôtelière de l'Indochine »[139] en 1925. La construction et l'exploitation de ces hôtels doivent être négociées par le gouvernement général et doivent être traitées dans leur ensemble avec une seule société : la société des grands hôtels indochinois. Quant aux bungalows, équipements touristiques secondaires, les administrations locales devraient en assurer la

[137] La réunion du CCT, en date du 16 et du 17 décembre 1929, aborde 5 thèmes dont la coordination de l'activité des différentes branches de commerce et de l'industrie se rapportant au tourisme ; et établissement du programme de l'intervention administrative dans le domaine de l'organisation touristique. En ce qui concerne le dernier thème, l'intervention administrative dans le domaine de l'organisation touristique se concrétise en déterminant le crédit hôtelier et l'adoption d'un type de bungalow pratique et peu coûteux pour les régions éloignées.

[138] ANOM, FOM, c.594, d.580, 1923, Arrêté en date de 27 juillet 1923 donnant la naissance du tourisme indochinois en créant le CCT et l'OCTI.

[139] ANOM, GGI, 48039, 1925.3.25, Rapport de M. l'Inspecteur adjoint des Colonies P. Boisson sur le programme d'équipement touristique de l'Indochine et son exécution à l'époque du 1er mars 1925, p. 29.

conception pour conserver l'identité du territoire. Elles devraient aussi déterminer leur construction en choisissant leur emplacement et en fixant le nombre de chambres. Or le rapport du conseil de gouvernement à la session de 1922 admet que l'administration locale est tentée de consacrer son budget à des travaux d'une utilité plus immédiate et apparente car les travaux d'accueil touristique sont des investissements qui ne rapportent qu'à plus long terme et avec des retombées indirectes. L'administration générale doit donc mener une politique de centralisation dans l'œuvre d'aménagement en créant des conditions de base en faveur de la réception touristique. Le budget général lui fournit les fonds et les services du gouvernement général les utilisent. Toutefois, le gouvernement général octroie son budget mais il n'est pas sur place et il peut être mal renseigné. Cette centralisation est susceptible de conduire en fait à des dépenses prématurées sinon inopportunes. À ce sujet, on peut prendre le bungalow de Djiring en Annam comme illustration. « [U]n bungalow à Djiring (second étape, non indispensable, sur la route de Dalat ; bungalow simple destiné surtout aux chasseurs, à construire par l'initiative privée) »[140]. Or ce bungalow « non indispensable »[141] est considéré parmi les travaux d'urgence du programme d'aménagement et coûte 50 000 $ au budget général.

La construction financière du budget général et la collaboration entre les services du gouvernement général, l'inspection générale de travaux publics (service central de l'architecture), la direction des Affaires économiques permet de doter l'Indochine, en quelques années (1922-1925), d'une solide armature en matière d'hôtellerie et de tourisme. Cette armature est constituée sur la base de destinations touristiques : Angkor et ses ruines ; Hué et ses environs ; le Haut-Tonkin et la baie d'Along[142]. Elles sont ainsi dotées chacune d'équipements confortables.

[140] ANV1, 11337, 1923.7.24, Programme d'aménagement d'hôtels de tourisme en Indochine, p. 2.

[141] *Ibid.*

[142] L'Indochine possède définitivement trois centres d'attraction touristique : Angkor et ses ruines ; Hué et ses environs ; le Haut Tonkin et la baie d'Along. Sur le programme d'équipement touristique, l'Indochine doit faciliter l'accès aux ruines d'Angkor, universellement connues, et construire immédiatement les hôtels de Phnom-Penh et de Siam-Reap. Comme le Cambodge est la première destination touristique de l'Indochine, ce programme d'équipement touristique lui consacre le budget le plus important. Ce programme se poursuit ensuite par la construction des hôtels de Qui-Nhon, Thanhhoa, Lang Son, du bungalow de Babe et l'aménagement de l'hôtel de Caobang. Cela a pour but de favoriser le tourisme dans les deux centres d'attraction touristique au centre (Annam) et au nord de l'Indochine (Tonkin).

Afin d'établir un courant d'information réciproque, nécessaire à l'étude des problèmes et à la coordination de tous les efforts du gouvernement général, de l'administration locale, des comités et syndicats privés, les comités (le comité central du tourisme, l'office central du tourisme, le comité régional du tourisme) se tiennent en liaison permanente avec la direction des Affaires Économiques. Les comités régionaux du tourisme sont compétents pour conseiller le résident supérieur au sujet des aménagements de routes et de petits bungalows ou hôtels inscrits au budget local. La direction des Affaires Économiques prend en charge les travaux réalisés sur le fond du budget général, tels que la construction des hôtels importants.

En résumé, le programme d'équipement touristique déterminé par la métropole dans ses colonies en 1922 est contextualisé en Indochine la même année par un programme d'équipement hôtelier validé en 1923. La construction et l'aménagement des hôtels et bungalows inscrits au budget général permettent dès 1925 de doter l'Indochine d'une solide « armature hôtelière ». L'emplacement des types d'hébergement offrant le confort aux voyageurs et aux touristes est choisi en fonction de la nature des destinations touristiques.

CHAPITRE SIXIEME

PROGRAMME D'AMENAGEMENT HÔTELIER : LE CAS DE L'ANNAM DANS LE CONTEXTE DE L'INDOCHINE

I. Aménagement intérieur de l'Indochine et conditions d'accueil en faveur du tourisme

L'aménagement soit en faveur de l'économie générale, soit du tourisme, est la base de l'exploitation touristique d'un pays. L'administration doit jouer un rôle central par ses actions dans la réalisation des infrastructures et le contrôle étatiste afin d'unifier et d'assurer la qualité des services dans tous les pays indochinois. L'industrie hôtelière exige donc une mise de fonds qui reste parfois improductive d'intérêts et donc peu de particuliers peuvent faire les frais.

Le développement des hôtels doit se produire en synchronisme parfait avec celui du mouvement touristique. Théoriquement, l'industrie hôtelière doit fonctionner sur son propre rendement comme une entreprise privée, exclue du contrôle d'État et encore plus de l'appui financier de la colonie. Dans les pays aux alentours de l'Indochine, le Japon, Java voire plus loin, en Afrique du nord, le tourisme est une source permanente de richesses, sans rien coûter au gouvernement. Pourtant, le mouvement touristique n'est pas encore suffisamment développé en Indochine et certaines localités sont encore trop peu peuplées et trop mal desservies pour que l'industrie hôtelière puisse dans tous les cas se suffire à elle-même. C'est pour cette raison que l'équipement hôtelier de l'Indochine ne s'inspire pas de règles identiques et uniformes. Il se range en trois catégories en termess de construction depuis la fin des années vingt du vingtième siècle. Premièrement, il s'agit d'hôtels susceptibles de se créer par leurs propres moyens dans les localités les plus importantes qui peuvent immédiatement être exploitées avec des bénéfices du point de vue commercial. C'est le cas des hôtels installés à Hanoï, à Haïphong et notamment à Saïgon, le port le plus important de l'Indochine. Ce n'est pas le cas dans les centres de moindre importance. La construction de l'hôtel Morin frères à la station d'altitude de Bana au centre de l'Annam en fait une exception143. Deuxièmement, il faut mentionner les hôtels réalisés au moyen d'avances remboursables faites à des particuliers. La construction de ces hôtels est entreprise par des sociétés à forme commerciale et leur exploitation est destinée à rapporter des

[143] [Voir Partie 2. Chapitre 9. I. 2. Grand hôtel Morin de Bana à la première station d'altitude de l'Annam central (1923)].

bénéfices. Pourtant, ces constructions exigent une première mise de fonds importants que les sociétés en question ne peuvent réaliser qu'au moyen d'emprunts onéreux. L'avance consentie doit être garantie n'étant qu'un prêt de la collectivité et elle doit correspondre à une amélioration touristique reconnue, à une modernisation du matériel réceptif immobilier ou mobilier. Ce sont des cas très populaires en Indochine, notamment dans les pays de l'Union indochinoise possédant des patrimoines remarquables mais dont l'accessibilité est difficile, notamment en Annam. Une partie de cette thèse sera consacrée à la première chaîne d'hôtels appartenant aux Morin frères dont la majorité est construite au moyen d'avances remboursables. Troisièmement, il est indispensable de mentionner des bungalows, des gîtes d'étapes, des « chambres de passagers » et des « maisons de passagers » dans les localités dépeuplées. Leur création est subventionnée par le budget général ou par le budget local, ce qui est beaucoup plus rare. L'exploitation de ces types d'hébergement ne donne pas de bénéfices, au moins fort longtemps, et doit souvent être entreprise à perte. Pourtant ils sont nécessaires à l'organisation touristique, permettant d'assurer le confort des passagers durant leur séjour touristique en Indochine. Nous prendrons ultérieurement les bungalows administratifs de Tuyhoa, Quangngai et Donghoi en Annam comme cas d'études pour dévoiler la troisième catégorie en termes de construction d'équipement hôtelier en Indochine.

En bref, l'un des buts poursuivis par l'administration indochinoise au point de vue touristique est la réalisation d'aménagements hôteliers le long des routes Saïgon-Angkor et Saïgon-Hanoï. Dans les ports d'entrée en Indochine (Saïgon, Haïphong) et la grande capitale administrative (Hanoï), l'administration laisse le secteur privé gérer l'hôtellerie en général. Elle se rend compte de la nécessité d'avoir des points d'étapes, des installations suffisantes pour recevoir les voyageurs. En faveur du développement touristique, elle met l'accent sur la nécessité d'établir des hôtels au Cambodge (Angkor, site de premier ordre d'Indochine). En Annam symbolisé par la Route Mandarine, traversant l'Indochine dans toute sa longueur et reliant les pays d'Union indochinoise, l'administration y construit des gîtes d'étapes et des bungalows dans les endroits éloignées mais permettant une continuité de voyage dans cette colonie. Elle crée dans ce but, répondant tout d'abord, dans les premiers temps, aux besoins des fonctionnaires ou des commerçants en déplacement, une série d'hôtels, habituellement dénommés « bungalows » en Indochine et demeurant propriété administrative. Puis en raison du développement du trafic dû à la multiplication des automobiles,

l'administration construit en y consacrant un important budget, d'autres hôtels sur des plans plus vastes, capables d'héberger un fort courant de touristes.

1. Les années 1910 : phase préliminaire de l'organisation hôtelière

Dans le nord, Haïphong et Hanoï possèdent en 1913 une industrie hôtelière en mesure de répondre à toutes les exigences. Des hôtels secondaires, mais convenables et représentant des initiatives privées méritantes, existent sur le parcours du chemin de fer de Yunnan à Laokay, à Ami Tchéou, ainsi qu'à Yunnan-Fou. En 1913, Saïgon est déjà en état de répondre à n'importe quel mouvement touristique en termes de possibilités de réceptivité. À cette époque, le sud-indochinois est déjà en mesure de recevoir un courant important en termes d'hôtellerie. À Phnom-Penh, un effort considérable est accompli cette même année. Un bungalow est conçu d'après le « pavillon-system »[144] de Java et établi par l'administration, il peut satisfaire tous les besoins des touristes qui y séjournent. Pour le centre de l'Indochine, Tourane et Hué sont assurés par un chemin de fer, dont le tracé est un des plus pittoresques, donc très touristiques. L'industrie hôtelière, à peine suffisante à Hué pour le mouvement touristique en 1913. Elle demande bien sûr une amélioration suffisante.

En bref, l'Indochine n'en est pas encore en 1913 à cette phase d'organisation afin d'assurer aux touristes les mêmes conditions de confort et d'aménagement que celles trouvées dans les pays concurrentiels d'Extrême-Orient en termes de réception touristique. Saïgon est le seul qui puisse répondre aux demandes de cette nature. Hanoï est déjà équipé d'un léger confort. Angkor déjà aménagé, peut servir de prototype. L'Annam est totalement absent dans ce cartel d'hébergement, à part la présence modeste de Hué et de Tourane. Même Dalat n'offre que quelques chalets et bungalows pendant la Première guerre mondiale.

[144] Le pavillon-system consiste à placer au centre de l'établissement un bâtiment offrant les services communs : salle à manger, salon, fumoir, etc. Il permet ainsi d'entourer cet espace par des pavillons indépendants, posés les uns auprès des autres, et comportant chacune une chambre moderne munie d'une salle de douches adjacente et d'une petite terrasse couverte.

2. Programme d'équipement hôtelier de l'Indochine pour la période de 1924 à 1926, constituant l'« armature hôtelière »[145]

En 1920, on préconise déjà la construction d'hôtels par l'administration. Elle grèverait lourdement le budget des travaux publics sans qu'on puisse être certain d'amortir les capitaux engagés. « Il y a très peu de chance pour que le Parlement accepte d'affecter à des constructions de ce genre les fonds du futur crédit colonial »[146]. L'industrie hôtelière exige une mise de fonds qui reste parfois improductive d'intérêts et dont peu de particuliers peuvent faire les frais.

En 1920, « L'Indochine possède nombre d'hôtels dont quelques-uns peuvent faire assez bonne figure auprès des hôtels moyens de l'Inde ou de la Chine, soit par leur suffisant confort, soit par l'excellence de leur cuisine et l'agrément de leur service »[147] . Toutefois, son matériel hôtelier ne répond pas aux demandes du tourisme mondial. Le choix de modèle est facile depuis les classiques hôtels de Hongkong, de Shanghai et du Japon, jusqu'aux récents palaces de Pékin et de Manille. Il faut envisager d'abord l'accueil des hôtels modernes à Saïgon et Haïphong, ports d'accès de l'Indochine. Ensuite, il faut projeter la construction d'hôtels confortables et suffisamment vastes à l'inspiration de type « bungalows » adopté à Java dans les principaux centres d'excursion tels que Phnom-Penh, Angkor, Hué, Yunnan-Fou, Hanoï, etc. À cette époque, il existe déjà le bel Hôtel Métropole à Hanoï et le remarquable Langbian Palace à Dalat, construit par l'administration. « D'une façon générale, on peut dire que cette industrie[148] n'existe pas dans nos colonies. Il est inutile, il est même dangereux d'attirer des Touristes si on ne possède pas les moyens de les recevoir »[149] en octobre 1922.

En 1922, l'exécution de grands travaux de chemins de fer donne à l'Indochine l'occasion de prévoir la construction et l'aménagement « d'hôtels Terminus ». Dans les centres urbains, l'administration doit intervenir pour l'aménagement d'hôtels

[145] ANOM, GGI, 48039, 1925.5, Note en mai 1925 de M. Lochard, directeur des Affaires Économiques, joint de la page 33 du rapport de M. l'Inspecteur adjoint des Colonies, P. Boisson, sur le programme d'équipement touristique de l'Indochine en date de 25 mars 1925.

[146] GOURDON Henri, *Tourisme en Indochine*, Colonies et Marine, Paris, Imprimerie de Vaugirard, 1920, p. 20. (Publication de l'Agence économique de l'Indochine).

[147] *Ibid.*, p. 19.

[148] Industrie hôtelière.

[149] ANOM, FOM, c.594, d.577, 1922, Circulaire n^{0} 7043 du 2 octobre 1922 d'Albert Sarraut, ministre des Colonies au sujet d'organisation du tourisme colonial, p. 2.

confortables. La Chambre Nationale de l'Hôtellerie française vient en aide en Indochine pour lui procurer un personnel initié et présentant toutes les garanties de compétences et probités professionnelles. Plusieurs programmes d'aménagement en faveur du développement du tourisme, notamment l'hôtellerie sont donc effectués depuis la circulaire ministérielle du 20 octobre 1922. Un programme d'intervention administrative en matière d'organisation est adressé par une commission réunie sous la présidence du gouverneur général de l'Indochine. Ce programme vise essentiellement l'aménagement hôtelier de l'Indochine par la construction d'hôtels de grands styles en des points choisis des grandes routes touristiques et de bungalows plus modernes dans les endroits moins fréquentés mais formant cependant des étapes obligatoires sur les principaux itinéraires. Il est logique qu'une intervention très active et qu'un appui financier sont assurés par l'administration au début pour l'aménagement hôtelier de l'Indochine. Le comité central du tourisme aborde l'étude des conditions permettant un système de crédit hôtelier en Indochine, qui s'inspire de ce qui est fait en France dans le même domaine. Et pour réduire au minimum les frais de l'administration tout en donnant aux touristes un confort modeste mais suffisant, il convient de choisir un modèle de bungalows peu coûteux et rapidement construits pour les endroits éloignés sur le modèle aux Indes néerlandaises.

En 1922 est lancé un programme d'ensemble destiné à assurer à l'Indochine un équipement hôtelier susceptible d'attirer vers ce pays une partie du courant touristique mondial. Le gouvernement général de l'Indochine signe un contrat pour une valeur de 1 200 000 $[150] pour le développement de l'industrie hôtelière pour la période de 1924 à 1926. Le programme d'équipement touristique en Indochine, conçu en 1922, se compose de trois étapes classées par ordre chronologique : aménagement, moyens financiers et propagande de cet aménagement.

En faveur de l'économie générale, l'Indochine se divise en quatre régions de développement : la Cochinchine-le Cambodge ; la Route Mandarine en Annam, de Thanhhoa à Dalat ; le Tonkin ; et le Laos[151]. Auprès de ces quatre régions de développement en faveur de l'économie générale, les cinq zones de grandes richesses

[150] Construction et exploitation des trois hôtels dits hôtels principaux à Angkor, Phnom-Penh et Hué et les deux hôtels ou bungalows dits hôtels secondaires, selon le contrat signé en date de 30 janvier 1924 entre le gouvernement général et la SGHI.

[151] [Voir [Partie 3, Chapitre 10. I. 1. Quatre régions de développement économique, créant l'armature de l'équipement touristique].

patrimoniales tant naturelles que culturelles se concrétisent : Angkor et sa route d'accès (Cambodge) ; la station d'altitude de Langbian, le chemin et la route y conduisant (Annam) ; la Route Mandarine (notamment Annam) ; La baie d'Along & le Haut Tonkin (Tonkin); et La route du Mékong (Cochinchine). L'Annam en possède deux sur cinq. Malgré tout, les trois centres d'attraction touristique sont reconnus mondialement sur le plan touristique : Angkor et ses ruines ; Hué et ses environs, Le Haut-Tonkin et la baie d'Along[152].

Le plan d'aménagement en faveur du tourisme en Indochine est ainsi établi et deux méthodes d'actions financières sont envisagées afin de mettre en œuvre l'aménagement hôtelier. Le premier moyen financier permet la construction des hôtels et des bungalows, qui est assurée par le budget général dans les centres où on peut compter sur l'initiative privée. La gérance de ces types d'hébergement est garantie soit par l'administration locale, soit par un concessionnaire. Le deuxième moyen financier permet au gouvernement de subventionner par un petit nombre d'annuités et, éventuellement, par la mise à disposition d'un terrain pour la construction d'hôtels neufs aux hôteliers intéressés qui possèdent déjà un ou des hôtels ou d'autres types d'hébergement à vocation touristique. En revanche, l'administration doit exercer un contrôle étroit des plans et de l'équipement de ces hôtels et de conserver un droit de regard dans l'exploitation de ces établissements. Parmi ces deux moyens, le deuxième est adopté largement en Indochine, notamment en Annam. C'est le cas du contrat signé par le gouverneur général de l'Indochine et la société des grands hôtels indochinois traitant d'un grand nombre d'hébergements touristiques en Annam. Il est important à noter que la construction d'un hôtel neuf de Hué est un cas particulier[153]. L'administration envisage en 1922 un guide touristique très pratique et et bien illustré afin de promouvoir la mise en œuvre de cet aménagement.

En résumé, seule la construction financière du budget général et la collaboration des services attachés directement au gouvernement général, et du service central de l'architecture relevant à l'inspection des travaux publics et la DEA permettent de doter l'Indochine en quelques années au début des années vingt de la solide "armature hôtelière et touristique ». L'existence de cet ensemble permet aux touristes étrangers et

[152] [Voir Partie 3, Chapitre 10. I. 2. Plan d'aménagement touristique en faveur du tourisme en Indochine].

[153] [Voir Partie 2, Chapitre 9. II. 2. Projet de construction d'un « Hôtel neuf de Hué », cas exceptionnel du programme d'aménagement hôtelier de l'Indochine (1924-1926)].

indochinois de voyager dans les années vingt dans cette colonie dans des conditions satisfaisantes de confort et d'hygiène, mais pas encore le luxe, les deux critères les plus importants au début du développement du tourisme. Ils peuvent visiter ses villes, voir les plus beaux de ses paysages et les plus célèbres de ses ruines. Ils peuvent également trouver, au besoin, un repos réconfortant même dans sur ses plateaux les plus tonifiants. Et le gouvernement général de l'Indochine s'efforce d'assurer le développement complet de l'organisation touristique de l'Indochine en 1928. À la fin des années vingt, l'Indochine passe de la période de préparation à celle de la réalisation d'une circulaire ministérielle du 2 octobre 1922.

3. Octroi de prêts spéciaux en faveur de l'équipement hôtelier de l'Indochine (1930-1934)

Suite aux réalisations de la période de 1924 à 1926, les constructions prévues pour la période de 1930 à 1934 nécessitant un budget de 1 845 000 $[154] sont classées en deux catégories. Il est important à noter que l'équipement hôtelier est poursuit malgré la crise économique mondiale engendrant la faillite de la société des grands hôtels indochinois et malgré les signes avant-coureurs de la Seconde guerre mondiale. Pour une bonne gouvernance, l'arrêté du gouverneur général de l'Indochine du 5 juillet 1930[155] sur l'aménagement hôtelier institue en Indochine le crédit hôtelier et adapte la nouvelle réglementation à des fins touristiques poursuivies par le gouverneur général de l'Indochine depuis plusieurs années. Cela sert à la création du programme d'équipement hôtelier qui répond au développement actuel de l'activité touristique. Cet arrêté détermine des prêts spéciaux consentis par le gouvernement général de l'Indochine pour favoriser la relation, l'extension, ainsi que l'aménagement d'établissement des hôteliers privés satisfaisant aux besoins permanents des touristes en Indochine. Le gouverneur général de l'Indochine fixe, chaque année, avant le premier octobre, sur la proposition du directeur des finances, le montant maximum global des prêts hôteliers pour l'exercice de l'année suivante. Les prêts consentis par application de cet arrêté comportent une durée maximum de dix ans, s'ils ont pour objet l'extension ou l'aménagement d'un établissement déjà existant, et de quinze ans en tout autre cas. L'octroi des prêts dépend à une des sûretés suivantes en faveur du gouverneur général de l'Indochine :

[154] ANOM, FOM, c.594, d.580, 1929.7.30, Notes du bureau du tourisme en Indochine sur l'organisation du tourisme en Indochine.

[155] ANOM, FOM, c.594, d.579, 1930.7.5, Arrêté du gouverneur général de l'Indochine du 5 juillet 1930 sur l'aménagement hôtelier.

- première hypothèque sur des immeubles bâtis ou non bâtis ;
- nantissement des titres émis ou garantis par l'État français, par le gouvernement général de l'Indochine ou par un établissement public de la colonie ;
- engagement d'une caution solvable[156].

Les prêts hôteliers portent un intérêt au profit du gouvernement général de l'Indochine à 6% l'an du jour de la mise effective des fonds à la disposition des intéressés. Ils sont amortissables annuellement par fraction égales, la première annuité échéant six ans à compter du jour où l'acte de prêt est rédigée. En revanche, les bénéficiaires des prêts hôteliers doivent prendre l'engagement de permettre aux représentants désignés par le gouverneur général de l'Indochine de suivre et de contrôler l'exécution des travaux. Pendant toute la durée du prêt, ils sont soumis aux conditions d'exploitation déterminées par le contrat de prêt. La déchéance du bénéfice d'un prêt hôtelier est prononcée par arrêté du gouverneur général de l'Indochine. En cas de déchéance, les sommes déjà payées par l'administration deviennent immédiatement exigibles. Il est à noter que les prêts hôteliers consentis en 1929 à la société des Morin frères constituent un cas particulier de cet arrêté. Il s'agit des prêts spéciaux au profit du gouvernement général de l'Indochine pour une durée de douze ans[157].

Suite à cet arrêté, les demandes de prêts hôteliers sont formulées en 1931 :

- par la société du Grand Hôtel de Saïgon pour un prêt de 250 000 $ pour la Majestic et le Grand hôtel [158] ;

[156] À l'appui de la demande de prêt, ces deux documents ci-après doivent être annexés : le devis détaillé des constructions, travaux ou aménagements projetés ; et l'indication des garanties financières proposées au le gouvernement général de l'Indochine. Les dossiers sont soumis à l'examen technique du service en charge du tourisme, et s'il s'agit de construction ou de réparations immobilières, à celui de l'inspection des Travaux Publiques. Les garanties financières proposées sont d'autre part examinées et discutées par la direction des Finances. Après les examens, les demandes considérées comme favorables, sont présentées au comité central du tourisme. Les prêts sont accordés par le gouverneur général de l'Indochine en commission permanente du conseil de gouvernement, sont réalisés par acte notaire, à la diligence des demandeurs. Les fonds sont mis à la disposition des emprunteurs au fur et à mesure et sur justification de l'exécution de ses travaux, construction ou aménagement ayant fait l'objet du devis détaillé.

[157] [Voir Partie 2. Chapitre 9. III. Les Morin frères et les prêts spéciaux de l'administration permettant de fonder et de consolider leur empire en Annam].

[158] La société du grand hôtel de Saïgon, créée depuis 1928 et constituée au capital de 100 000 $, a pour but d'exploiter la Majestic et le Grand hôtel. Le Grand hôtel de 75 chambres modernes et confortables dont l'ouverture est le 2 octobre 1928 et la Majestic, 3 février 1930, de 140 chambres luxueuses comparables celle de Hongkong, Shanghai, manille ou Pékin. L'inventaire du Grand Hôtel donne un total (aménagement, meubles et matériels) de 152 509,7 $ et celui du Majestic fait apparait de son côté 256 688,72 $. Tenant compte des travaux qui lui restent à accomplir, M. de Lachevrotière chiffre son effort personne a 50 000 $ environ. Il sollicite donc du gouvernement un prêt égal à la moitié de cet effort.

- par la Société des Transports Maritimes et Fluviaux de l'Indochine à Hanoï pour un prêt de 150 000 $ pour la construction d'un hôtel à Haïphong ;
- par la Compagnie Hôtelière Indochinoise à Haïphong pour un prêt de 275 000 $ afin de construire un hôtel à Haïphong ;
- par la Société Foncière du Tonkin et de l'Annam[159] pour un prêt de 130 000 $ soit la moitié du budget total pour la construction d'un hôtel neuf de Vinh (Annam), avec une capacité de 24 chambres, étant prévu pour 48 chambres sur un terrain de 15 000 m^2 ;
- par M. Hoang Duc Huu, hôtelier pour un prêt de moindre importance pour pour terminer les travaux d'achèvement de son hôtel à Quang tri (Annam).

Seule la demande sur la construction d'un hôtel à Haïphong est maintenue au concours d'étude en 1931. Pour ce qui concerne les demandes de prête de l'Annam, celle de l'hôtel de Vinh a une possibilité de recevoir un prêt en 1932 or celle de Quangtri est refusée. La demande de prêt pour un hôtel neuf à Vinh rentre bien dans le cadre du crédit hôtelier. Le comité central du tourisme juge cet hôtel est utile et nécessaire du fait de l'emplacement stratégique de Vinh située au nœud des routes de l'Annam et du Laos et de son proche avenir d'être un des centres les plus importants de l'Indochine. Pourtant, la demande n'est pas suffisamment étudiée et la société offre des garanties incomplètes pour couvrir la totalité du prêt sollicité malgré sa réputation en organisation hôtelière et en situation foncière. C'est pourquoi, l'office indochinois du tourisme est d'avis d'accueillir favorablement le principe de sa demande de prêt hôtelier sur l'exercice 1932. La demande de prêt à Quangtri est refusée car les garanties financières sont insuffisantes d'une part. D'autre part, les aménagements et installation envisagés de cet hôtel ne répondent pas aux besoins permanents du tourisme en Indochine selon l'arrêté du 5 juillet 1930. Quang tri n'est pas un centre touristique.

En termes d'équipement hôtelier de l'Indochine pour des années trente, il s'agit d'une part des réalisations qui doivent être finalisées aux moyens d'avances remboursables faites à des particuliers et d'autres part de celles qui sont entreprises directement par l'administration et dont l'exploitation est affermée. La première de ces catégories comprend les constructions d'hôtels entreprises par des sociétés à forme

[159] La société foncière du Tonkin et de l'Annam est fondée au Tonkin en mai 1929 par un groupe de personnalités locales avec l'appui de la Société Financière d'Indochine et de la compagnie foncière d'Indochine de Saïgon. Cette société contrôle l'hôtel Métropole de Hanoï et ses annexes. Elle entend ensuite son action à de nouvelles affaires hôtelières, des affaires immobilières et des prêts hypothécaires qui sont le but principal de son activité. Elle acquit au début de 1930 l'hôtel Fouyer à Chapa et l'hôtel des Trois Maréchaux à Langon. Elle sollicite de l'administration, suivant les principes suivis pour des constructions d'hôtels en Annam et dans le sud indochinois, un prêt à long terme sans intérêt.

commerciale et dont l'exploitation est destinée à rapporter des bénéfices mais exigeant une première mise de fond importante de 1 250 000 $ que les sociétés en questions ne peuvent réaliser qu'au moyen d'emprunts coûteux. Le budget général fait l'avance sans intérêts des sommes nécessaires à ces constructions en s'assurant toutes les garanties désirables et en stipule le remboursement dans un délai fixé d'ordinaire à vingt ans. Cela stimule ainsi sans risque et de la manière la plus efficace l'effort d'aménagement hôtelier. D'autre part, la seconde catégorie, demandant un budget de 595 000 $[160], correspond à la création de bungalows ou de gîtes d'étapes dont l'exploitation ne donne pas de bénéfice, au moins avant fort longtemps et doit souvent être entreprise à perte, mais qui sont cependant aussi nécessaires à l'organisation touristique de l'Indochine que l'établissement d'un bac peut l'être au trafic d'une route. Il est important à noter que la situation budgétaire restreint considérablement l'effort administratif, du fait de la crise économique. En 1931, le comité central du tourisme estime suffisant le nombre des hôtels dans le sud et le centre de l'Annam. Quant aux bungalows, ce comité trouve qu'il faudrait en créer de nouveaux sur certains itinéraires touristiques accessoires et allant vers Laos. C'est le cas de bungalow de Dongha (Annam). Le comité central du tourisme fait un exposé d'ensemble sur la situation du tourisme en Indochine pour la réunion du 2 décembre 1932 du comité central du tourisme. En ce qui concerne l'équipement hôtelier, après tant d'années de discussions pendant l'œuvre d'aménagement hôtelier, il faut de nouveau penser à adopter une politique hôtelière unique pour que l'Indochine se manifeste dans ces domaines :

- construction hôtelière en vue l'option d'un type modèle de bungalows déjà officiellement étudiés en 1930[161] ;
- exploitation hôtelière permettant une unité de vue unique dans toute l'Indochine.

Afin de mener à terme l'exploitation hôtelière dans cette colonie, il est envisageable de rédiger un cahier des charges appliqué obligatoirement dans tous les bungalows ou hôtels administratifs. Il est nécessaire de classer ces bungalows et ces hôtels administratifs en deux ou trois catégories correspondant aux tarifs maximum identiques pour la chambre, la pension, les fournitures accessoires (repas pris isolément,

[160] ANOM, FOM, c.594, d.580, 1929.7.30, Notes du bureau du tourisme en Indochine sur l'organisation du tourisme en Indochine, 37 p.

[161] [Voir Partie 2. Chapitre 7. II. 2. Les bungalows prototypes de Tuyhoa, Quangngai et Donghoi au centre de l'Annam].

tarif du déjeuner, du « breakfast »[162], du thé, des repas d'enfants, des garages, etc.). Ces catégories peuvent être les suivants : le luxe (Langbian Palace, hôtel de Siem Reap, etc.) les bungalows (Dongha, Thakhek, etc…). Les premières notions relatives au classement de catégories d'hôtels et d'autres types d'hébergement touristiques apparaissent lors de la réunion du comité central du tourisme, sous la présidence du gouverneur général de l'Indochine, en date de 2 décembre 1932. En tant qu'organisme d'Etat le plus haut, le comité central du tourisme joue donc un rôle important en ce qui concerne la construction et l'exploitation des bungalows et hôtels, notamment ceux appartenant à l'administration depuis ses premières réunions en 1931. Cette structure aurait dû le faire dès sa création en 1923. Sur la question hôtelière en Indochine suite au développement rapide du tourisme en Indochine à la fin des années trente, le directeur du service économiques de l'Indochine (bureau de tourisme) propose de nouveau, environ dix ans après, le classement des hôtels en Indochine en 1940. La mise en contexte touristique actuel, les hôtels et bungalows en Indochine sont repartis en deux groupes : ceux appartenant à l'administration et ceux ne relevant pas de l'administration. Les établissements hôteliers se composent donc d'eux-mêmes deux catégories : l'une relevant du budget général et l'autre des budgets locaux de chacun de cinq pays d'Indochine et provinciaux. Pour cette période, il ne s'agit que des hôtels et des bungalows d'Annam et de Cambodge. En 1940, l'Annam est doté de trois hôtels et des bungalows relavant du gouvernement général (du budget général). Langbian Palace et l'hôtel du Parc, deux hôtels les plus importants d'Indochine gérés par le gouvernement général, mis sous la direction de M. Feraudy, directeur de la société fermière des hôtels du Langbian, sont subventionnés lorsque le chiffre d'affaire mensuel inférieur à 9 000 $[163]. Le grand hôtel de la Plage à Nhatrang dont le gérant est M. Van Breuseghem reçoit une subvention mensuelle de 400 $[164] . Le bungalow de Phanthiet géré par M. L Joannot relève du gouvernement général mais ne reçoit aucune subvention du budget général[165].

[162] En Indochine, le marché touristique anglo-saxon est le plus important et le terme « *breakfast* » devient très fréquent dans les publications touristiques ou à vocations touristiques. Les hôtels servent à la fois le petit-déjeuner (sucré) et le « breakfast » (salé).

[163] Selon le contrat du 24 octobre 1933 et les trois avenants des 22 décembre 1934 ; 7 décembre 1936 et 20 janvier 1940.

[164] Selon le contrat du 18 juin 1931 et les quatre avenants en avril 1936 ; en octobre 1936 ; en février 1938 ; en janvier 1939 ; et en décembre 1939.

[165] Selon le contrat du 9 février 1937 et les lettres Nsa 801-SE/5 du 8 mars 1938 et 8519-SE/4 du 26 décembre 1939.

En résumé, la guerre empêche le retour de ses citoyens dans leur pays natal. Le gouvernement de l'Indochine (général et local) réussit à effectuer, malgré la crise économique mondiale, une œuvre remarquable en matière d'aménagement hôtelier dans les années trente. Cela permet de doter cette Union indochinoise d'hôtels, de bungalows et de maison de passagers. Ces deux derniers types d'hébergement sont installés dans des localités de moindre importance, mais indispensables pour effectuer des circuits touristiques en Indochine. L'agence économique de l'Indochine admet en 1933 : « Aujourd'hui, les palaces indochinois sont parmi les plus confortables d'Extrême-Orient… Les plus beaux hôtels sont ceux d'Angkor, de Dalat, de Hué et de Phnom-Penh, mais tout au long de la route d'Angkor et de la route Mandarine, le touriste trouve maintenant des hôtels et bungalows fort bien aménagés : hôtels de Soairieng, Kompong-Cham, Kompong-Thom au Cambodge ; hôtels et bungalows de Tuy-Hoa, Quang-Ngai, Donghoi, Phanthiet, Nhatrang et Quinhon, en Annam »[166]. Pour les années trente, le tourisme officiel dote l'Indochine de bons hôtels, de belles routes, de confortables moyens de transport. Pour la période de 1930 à 1934, il existe en Indochine plus de 150 hôtels à l'usage des « Européens »[167]. Il est à noter que le terme « Européens » dans les documents officiels n'est pas juste car ce terme couvre des américains, qui constituent un grand nombre des riches « sportsmen » pour faire la chasse au gros gibier, et aussi des anglo-saxons et d'autres étrangers hors d'Europe.

Les années 1940 sont plutôt consacrées à unifier et à renforcer les qualités de service d'hôtellerie. Pourtant à cette époque avant les premiers signes de la Seconde guerre mondiale, il existe une collaboration étroite entre le gouvernement général et celui de l'échelon local en faveur de la mise en tourisme. C'est le cas du bungalow de Dongha, en Annam. Bien que ce bungalow soit complètement achevé en ce qui concerne le bâtiment et ses abords immédiats, ne il ne peut pas être ouvert en 1931 aux voyageurs par suite de l'impossibilité de le meubler. Cependant, pour limiter le préjudice que cette situation cause aux touristes, l'administration locale de l'Annam est invitée à lancer l'appel d'offre prévoyant l'obligation pour le concessionnaire d'acheter le mobilier en échange du contrat de longue durée qui lui serait octroyé. Il faut souhaiter pour la cause du tourisme que malgré cette obligation, l'appel d'offres dont il s'agit

[166] GAUTHIER, *Le Tourisme en Indochine,* Paris, s.m.d, 1933, p. 4. (Publication de l'Agence économique de l'Indochine).

[167] Office central du tourisme indochinois, « Coup d'œil sur le tourisme en Indochine », *Information d'Indochine Économique et financière* (n^0 105 - 23 novembre 1935, imprimé à Saïgon), 26 p.

puisse réussir et qu'un exploitant soit désigné. En avril 1943, suite au rapport d'inspection de la province de Quangtri, le gouverneur général de l'Indochine confirme une opportunité d'agrandir et améliorer, par le budget local, le bungalow de Dongha pour que les voyageurs se rendant au Laos puissent trouver un logement convenable dans le centre. Un autre bel exemple de la coopération entre l'administration à plusieurs échelles, tant gouvernementale que locale, et le secteur privé permet la construction de l'hôtel Morin frères au sein de la station (de seconde importance) de Bach Ma en 1942. Celle-ci est une des exceptions en termes d'aménagement hôtelier en temps de guerre[168].

Un aperçu sur le développement de l'industrie hôtelière montre que la première décennie du vingtième siècle marque l'avant-phase d'organisation. La circulaire ministérielle du 20 octobre 1922 permet le premier programme d'équipement hôtelier de l'Indochine pour la période de 1924 à 1926. Le plan d'exécution de ce programme se compose chronologiquement de trois étapes : aménagement, moyens financiers et « propagande » de cet aménagement. Les hôtels sont planifiés en fonction de régions de développement concrétisées par la route de Saïgon à d'Angkor et celle de Saïgon à Hanoï, ce qui permet de constituer l'armature de l'équipement hôtelier dans les endroits stratégiques. Ce plan détermine ainsi deux moyens financiers afin de mettre en œuvre l'aménagement hôtelier. Un guide touristique, ayant pour mission de promouvoir cet aménagement, permet aux touristes non seulement un aperçu concis, complet de l'Indochine, mais aussi les itinéraires touristiques et les renseignements pratiques sur les moyens de communications, les hôtels, l'organisation des voyages. À la fin des années vingt, l'Indochine passe de la période de préparation à celle de la réalisation de la circulaire ministérielle du 2 octobre 1922. À partir des années trente, c'est la période de florissante du tourisme de l'Indochine malgré le temps de guerre et la crise économique. Ces impacts politiques, économiques engendrent les impacts néfastes à cette industrie hôtelière dont la faillite de la société des grands hôtels indochinois en 1930. Il s'agit de la seule société avec qui l'administration passe en 1924 un contrat de 1 200 000 $ pour le développement de l'industrie hôtelière. Cela demande une réaction de gouvernance plus rigoureuse de la part de l'administration. L'arrêté du 5 juillet 1930 du gouverneur général de l'Indochine détermine des prêts spéciaux consentis par le gouvernement général de l'Indochine pour favoriser la relation, l'extension, l'aménagement

[168] [Voir Partie 2. Chapitre 9. I.4. Le Grand hôtel Morin de Bach Ma (1942)].

d'établissement des hôteliers privés satisfaisant aux besoins permanents du tourisme en Indochine. Par cette gouvernance de prêts, les hôteliers du secteur privé doivent prendre l'engagement de permettre aux représentants désignés par le gouverneur général de l'Indochine de suivre et de contrôler l'exécution des travaux. Ils sont obligés d'être soumis aux conditions d'exploitation de leur hôtel. Les prêts hôteliers consentis à la société des Morin Frères en Annam constituent un cas particulier de cet arrêté. En termes d'équipement hôtelier de l'Indochine pour les années trente, il s'agit d'une part des réalisations des hôtels faites aux moyens d'avances remboursables consenties à des particuliers exigeant une première mise de fond de 1 250 000 $ et d'autres part de réalisations des bungalows entreprises directement par l'administration demandant un budget de 595 000 $. Les années quarante sont plus tôt consacrées à unifier et à renforcer les qualités de service d'hôtellerie.

II. L'exécution du programme d'aménagement hôtelier en Indochine

L'exécution du programme d'équipement touristique de l'Indochine prend déjà son début en 1922 et se poursuit durant les exercices en 1924-1926.

1. La conférence de 24 juillet 1923 encadrant le programme d'aménagement hôtelier

Suite aux directives de la circulaire ministérielle du 20 octobre 1922, la conférence tenue le 24 juillet 1923 détermine non seulement le programme d'aménagement d'hôtels de tourisme en Indochine de 1924 à 1926 mais aussi en fixe les modalités d'exécution. Le procès-verbal de cette conférence, présidée par M. Baudoin, gouverneur général intérimaire de l'Indochine présente les travaux envisagés classés selon l'ordre d'urgence. Il s'agit de la construction et de l'aménagement des hôtels et bungalows dont une dizaine en première urgence et six en seconde urgence. Ce procès-verbal évalue à 1 150 000 $ en chiffres ronds la dépense totale à prévoir pour l'exécution des travaux de première urgence, prévus dans un délai de trois ans. Il inscrit à cet effet pour commencer, au budget général de 1924, un crédit de 350 000 $. Il approuve l'accord sur le fait « de construire l'hôtel neuf de Hué sur les fonds de l'emprunt de 40 millions »[169] pour le moment sur le total de fonds d'emprunt de 150 000 $, projet devant être réalisé sans retard dans les délais strictement nécessaires à

[169] ANV1, 11337, 1923.7.24, Programme d'aménagement d'hôtels de tourisme en Indochine, p. 4.

la préparation des plans, à la mise en adjudication et à l'exécution des bâtiments. La répartition de ce crédit entre les trois exercices et les divers projets ne peut être complétement arrêtée qu'après une étude détaillée et d'après le degré d'avancement des projets ou des travaux.

Le programme d'aménagement d'hôtels en Indochine pour la période de 1924 à 1926 met un accent particulier sur l'aménagement hôtelier en Annam et au Cambodge. Les caractères singuliers de ces pays d'Union engendrent un mode de gérance en termes de construction des hôtels et bungalows assurée à la fois par l'administration et par les particuliers. Après avoir pris connaissance des offres financières de la société des grands hôtels indochinois et de divers hôteliers d'Annam, la conférence de 24 juillet 1923 constate que le caractère commun de ces propositions est de réclamer

- soit une garantie d'intérêt que le gouvernement général n'a pas légalement le pouvoir de consentir ;
- soit sous forme de participation aux frais initiaux ou de subventions d'exploitation très élevées pendant les premières années, une contribution financière supérieure parfois au coût des immeubles à construire et toujours à la moitié de ce coût.

La conférence estime que s'il était adoptable d''envisager en 1922, en présence des premières propositions du groupe la société des Grands Hôtels Indochinois, la cession aux intéressés, en toute priorité, en plus du terrain mis gratuitement à leur disposition, d'établissements qui devaient être construits, pour les deux tiers environ, à leurs frais, le renversement du rapport de répartition de la dépense devraient entraîner en 1923 un renversement parallèle des conclusions. L'administration a tout intérêt à prendre totalement à sa charge l'édification des hôtels neufs, et à conserver la propriété d'établissements qui peuvent par la suite représenter une valeur réalisable très importante.

2. L'Annam et le Cambodge : les grands bénéficiaires du programme d'aménagement

Le programme d'aménagement d'hôtels et d'autres types d'hébergement en service des passagers et des touristes en Indochine pour la période de 1924 à 1926 insiste sur l'aménagement hôtelier en Annam et au Cambodge. Dans le cadre de notre thèse, l'Annam dans le contexte indochinois est l'objet principal de nos recherches.

Ce programme détermine la construction des hôtels et bungalows selon deux ordres d'importance. La construction de cinq hôtels neufs avec un total de 134 chambres est classée comme en première urgence. L'exécution des travaux doit être poursuivie par des arrêtés dans un délai de trois ans. L'Annam est doté de trois hôtels offrant 44 chambres. Ces travaux sont réalisés sur les fonds du budget général et le procès-verbal de la conférence de 24 juillet 1923 évalue à 1 150 000 $[170] en chiffres ronds la dépense totale à prévoir, y compris les 150 000 $ pour un hôtel neuf de Hué sur les fonds d'emprunt. Le programme principal de première urgence est complété par les travaux d'aménagement et de construction, d'importance matérielle secondaire. Ce programme d'aménagement d'hôtels en Indochine prévoit également, comme seconde urgence, la construction de quatre hôtels et des bungalows du Haut-Tonkin, du Laos, de l'Annam dont le nombre restant à déterminer[171]. Parmi lesquels, Annam est doté de trois hôtels et d'un bungalow. Une estimation budgétaire dédiée à l'équipement de seconde urgence n'est pas encore envisagé dans ce programme, sauf dans le cas de l'hôtel de Saïgon pour un montant de 500 000 $.

D'une part, afin de mener des projets du gouvernement général, l'administration s'attache à développer l'initiative des particuliers pour les convaincre de construire et d'exploiter les hôtels prévus au plan de campagne touristique. Les efforts de l'administration dans ce sens permettent d'aboutir à la signature d'un contrat très important, passé entre le gouvernement général de l'Indochine et la société des grands hôtels indochinois. D'autre part, l'administration fait construire elle-même les bungalows administratifs dont elle confie ou tente de confier l'exploitation à des concessionnaires. Une commission administrative est chargée d'en exercer un contrôle sur la gestion. Nous prenons ultérieurement l'ensemble des bungalows administratifs au centre de l'Annam comme études de cas pour la mise en valeur du rôle du tourisme officiel dans les endroits éloignés mais permettant une continuité de voyage en Indochine[172].

[170] ANOM, GGI, 48039, 1925.3.25, Rapport de M. l'Inspecteur adjoint des Colonies P. Boisson sur le programme d'équipement touristique de l'Indochine et son exécution à l'époque du 1er mars 1925.

[171] Un hôtel neuf de Saïgon, un bungalow à Djiring, un hôtel de second ordre de Dalat, un hôtel de Tourane, un hôtel de Thanhhoa et autres bungalows du Haut-Tonkin (Langson…) et du Laos (Savannakhet…).

[172] [Voir Partie 2. Chapitre 7. II. 2. Bungalows prototypes de Tuyhoa, Quangngai et Donghoi au centre de l'Annam].

L'inventaire effectué le premier janvier 1925 par M. Boisson fait un beau récapitulatif des résultats des travaux touchant l'aménagement touristique de l'Indochine sur le fonds du budget général. Il s'agit de quatre catégories hôtels et bungalows construits, aménagés et livrés à l'exploitation en 1925 ; hôtels et bungalow en cours de construction ou en projet en 1925 ; grands hôtels liés au contrat avec la société des grands hôtels indochinois ; hôtels du groupe de Dalat (Annam). Jusqu'en 1925 sont construits, aménagés et livrés à l'exploitation quatre hôtels offrant 63 chambres et cinq bungalows de 23 chambres avec le budget de 651 795,86 $[173]. Parmi ces établissements d'hébergement, l'Annam est déjà dotée du budget général en 1925 de deux hôtels avec 20 chambres et trois bungalows de 15 chambres[174]. Cet inventaire précise également les trois hôtels de moindre importance, un bungalow avec au total 33 chambres en cours de construction ou en projet en 1925 pour un montant de 314 355,95 $[175] et l'Annam bénéficie de deux hôtels avec 26 chambres[176]. Les cinq grands hôtels et bungalows, dont trois en Annam sont réalisés sous forme de contrat entre le gouverneur général de l'Indochine et la société des grands hôtels indochinois de 1924 à 1936 tant pour la construction que pour l'aménagement sur vingt ans d'exploitation. Cette réalisation demande à l'administration un budget de 1 200 000 $[177]. Comme il s'agit d'une affaire majeure en termes de mise en hôtellerie en Indochine, nous consacrerons une partie entière concernant ce fameux contrat[178]. De même, la construction d'un hôtel neuf de Hué présente un cas particulier où l'État fait exceptionnellement un prêt sur le budget général aux particuliers, dont les Morin frères[179]. La conférence en 1923 admet une exception pour les hôtels de moindre importance en Annam mais constituant un maillon de la chaîne d'établissements jalonnant tous les 150 ou 200 km de la Route Mandarine. Ces petits hôtels sont classés

[173] ANOM, GGI, 48039, 1925.3.25, Rapport de M. l'Inspecteur adjoint des Colonies P. Boisson sur le programme d'équipement touristique de l'Indochine et son exécution à l'époque du 1er mars 1925, 33 p.

[174] Il s'agit de l'hôtel de Tour Cham de 8 chambres, de l'hôtel de Vinh de 12 chambres, des bungalows de Donghoi, Quangngai et Tuyhoa de 5 chambres de chacun.

[175] ANOM, GGI, 48039, 1925.3.25, Rapport de M. l'Inspecteur adjoint des Colonies P. Boisson sur le programme d'équipement touristique de l'Indochine et son exécution à l'époque du 1er mars 1925.

[176] Il s'agit de l'hôtel de Nhatrang et de celui de Quinhon. L'hôtel de Quinhon de 12 chambres est en état de projet en 1925.

[177] ANOM, GGI, 48039, 1925.3.25, Rapport de M. l'Inspecteur adjoint des Colonies P. Boisson sur le programme d'équipement touristique de l'Indochine et son exécution à l'époque du 1er mars 1925.

[178] [Voir Partie 2. Chapitre 6. IV. 2. Contrat du 30 janvier 1924 pour « trois hôtels neufs », dits hôtels principaux, à Angkor, Phnom-Penh et Hué et « à Djiring et Phanthiet deux hôtels ou bungalows dits hôtels secondaires »].

[179] [Voir Partie 2. Chapitre 9. II. Grand hôtel Morin de Hué (1906), vitrine de la chaine des hôtels de Morin frères].

comme première urgence au premier programme d'aménagement d'hôtels en Indochine. Grâce à cette validation, une ancienne villa est transformée en hôtel de Phanthiet de 12 chambres en 1923. Pour l'hôtel de Vinh, la conférence accepte le principe de la participation financière de l'Indochine à l'amélioration et à l'extension de l'hôtel de M. Duffet[180].

En ce qui concerne les ressources hôtelières en Indochine en 1925, Saïgon dispose de cinq hôtels pour Européens d'environ 200 chambres contenant plus de 200 lits. Ce chiffre est insuffisant, notamment au moment où les paquebots sont dans le port. Hanoï possède huit hôtels disposant de 390 chambres de 450 lits et Haïphong de quatre hôtels comportant 170 chambres et autant de lits. Le Cambodge est doté de quatre hôtels de 108 chambres. La capacité d'hébergement de ce pays d'Union est aussi tout à fait insuffisante. Il n'y a pas de statistique sur le Laos. Et, l'Annam est doté en 1925 de dix hôtels offrant 182 chambres et de quatre bungalows de 23 chambres. Dans ce pays de l'Union indochinoise, les hôtels du groupe de Dalat et les bungalows d'administration doivent rester accessibles à tous les Européens, dont beaucoup ne sont pas fortunés.

En résumé, le gouverneur général de l'Indochine octroie jusqu'en 1925 un total de 4 069 280,29 $ du budget général pour le développement de l'industrie hôtelière en Indochine. Par ce programme, l'Annam est doté de quatorze hôtels et bungalows coûtant au budget général un montant de 1 968 719,55 $[181], soit 48,38% du budget total. A ce chiffre, il faut ajouter 49 090 $ en tant que subvention annuelle pour l'exploitation des hôtels et bungalows pour la période de 1922 à 1927[182]. Outres ces dépenses, un budget de 1 842 148 $[183] est consacré à la construction et l'entretien des routes, notamment la Route Mandarine et une installation pour la mise en service de canots, etc.

[180] [Voir Partie 2. Chapitre 7. II. 3. Les petits hôtels de Tour Cham et de Vinh : une collaboration-clé entre l'administration et le secteur privé].

[181] ANOM, GGI, 48039, 1925.3.25, Rapport de M. l'Inspecteur adjoint des Colonies P. Boisson sur le programme d'équipement touristique de l'Indochine et son exécution à l'époque du premier mars 1925.

[182] Il s'agit des subventions octroyées au Langbian-Palace, Grand Hôtel de Dalat, Bungalows de Donghoi, Quangngai, Tuyhoa, hôtel de Bockor, hôtel de Kompong-Thom. Les contrats passés pour l'exploitation des hôtels et bungalows construits par l'administration mettent à la charge du budget général le paiement de subvention annuelle de 49 090$ pour la période de janvier 1922 à fin février 1927.

[183] ANOM, GGI, 48039, 1925.3.25, Rapport de M. l'Inspecteur adjoint des Colonies P. Boisson sur le programme d'équipement touristique de l'Indochine et son exécution à l'époque du premier mars 1925.

Jusqu'à cette année, l'Indochine est en phase de préparation de la circulaire ministérielle du 2 octobre 1922 favorisant la mise en tourisme dans les colonies françaises.

DOCUMENT 2.

PROGRAMME D'AMÉNAGEMENT D'HÔTELS DE TOURISME EN INDOCHINE DE 1924 À 1926, VALIDÉ PAR LE GOUVERNEUR GENERAL

Le programme d'aménagement d'hôtels de tourisme en Indochine dont l'exécution doit être poursuivie en première urgence, dans le délai de trois ans.

Première urgence

	Hôtels	**Nombre de chambres**	**Travaux à faire sur les fonds du budget général (en piastres)**				**Notes ou modalité d'exécution**
			1924	1925	1926	Au total	
	Au total pour les fonds du budget général		**350 000**	**350 000**	**300 000**	**1 000 000**	
1	Hôtel neuf de Phnom-Penh	50	100 000	140 000	140 000	380 000	
2	Hôtel neuf de Siem Reap	40 (1)	80 000	110 000	110 000	300 000	A ce chiffre s'ajouteront les 21 chambres du bungalow d'Angkor maintenu à la disposition des touristes.
3	Hôtel neuf de Nhatrang	14	60 000	20 000	0	80 000	
4	Hôtel neuf de Quinhon	10	30 000	30 000		60 000	
5	Hôtel neuf de Hué	20	50 000	100 000		150 000	Travaux à faire sur les fonds d'emprunt (en piastres)
Ce programme principal de première urgence est à compléter par les travaux ci-après, d'importance matérielle secondaire.							
6	Transformation d'un immeuble en hôtel à Phanthiet		15 000			15 000	Acquisition par le Protectorat moyennant 35 000 environ d'une ancienne villa du Duc de Montpensier, cession gratuite du Protectorat de l'immeuble. La transformation, suivant le plan approuvée par l'Administration, de ce bâtiment en hôtel, ameublement, équipement, exploitation par les soins et aux frais de M. Frasseto
7	Agrandissement et transformation de		10 000			10 000	La participation financière de la Colonie à

	l'hôtel de Vinh						l'amélioration et à l'extension de l'hôtel M. Duffet
8	Solution de la question d'hôtel pour civils à Chapa		10 000	20 000	20 000	50 000	A commencer après la saison des pluies 1924
9	Agrandissement et transformation du bungalow à Babe		25 000			25 000	A commencer dans l'hiver 1923-1924 (achèvement de l'organisation du circuit touristique du haut-Tonkin en cours d'exécution).
10	Construction de bungalow à Thakhek		20 000	20 000		40 000	
11	Construction de bungalow à Xien Khoang			10 000	30 000	40 000	
L'exécution du programme de première urgence représente une dépense totale évaluée, en chiffre ronde, à 1.150.000 $, y compris les 150.000 $ pour l'hôtel de Hué. (L'hôtel Morin Frères).							
Seconde urgence Sont classés en seconde urgence la construction d'un :							
			1924	1925	1926	Au total	
1	Hôtel neuf de Saïgon					500.000$	
2	Un bungalow à Djiring (plateau Di Linh)						Seconde étape, non indispensable, sur la route de Dalat ; bungalow simple destines surtout aux chasseurs, à construire par l'initiative privée
3	Hôtel de second ordre de Dalat						
4	Hôtel de Tourane						Moins urgent que celui de Hué
5	Hôtel de Thanhhoa						Station intermédiaire de la voie ferrée, peu fréquentée par des touristes malgré l'intérêt de ses environs
6	Autres bungalows du Haut-Tonkin (Langson…) et du Laos (Savanakhet…)						
Source: ANV1, 11337, 1923.7.24, Programme d'aménagement d'hôtels de tourisme en Indochine. Procès verbales de la conférence de 24 juillet 1923.							

En 1928, l'Indochine est prête à passer de la période de préparation à celle de la mise en œuvre prévue de la circulaire ministérielle du 2 octobre 1922. L'inventaire de l'aménagement hôtelier accompli par l'administration indochinoise en 1931 ne constitue qu'un premier pas dans l'aménagement touristique dans la colonie française en Extrême-Orient. Pour les hôtels subventionnés et arrêtés par l'administration, les crédits nécessaires sont régulièrement inscrits dans les prévisions budgétaires pour l'amélioration du renouvellement de l'ameublement et du matériel de toilette des bungalows existants. En Cochinchine, l'effort hôtelier entrepris par l'administration y est en 1931 très modeste. Les hôteliers particuliers y trouvent une clientèle immédiate suffisante pour ne pas avoir à recourir à une demande financière au gouvernement. D'ailleurs, la Cochinchine est très déshéritée au point de vue du tourisme, exception faite de Saïgon constituant un centre d'attraction et un lieu de passage de premier ordre. Au Tonkin, l'effort hôtelier entrepris par l'administration y est moindre, à part les maisons de passagers de Chora, Chodien, des lacs Babe réalisées avec le budget général. D'autres constructions sont faites avec l'aide du budget local du Tonkin tels que l'hôtel du Tamdao, etc. Pour la première destination touristique de l'Indochine, le budget général assure au Cambodge deux hôtels de 128 chambres[184], quatre bungalows[185]. Le budget local du Cambodge couvre les frais de la construction de deux bungalows moins importants sur la route reliant Saïgon et de l'hôtel du Bockor. Au Laos, l'effort hôtelier entrepris par l'administration y est moindre. Il y existe un seul bungalow de Thakhek de 6 chambres en 1931. Grâce à son emplacement stratégique, l'Annam est pourvu de l'aménagement hôtelier de la Route Mandarine portant six hôtels et quatre bungalows. En 1931, la question du développement du tourisme en Indochine ne doit plus rester cantonner aux seules régions favorisées naturellement. Elle doit avoir un programme d'ensemble défini.

Pour la période de 1931 à 1935, le gouvernement envisage de nombreuses constructions ou aménagement selon un programme à réaliser en trois ou quatre années à partir de l'exercice 1931. L'effort du gouverneur général de l'Indochine se porte également sur la bonne exploitation des établissements hôteliers dont les frais de première installation sont déjà à sa charge. C'est le cas des bungalows de Thakhet (Laos) et de Quangngai (Annam). La circulaire du premier avril 1925 du gouverneur

[184] Hôtel de Siam-Reap de 68 chambres et celui de Royal de 58 chambres.

[185] Dont celui d'Angkor est passé de 25 à 45 chambres.

général de l'Indochine prescrit que les dépenses d'entretien, d'amélioration et d'exploitation des stations ou des bâtiments touristiques sont à la charge des administrations locales. L'office indochinois du tourisme utilise divers crédits disponibles pour doter ces deux bungalows d'un mobilier confortable et d'un matériel supplémentaire se révélant indispensable à leur fonctionnement normal. L'hôtellerie est bien organisée en 1937, notamment sur le parcours de la Route Mandarine ou autrement dit la route coloniale n^0 1. Dans tous les centres importants, comme dans les chefs-lieux de province, des édifices sont élevés et aménagés.

L'industrie hôtelière en Indochine se développe très bien depuis les années trente. En 1940, « elle peut satisfaire aux exigences tant du tourisme extérieur que celui de l'intérieur, mais elle deviendra vite insuffisante si le tourisme, comme il faut l'espérer, pour l'avenir, se révèle de plus en plus prospère »[186]. Saïgon et Hanoï possèdent déjà plusieurs hôtels dont certains sont assez importants et il est difficile de trouver en 1940 tout de suite une chambre sans avoir fait la réservation plusieurs jours à l'avance. Il n'en est pas de même pour les hôtels de second ordre. En Indochine, les établissements hôteliers appartiennent en majeure partie à l'industrie privée. Le Métropole à Hanoï, le mieux tenu en Indochine avant 1940 est un hôtel privé qui rapporte le plus en termes d'exploitation hôtelière de l'Indochine. L'administration possède cependant un certain nombre d'hôtels et de bungalows qu'elle fait exploiter. Les bungalows des provinces correspondent aux exigences des personnes de passage et des touristes étrangers. Les hôtels d'Indochine les mieux équipés et le plus modernes sont achevés dans les années trente et appartiennent au gouvernement général et affermés à des concessionnaires. « Pour cela, elle fait recourt soit à l'adjudication soit à l'appel d'offre suivant l'importance de l'établissement mais trop souvent, malheureusement, les bénéficiaires de ces opérations ne possèdent pas les qualités requises pour ce genre d'industrie et l'exploitation de leurs établissements s'en ressent au point que le voyageur évite de s'y arrêter quand il le peut »[187].

La conférence du 24 juillet 1923 détermine non seulement le programme d'aménagement d'hôtels de tourisme en Indochine de 1924 à 1926 mais aussi en fixe les modalités d'exécution. Ce programme met l'accent sur l'aménagement hôtelier en

[186] ANOM, GGI, L 811 1529, 1940.12.9, Note concernant l'industrie hôtelière en Indochine.

[187] ANOM, GGI, L 811 1529, 1941.5.17, Lettre n^0 795 de M. Messner au GGI.

Annam et au Cambodge. D'une part, l'administration s'attache à encourager l'initiative des particuliers pour les décider à construire et à exploiter les hôtels prévus au plan de campagne touristique. Ses plus grands efforts dans ce sens permettent d'aboutir à la signature d'un contrat passé entre le gouvernement général de l'Indochine et la société des grands hôtels indochinois. D'autre part, l'administration fait construire elle-même les bungalows administratifs dont elle confie ou entend confier l'exploitation à des concessionnaires. Le gouverneur général de l'Indochine accorde jusqu'en 1925 une somme de 4 069 280,29 $ prélevée sur le budget général pour l'industrie hôtelière en Indochine. L'Annam occupe 48,38 % du budget total.

En 1928, l'Indochine est prête à passer de la période de préparation à celle de la mise en œuvre prévue par la circulaire ministérielle du 2 octobre 1922. L'industrie hôtelière en Indochine se développe très bien depuis les années trente. Les hôtels d'Indochine les mieux équipés et les plus modernes sont achevés dans les années trente et appartiennent au gouvernement général et affermés à des concessionnaires[188]. L'administration possède donc un certain nombre d'hôtels et de bungalows qu'elle fait exploiter. Pour l'industrie hôtelière privée, les établissements hôteliers appartiennent en majeure partie à l'industrie privée à Saïgon, Hanoï et Haïphong situées à deux extrémités de cette Union indochinoise. Les années de 1939 à 1943 constituent l'étape de renforcement et d'unification de la qualité des services d'hôtellerie face à un mouvement touristique en Indochine. Pourtant, la Seconde guerre mondiale arrête fatalement et partout le développement du tourisme en général et entrave le mouvement de l'industrie hôtelière particulièrement. Celle-ci est cependant jugée en 1940 en pleine période de développement du fait de l'impossibilité de retour des européens pendant le temps de guerre. Nous traiterons ultérieurement de la question liée à la qualité des services d'hôtellerie dans la partie de l'offre touristique. En bref, le directeur de l'office central du tourisme indochinois communique en fin de l'année 1940 au gouverneur général de l'Indochine en lui faisant un bilan portant sur l'hôtellerie en Indochine : « l'industrie hôtelière de la Colonie semble répondre suffisamment aux besoins et aux exigences d'une clientèle réduite composée de plus souvent d'éléments locaux, les touristes étrangers s'abstenant maintenant de venir en Indochine en raison des risques de

[188] Ce sont le Langbian-Palace, l'hôtel du Parc à Dalat (Annam) ; l'l'hôtel Royal à Phnom-Penh ; le grand hôtel d'Angkor à Siem Reap (Cambodge).

la navigation maritime »[189]. Il est très important à noter que la présence des grands courants touristiques notamment américains et anglais en Indochine contribue à définir un équipement touristique.

III. La validation du programme d'équipement de la Route Mandarine

1. La grande artère de communication de l'Indochine traversant l'Annam : de la Route Mandarine initiée (1387) à la route coloniale n^0 1 (1895)

La Route Mandarine, s'étendant de la porte de Chine à la frontière du Siam est la grande artère de communication terrestre joignant le nord au sud de l'Indochine et reliant les quatre capitales du Tonkin, de l'Annam, de la Cochinchine et du Cambodge. Elle donne également l'accès au point de départ d'Aranya, la gare siamoise par où arrivent à la frontière cambodgienne les voyageurs venus par chemin de fer des grands ports de Singapour et de Pénang, ou de Bangkok. La longueur totale de la Route Mandarine est de 2 567 km[190] dont 1 485 km[191] en Annam. L'essentiel du parcours se fait donc en traversant toutes les provinces de l'Annam excepté celles des hauts plateaux ce pays. Ainsi Dalat, la grande station d'altitude de l'Indochine est reliée à cette artère par deux routes orientées de l'est à l'ouest. [voir Annexes 3. La Route Mandarine : 3.1. La Route Mandarine en 1919; 3.2. La Route Mandarine en 1931].

Les premiers parcours, déjà munis de relais dits « tram » de chaque longueur de 15 à 20 km, sont initiés sous la dynastie de Ly (1028-1054) et la Route Mandarine est officiellement construite en 1387 sous la dynastie de Tran. Elle est particulièrement aménagée dans des buts politiques et économiques sous la dynastie Nguyen, notamment depuis 1809. Elle est au service de ceux qui prennent des mandats de l'Empereur afin de faire appliquer ses ordres à la population. Le mot mandarin est donc dérivé du « mandat ». C'est autrefois une piste et, à certains endroits, un sentier très accidenté. Le « tram » a pour but de fournir un relais et d'offrir un abri aux mandarins et aux messagers de l'Empereur ou à ceux qui sont en possession d'un permis spécial officiellement délivré. Le gouvernement français élargit cette piste et l'équipe de ligne

[189] ANOM, GGI, L 811 1529, 1940, Lettre n^0 7463 4e en date de 16.11.1940 au GGI afin de lui donner des renseignements généraux sur la question hôtelière en Indochine.

[190] Office indochinois du tourisme, *La Route Mandarine, une route de 2567 km*, Paris, Imprimeur Atlantique, vers 1931, 10 p.

[191] En ligne : http://www.aavh.org/?p=3743.

télégraphique (1 720 km)[192] et de services postaux. Après la prise de Hué en 1885, les quatre études de routes (coûtant 3 400 $)[193] sont effectuées. Ce qui permet les travaux de rectification de la Route Mandarine dans sa traversée du massif du Col des Nuages surtout la partie située entre la lagune de Lang-Co et la baie de Tourane (Annam). Ces travaux demandent une main-d'œuvre journalière de 1 000 à 1 200 travailleurs annamites et un personnel militaire de 9 officiers et 76 sapeurs[194]. « Il a été dépensé 311,000 francs pour 13 kilomètres de plate-forme de route à 3 mètres de largeur, sans aucun travail d'art définitif, soit environ 24.000 francs par kilomètre »[195] . Depuis juin 1888, les travaux de rectification commencés par le Génie sont suspendus. Ils sont aux seuls frais de la Cour de Hué suivant un tracé déterminé par le service des Travaux Publics et sous la direction d'agents français pour la période de 1888 à 1894. Bien que la nouvelle route soit restreinte aux dimensions d'une voie muletière, elle n'est point achevée en raison des difficultés du terrain et par suite de l'insuffisance de la main-d'œuvre.

Toutefois, l'année 1895 marque le transfert officiel de la Route Mandarine, symbolisant la puissance royale, à la route coloniale n^0 1, représentant les pouvoirs coloniaux, par les travaux de construction qui sont menés de 1895 à 1898. Grâce à ce transfert, cette route est ainsi incorporée d'une longueur de 156 km, qui relie Hanoï à la frontière de Chine et d'une autre longueur de 643 km reliant Saïgon à Phnom-Penh et à Battambang. Sous l'énergique impulsion donnée par le gouverneur général Doumer, de nombreux travaux s'accomplissent et la route s'améliore lentement[196]. Au début des années 1900, la Route Mandarine est praticable par sections seulement aux pousses-pousses et aux voitures légères. Dans sa majeure partie, elle offre des pistes où seuls les piétons et les cavaliers peuvent circuler. Les travaux d'élargissement et de mise en état carrossable de cette route sont effectués en 1913. Depuis cette date, l'œuvre entreprise est continuée sans interruption. La route possède une largeur de plate-forme de six mètres. Les ponts en béton armé ou en fer, certains sont de vrais ouvrages d'art qui

[192] Office indochinois du tourisme, *La Route Mandarine, une route de 2567 km*, Paris, Imprimeur Atlantique, vers 1931, 10 p.

[193] COSSERAT Henri, *Route Mandarine de Tourane à Hué*, BAVH n^{0}1 de 1920, 135 p.

[194] De 1 000 à 1 200 puis 1 500 travailleurs annamites payés de 0,4 fr à 0,6 fr par jour, d'août 1887 à février 1888.

[195] COSSERAT Henri, *Route Mandarine de Tourane à Hué*, BAVH n^{0}1 de 1920, p. 108.

[196] L'ancienne route annamite du col est complètement délaissée, le col des Nuages étant enfin devenu tout à fait accessible par la nouvelle route.

peuvent supporter une charge roulante de 15 tonnes. Les travaux exécutés activement et « les automobiles roulent sans danger tout le long de ce magnifique et si pittoresque ruban de route. Cela, c'est l'époque présente, sur laquelle je n'ai pas à m'appesantir. Je constaterai seulement avant de terminer qu'il nous a fallu de 1883 à 1918, soit près de 35 ans, pour arriver à ce résultat ! Mais aussi quel résultat! Deux bonnes routes : une voie ferrée et une route automobilable, qui permettent toutes deux de se rendre de Tourane à Hué en moins de quatre heures»[197]. La Route Mandarine n'est plus une simple piste cavalière dont on poursuit l'aménagement en 1921, ce qui permet désormais de désenclaver l'Annam du reste de l'Indochine, qui auparavant n'était accessible que par voie maritime. Au premier janvier 1925, les dépenses faites s'élèvent à 1 300 000 $[198]. A cette date, 93 % de la longueur totale de la route est empierrée et donc « automobilable », soit 2 381 km[199]. En outre, 162 km en terrassements sont praticables aux automobiles en saison sèche. Il ne reste plus qu'à construire un tronçon de 23 km environ, entre Hoa-Trinh et Phan-Ri dans le Sud-Annam. Malgré cette lacune, on peut aller en 1925 en automobile de la frontière de Chine à la frontière du Siam, en utilisant entre Phanrang et Phanthiet un détour obligatoire soit en chemin de fer ou soit par les routes coloniales n^0 11 et 12 donnant accès au sanatorium de Dalat. Un nombre considérable de ponts sont construits, beaucoup d'entre eux mesurant de 200 à 500 mètres et un de plus de 1 100 mètres de long. Les trois grands ponts entre Nhatrang et Tuyhoa sont inaugurés en juin 1929[200]. En ce qui concerne les bacs, ils sont au nombre de quarante en 1918 et il n'en reste plus que cinq qui doivent encore être remplacés par des ponts vers la fin de 1930. Le tronçon de Phanrang à Phanthiet également achevé en 1930 permet de la frontière de la Chine à celle de Siam, une magnifique succession de routes qui offre sans cesse, un intérêt toujours renouvelé par la diversité des pays traversés.

Le grand aménagement de la Route Mandarine sert avant tout l'intérêt économique de l'Indochine. L'équipement de la grande voie de communication entre le nord et le sud de l'Indochine, permet aux voyageurs d'accomplir depuis 1930 la longueur totale de cette route de 2 567 km en sept ou huit jours en voiture. Pourtant, les

[197] COSSERAT Henri, *Route Mandarine de Tourane à Hué*, BAVH N°1 de 1920, p. 135.

[198] POUYANNE, *Les Travaux Publics de l'Indochine*, IDEO, 1926.

[199] *Ibid*.

[200] NGUYEN Hoang, « Sur la Route Mandarine, inauguration de trois grands ponts, entre Nhatrang et Tuy-Hoa », *Echo Annamite* 24 iuin 1929.

touristes disposant de deux ou trois semaines peuvent, moyennant quelques déviations, visiter la plupart des merveilles de l'Indochine et ils peuvent obtenir le maximum de confort à un taux raisonnable en cette Union indochinoise. Pour la valorisation des patrimoines et pour la mise en tourisme en Annam, il faut mettre en valeur les gouverneurs généraux de l'Indochine « M. Albert SARRAUT…et Maurice LONG… qui, par l'établissement de routes automobilables, ont permis l'exploration touristique de l'Annam »[201] .

2. Le programme d'équipement de la Route Mandarine et l'équipement hôtelier

Par son emplacement stratégique, l'Annam se trouve au centre, par voie de terre (routes et chemin de fer) et par voie maritime (ports d'escale à Tourane, à Quinhon et à Camranh), reliant du nord au sud des pays d'Union indochinoise. Ces voies de communication se développent rapidement. Pour cette raison, l'administration doit jouer un rôle majeur voire dominant en termes d'aménagement en Annam pour maintenir la continuité des liaisons entre les pays de cette colonie. Une possibilité d'accès à Aranya, gare terminale du Siam reliant les grands ports de Singapour, de Penang ou de Bangkok est ainsi créée par l'administration[202].

La conférence du 14 juillet 1923 fixe l'ordre d'urgence des travaux à effectuer, après avoir décidé de l'intervention de l'administration dans l'industrie hôtelière. Le premier programme de construction initiale des hôtels en Indochine en 1923 mené par l'administration permet à la Route Mandarine un équipement de première importance. Cette route est la voie sur laquelle nous devons drainer les touristes venant en Indochine pour visiter les ruines d'Angkor. Le programme d'« équipement de la route Mandarine »[203] est constaté comme première urgence pour le début des années vingt. Cet équipement centré sur l'Annam, est important et indispensable. Il répond non seulement aux demandes de tourisme mais aussi aux besoins économiques de l'Indochine. L'administration admet que les besoins économiques sont plus importants que les demandes touristiques dans la balance d'urgence de ce plan d'équipement en

[201] Collection du Vieux Hué, *L'Annam, guide du touriste, Hanoi,* Imprimerie d'Extrême-Orient, 1921, avant la première page.

[202] Par contre, l'aménagement d'une soixantaine mille piastres prévu pour le Tonkin présentant un intérêt exclusivement touristique ne constitue pas une nécessité immédiate pour la même période de 1924 à 1926.

[203] ANOM, GGI, 48039, 1925, Note en mai 1925 de Lochard, directeur des Affaires Economiques, joint de la page 27 du rapport de M. Inspecteur adjoint des Colonies P. Boisson sur le programme d'équipement touristique de l'Indochine en date de 25 mars 1925.

Annam dans les années vingt. M. Lefèvre, ingénieur en chef des travaux publics à Hué confirme que le programme d'équipement de la Route Mandarine est approuvé par un arrêté du résident supérieur en Annam en décembre 1921. Les modifications au cours de réalisation de cet arrêté apportent des résultats concrets, mieux adaptés au contexte local et au profil des clients visés.

La Route Mandarin, reliant Saïgon-Hanoï en traversant l'Annam, reçoit donc l'équipement hôtelier qui lui est indispensable. Ce programme d'équipement hôtelier permet à l'Annam la construction et l'aménagement des hôtels de premier ordre à Dalat (hôtel du Parc), à Hué (projet de construction d'un hôtel neuf transformé ultérieurement en celui d'agrandissement de l'hôtel Morin de Hué). Ce programme dote également l'Annam des hôtels de second ordre de Phanthiet et Nhatrang et de Quinhon et en plus, des trois bungalows de Tuyhoa, Quangngai et Donghoi. Ce qui permet la réalisation du circuit de Saïgon à Hanoï, et d'offrir depuis 1928 plus de facilités aux touristes. Les modifications au cours de la réalisation du programme, qui est déterminé par un arrêté du résident supérieur de l'Annam, permet ainsi en Annam

- l'ajournement des constructions de l'hôtel neuf de Tourane, de celui de Vinh (ne seront jamais réalisés) ;
- des mises au points engendrant des changements de terrain pour les hôtels à Hué et à Nhatrang ;
- la construction de l'hôtel du Parc, etc.

Depuis longtemps, l'administration se rend compte de la nécessité d'avoir des points d'étapes et des installations suffisants pour recevoir les voyageurs. Dans ce but, elle créé, tout d'abord, une série d'hôtels, habituellement dénommés « *bungalows* » et demeurant propriété administrative. Ces constructions répondent aux besoins des fonctionnaires ou des commerçants en déplacement. Puis en raison du développement du trafic dû à la multiplication des automobiles, l'administration construit en y consacrant un important budget, d'autres hôtels sur des plans plus vastes, capables d'héberger un fort courant de touristes. Sur le long de la Route Mandarine sont donc construits des hôtels, des gîtes d'étapes normales de nuit à Nhatrang, Vinh, Quinhon, disposant d'une dizaine de chambres, sauf quatorze à Nhatrang[204]. Ils sont parfois

[204] 14 chambres à Nhatrang, 12 à Vinh disponibles en 1925 et des chambres logeables à Quinhon.

remplis par une clientèle de petits groupes de touristes, voyageant en autocar d'une dizaine de places ou dans quelques voitures particulières.

En plus, les bungalows administratifs de Tuyhoa, Quangngai et Donghoi au centre de l'Annam offrent initialement chacun cinq chambres. Édifiés pour servir des clients européens au milieu de la journée, ils sont souvent transformés en gîtes d'étapes de nuit à cause de l'insuffisance de service d'hébergement à Nhatrang, Quinhon, Tourane, Hué et Vinh. Faute de cette insuffisance d'hébergement en quantité et en qualité en Annam, jusqu'en 1925, les voyageurs doivent manger et dormir même dans des écoles, des résidences, voire chez des Chinois à Nhatrang, dans des sampans de la rade à Quinhon. Ils sont obligés de manger dans les véritables « gargotes » de Quangngai et de Donghoi. La construction et l'aménagement de l'hôtel de Hué, sont effectués afin de rendre service aux flux des passagers qui deviennent plus importants depuis la mise en service de la voie ferrée reliant la ville de Hué à Hanoï. On prévoit donc naturellement un nombre de chambres plus élevé à Hué, où les touristes doivent séjourner deux ou trois jours et demander des besoins locaux plus importants. Le grand hôtel de Hué[205] compte en 1925 un nombre de 35 chambres et 50 lits[206]. Le grand hôtel de Tourane dispose un nombre de 20 chambres avec 20 lits. Ces deux derniers hôtels appartiennent aux Morin frères. Malgré la proximité de Hué, la construction d'un hôtel neuf à Tourane doit être mis en étude en 1925, tout en sachant que l'arrangement entre la société des grands hôtels indochinois et les Morin frères doit se faire. D'ailleurs, la construction de cet hôtel devrait être classée comme première urgence dans le plan d'équipement touristique de cette colonie quand l'escale en port de Tourane des paquebots de la Société Contractuelle est décidée. La construction de l'hôtel de Quinhon est une urgence indiscutable en 1925. Il y a un engagement de prix envers M. Anziani lié au commencement d'exécution par l'achat du terrain et à nouveaux les Morin Frères doivent y être présents.

En bref, l'Annam est pourvu de l'aménagement hôtelier de la Route Mandarine comprenant en 1925 dix hôtels offrant 182 chambres et quatre bungalows, gîtes d'étape ou points d'arrêt ou installations neuves de 23 chambres à Nhatrang, Tuyhoa, Quinhon,

[205] Établissement de second ordre.

[206] 50 lits selon le rapport de M. Boisson en 1925. Or il s'agit d'un hôtel de 40 chambres en 1924, selon ANV4, RSA, 2991, 1924-1928, Projet d'agrandissement d'hôtel Morin de Hué (Hôtel neuf à Hué).

Quangngai, Tourane, Hué, Donghoi, Vinh, Thanhhoa, etc[207]. En 1931, grâce aux programmes d'équipement hôtelier de la route mandarine, l'Annam est doté en tout de trente établissements, dont vingt-trois hôtels et cinq bungalows, un auberge et un type d'hébergement sans détails confirmant si c'est une auberge ou un bungalow[208]. Dans l'aménagement hôtelier de la Route Mandarine, le gouvernement général joue un rôle majeur en créant l'essentiel de cette armature hôtelière de l'Indochine pour le tourisme officiel. Et les Morin frères contribuent à tenir un rôle analogue dans le secteur privé pour l'hôtellerie en Annam. La dernière partie de ce chapitre permettra de considérer la chaîne des hôtels des Morin frères car il s'agit des éléments essentiels constituant la mise en tourisme en Annam. Par leurs contributions en faveur de l'hôtellerie et du tourisme en Annam, les Morin frères sont considérés comme le fil directeur de cette thèse. [voir Annexe 4. Remarques sur l'hôtellerie en Annam à la fin de la deuxième décennie du vingtième siècle].

Pour les années trente, l'Indochine est équipée au total de cent vingt-deux hébergements offrant 2 494 chambres[209] au service des touristes et passagers dont quatre-vingt-trois hôtels de 2 215 chambres, trente-trois « Hôtels-Bungalows »[210] de 215 chambres, cinq bungalows de 62 chambres et une auberge de 2 chambres en 1938[211]. La Cochinchine possède vingt-quatre hébergements au total (dont treize hôtels tous privés[212] et onze « Hôtels-Bungalows ») offrant 683 chambres. Saïgon occupe 76% du total des chambres de ce pays d'Union et Cap St-Jacques 11,1%. Le Tonkin a trente-et-un hôtels offrant 751 chambres[213] et Hanoï, capital d'Indochine occupe 46,7%, Haïphong, grand port d'Indochine (19,2%), Doson et Tamdao. Le Cambodge possède vingt-deux hébergements au total offrant 370 chambres, dont neuf hôtels, douze « Hôtels-Bungalows » et un bungalow en occupent la majorité Angkor - Sieam Reap

[207] Pourtant, le rapport effectué par le directeur de l'office indochinois du Tourisme et de la Propagande ne précise que 6 hôtels et 4 bungalows. (ANOM, FOM, c.594, d.582, 1931.3.9).

[208] Office indochinois du Tourisme et de la Propagande, *Liste des hôtels et bungalows de l'Indochine*, Hanoï, Imprimerie Tonkinoise, 1931, 16 p.

[209] Sans compter celles de quatre hôtels à Tonkin et au Cambodge, restant indéfinies.

[210] Malgré les notions sur le classement de trois types d'hébergement a vocation touristique du CCT en 1931.

[211] Office central du tourisme indochinois, *Glimpses of a great tourist country French-Indo-China at the beginning of 1938*, Saïgon, s.m.d, 1938, 68 p.

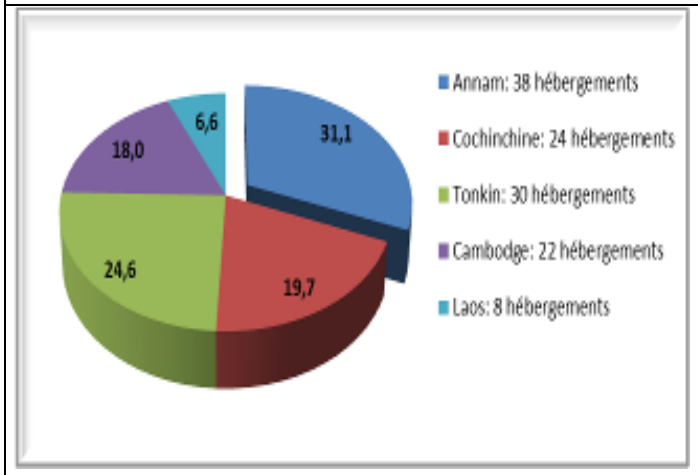
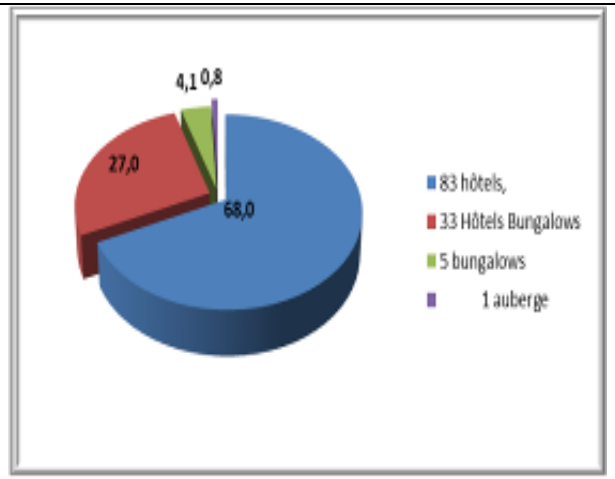
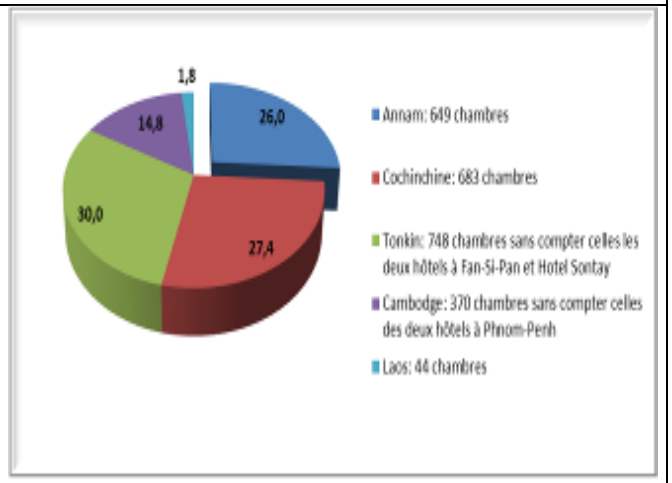
[212] ANOM, GGI, L 811 1528, 1939, Renseignements sur le tourisme demandés par l'Agrido pour M. L'inspecteur des colonies du Montcel.

[213] Sans compter celles les deux hôtels à Fan-Si-Pan et Hôtel Sontay (Namdinh), restant indéfinies et des Bungalows dans le Haut-Tonkin.

(34,1% du total des chambres) et Phnom-Penh (34,6%). Le Laos, où moins de touristes se rendent, propose également huit hébergements de 44 chambres dont un hôtel, six « Hôtels-Bungalows » et un bungalow.

DOCUMENT 3.

HÔTELLERIE EN INDOCHINE À LA FIN DES ANNÉES TRENTE DU XX^{e} SIÈCLE

NOMBRE D'ETABLISSEMENTS HOTELIERS DES PAYS DE L'INDOCHINE	TYPE D'ETABLISSEMENTS HOTELIERS	NOMBRE DE CHAMBRES DES PAYS DE L'INDOCHINE
		

Sources :

- Office central du tourisme indochinois, *Glimpses of a great tourist country French-Indo-China at the beginning of 1938*, Saïgon, s.m.d, 1938, 68 p.
- TAUPIN, *Guide touristique général de l'Indochine (Guide alphabétique Taupin)*, Hanoï, Edition G. Taupin & Cie, 1937, 450 p.

En 1938, l'Annam, le cœur de nos recherches, est à la fois « centre d'Asie française »[214] et capitale de la Cour d'Annam. Il possède le plus grand nombre d'hébergements des pays d'Indochine. Il y existe un total de trente-huit sites d'hébergement, dont vingt-neuf hôtels (douze privés)[215], quatre « Hôtels-Bungalows », trois bungalows et une auberge offrant 649 chambres sans compter les villas et appartements meublés à louer chez les entrepreneurs dont les Morin frères ou chez les particuliers. D'ailleurs, les types d'hébergement au service des touristes et des passagers y sont des plus variés dans cette colonie française. Les grands centres de curiosités d'Annam tels que Dalat, Hué, Nhatrang, Quinhon, Phanthiet occupent la majorité des hôtels et des autres types d'hébergement. Dalat possède quatre hôtels de 150 chambres (non compris les villas des particuliers) ; Hué est munie de deux hôtels avec 78 chambres. Nhatrang: trois hôtels de 59 chambres ; Qui-Nhon : trois hôtels de 49 chambres ; et Phanthiet : deux hôtels de 35 chambres[216]. Il faut ajouter à cet inventaire, réalisé par l'office central du tourisme indochinois en 1938, dix-neuf maisons de passagers, offrant chacune 2 chambres en général, en Indochine dont onze en Annam (notamment trois à Quangbinh), trois au Tonkin, deux en Cochinchine et deux au Laos et il faut également ajouter les 2 chambres de passagers dans chaque bâtiment dépendant de la Résidence à Faifoo, Tamky (Annam) et à Thaibinh (Tonkin). Il est important de signaler que l'inventaire effectué par l'office central du tourisme indochinois en 1938 n'est pas complet. Ces chiffres ne recouvrent pas tous les types d'hébergement tels que, un hôtel à Thuan-An, station balnéaire près de Hué, le grand hôtel du commerce à Quangngai, les appartements, villas à louer à Hué, Dalat, Banghoi, etc. Il est à noter qu'il existe un certain nombre d'inventaires sur l'hôtellerie autour des années 1937-1938 et les statistiques ne sont pas les mêmes[217]. Il existe juste une petite

---

[214] Bureau du tourisme de Hué, *Notice touristique sur Annam,* Hanoï, Imprimerie d'Extrême-Orient, 1926, p. 7.

[215] ANOM, GGI, L, 811 1528, 1939, Renseignements sur le tourisme demandés par l'Agrido pour M. L'inspecteur des colonies du Montcel, 29 p.

[216] Office central du tourisme indochinois, *Glimpses of a great tourist country French-Indo-China at the beginning of 1938,* Saïgon, s.m.d, 1938, 68 p.

[217] TAUPIN, *Guide touristique général de l'Indochine* (Guide alphabétique Taupin), Hanoï, Edition G. Taupin & Cie, 1937, 450 p ;

Bureau du Tourisme en Indochine, *Les grandes chasses en Indochine,* Saïgon-Cochinchine, Imprimerie A.Portail, 1937, 63 p ;

La France touristique, thermale, climatiques- France d'outremer, *Indochine (Annam, Cambodge, Cochinchine, Laos – Tonkin). Renseignement sur les stations françaises climatiques-Thermales – Touristiques*, Paris, Fascicule 23, Imprimée en France, 1939, 56 p ;

et …etc.

discordance de peu d'importance. Et d'ailleurs, ces statistiques ne recouvrent jamais suffisamment les types d'hébergement de moindre importance notamment ceux gérés par les indigènes et par les chinois. Pourtant, après avoir croisé les sources en français, en anglais et en « quốc ngữ », afin de vous faire un bilan le plus riche possible de l'hôtellerie en Indochine des années trente, nous permettons de vous présenter une combinaison des statistiques effectuées par Taupin, « *Guide touristique général de l'Indochine (Guide alphabétique Taupin)* » et les données d'une publication du tourisme officiel de l'Indochine, celle de l'office central du tourisme indochinois imprimée a Saïgon en 1938, mais la version en anglais « *Glimpses of a great tourist country French-Indo-China at the beginning of 1938* ». Pour cet éditeur, les guides ou les publications à vocation touristique en versions de différentes langues ne sont pas les mêmes en termes de contenu et en manière de présentation. La version en anglais, fournit des informations, des données et des renseignements beaucoup plus précis et avec des détails pratiques que dans les sources françaises. Ce qui est conforme au profil des touristes anglo-saxons, dont les Américains. Ces derniers sont les plus importants du marché touristique en Indochine dans les années trente.

Pour une bonne gestion de l'hôtellerie, l'administration octroie des subventions annuelles aux hôtels et bungalows lui appartenant, par des budgets généraux ainsi que des budgets locaux. En général, l'organisation hôtelière en Indochine est bien faite vers la fin des années trente. [voir Annexe 5. Aperçu sur l'hôtellerie en Annam dans le contexte indochinois, à la fin de la troisième décennie du vingtième siècle].

L'inventaire de l'hôtellerie en Indochine à la fin des années trente permet de repérer les divers types d'hébergement et leurs caractéristiques. Il est à noter que les dix-neuf maisons de passagers en Indochine, offrant en 1937 chacune 2 chambres en général, (dont 11 en Annam, notamment 3 à Quangbinh, 3 au Tonkin, 2 en Cochinchine et 2 au Laos)[218] ne font pas partie de cet inventaire. D'ailleurs, il existe uniquement 6 chambres de passagers en Annam et au Tonkin. Ce type d'hébergement, très rare, ne fait pas non plus partie de cet inventaire. Chaque bâtiment dépendant souvent de la résidence à Faifoo, Tamky (Annam) et à la ville de Thaibinh (Tonkin) offre seulement les 2 chambres pour les personnes de passage. Ces derniers types d'hébergement sont de beaux témoins des efforts de l'administration en matière d'aménagement touristique

[218] TAUPIN, *Guide touristique général de l'Indochine (Guide alphabétique Taupin)*, Hanoï, Édition G. Taupin & Cie, 1937, 450 p.

dans les endroits éloignés, notamment en Annam sur la Route Mandarine. Ce qui permet non seulement une continuité pour des voyageurs en Indochine mais aussi une possibilité de connaître les merveilles de cette colonie française dont l'accessibilité est difficile et bien sûr la présence du secteur privé y est presque absente.

Par son emplacement stratégique sur la Route Mandarine, l'Annam assure la liaison, par voie de terre et par voie maritime, en reliant du nord au sud les pays de l'Union indochinoise. Pour des fins touristiques, cette route est la voie sur laquelle l'Indochine doit drainer les touristes venant en cette Union indochinoise pour visiter les ruines d'Angkor. Pour cette raison, l'administration doit jouer un rôle majeur voire dominant en termes d'aménagement en Annam afin de maintenir une continuité des relations dans les pays de cette colonie. L'administration prouve son rôle majeur permettant une « armature hôtelière » en Indochine tout en mettant son accent sur l'Annam, par son atout de Route Mandarine avec ses caractéristiques stratégiques. Le programme d'«équipement de la route Mandarine »[219] est constaté comme première urgence au début des années vingt, non seulement aux demandes de tourisme mais aussi aux besoins économiques de l'Indochine. Il est à noter que le programme d'équipement de la Route Mandarine, qui est approuvé par un arrêté du résident supérieur de l'Annam en décembre 1921, contribue à constituer le programme le programme d'équipement touristique de l'Indochine en 1922.

IV. Cambodge et Annam au cœur du contrat d'aménagement hôtelier le plus important de l'Indochine

1. Nécessité du contrat de 1 200 000 $ valable pour vingt ans (1924-1943) et son avenant, passés entre l'administration et la société des grands hôtels indochinois

La circulaire ministérielle du 2 octobre 1922 donne des directives de la métropole pour la mise en tourisme dans ses colonies. Elle leur impose ainsi le programme d'équipement touristique. Ce programme touristique colonial est contextualisé en Indochine la même année par un programme d'équipement hôtelier. Il s'agit d'un programme d'ensemble destiné à assurer en Indochine un équipement hôtelier susceptible d'attirer vers ce pays une partie du courant touristique mondial. La

[219] ANOM, GGI, 48039, 1925, Note en mai 1925 de Lochard, directeur des Affaires Economiques, joint de la page 27 du rapport de M. Inspecteur adjoint des Colonies P. Boisson sur le programme d'équipement touristique de l'Indochine en date de 25 mars 1925.

conférence de 24 juillet 1923 détermine non seulement un programme d'aménagement d'hôtels en Indochine de 1924 à 1926 mais aussi elle en fixe les modalités d'exécution. Après avoir pris connaissance des offres financières de la société des grands hôtels indochinois et de divers hôteliers d'Annam, le comité central du tourisme constate que le caractère commun de ces modalités est de réclamer soit une garantie d'intérêt. Toutefois, l'administration n'a pas légalement le pouvoir de consentir cette garantie, soit sous forme de participation aux frais de premier établissement, soit sous forme de subventions d'exploitation très élevées pendant les premières années. La contribution financière de l'hôtelier intéressé est parfois supérieure au coût des immeubles à construire et toujours à la moitié de ce coût.

L'administration a donc tout intérêt à prendre totalement à sa charge l'édification des hôtels neufs, et à conserver la propriété d'établissements qui peuvent par la suite représenter une valeur réalisable très importante. Cette conférence estime envisager des premières propositions de la société des grands hôtels indochinois portant cession aux intéressés, en plus du terrain mis gratuitement à leur disposition, d'établissements en projet de construction, pour les deux tiers environ, à leurs frais, le renversement du rapport de répartition de la dépense devant entraîner en 1923 un renversement parallèle des conclusions. L'exploitation des hôtels en projet est ensuite concédée sur appel d'offres. La fourniture du mobilier et du matériel, au moins pour les grands établissements, est laissée à la charge du concessionnaire pour une durée de contrat assez longue, leur permettant ainsi l'amortissement. Dans ces conditions, l'administration peut percevoir immédiatement une rémunération pour la location de ses immeubles. Ce qui est conforme au cahier des charges établi par l'administration. L'appel d'offre n'est pas jugé uniquement d'après les conditions financières offertes. Au contraire, conformément à la ligne de conduite observée jusqu'ici par l'administration, une grande importance est donnée à la capacité professionnelle des soumissionnaires et des garanties qu'ils présentent pour une bonne exploitation.

2. Contrat du 30 janvier 1924 pour « trois hôtels neufs », dits hôtels principaux, à Angkor, Phnom-Penh et Hué et « à Djiring et Phanthiet deux hôtels ou bungalows dits hôtels secondaires »[220]

L'administration fait construire dans ce but et entièrement à ses frais, un certain nombre d'hôtels et de bungalows qui permettent de constituer l'« armature hôtelière », car l'industrie hôtelière exige une mise de fonds restant parfois improductives d'intérêts et dont peu de particuliers peuvent assumer les frais. La construction et l'exploitation de certains hôtels situés au Cambodge et en Annam sont confiées, en 1924 à la société des grands hôtels indochinois**.** Le contrat passé entre le gouvernement général et la société des grands hôtels indochinois est signé le 30 janvier 1924 et approuvé à la même date en commission permanente du conseil de gouvernement. L'administration fait construire, par cette société, à Angkor, Phnom-Penh et Hué trois hôtels neufs dits hôtels principaux, à Phanthiet un hôtel et à Djiring un bungalow, classés comme hôtels secondaires. Et elle concède l'exploitation à la société des grands hôtels indochinois après l'achèvement des travaux. L'hôtel dont la construction paraît la plus urgente est celui de Phnom-Penh. L'administration remet, après l'achèvement des travaux de construction, ces cinq hôtels à la société des grands hôtels indochinois qui les exploite. L'Annam est doté de deux hôtels et un bungalow offrant au minimum 60 chambres sur le total de cinq hôtels d'une capacité d'au moins 158 chambres[221]. Ce contrat se concentre donc sur deux points : la construction, l'aménagement de ces cinq hôtels offrant au moins 158 chambres[222] et leur exploitation. Dès la signature de ce contrat en 1924, le gouvernement souscrit un engagement de dépenses de 1 200 000 $ sur le total de 1 498 000 $ du budget dédié à la construction et au mobilier ainsi qu'à l'équipement. Au début de la mise en œuvre du tourisme en Indochine, l'Annam occupe 32,91 % du budget total. Le gouvernement consacre deux tiers du budget au Cambodge, première destination touristique de l'Indochine par ses fameuses ruines d'Angkor[223].

[220] ANOM, GGI, 48039, 1925.3.25, Rapport de M. l'Inspecteur adjoint des Colonies P. Boisson sur le programme d'équipement touristique de l'Indochine et son exécution à l'époque du 1er mars 1925, p. 9.

[221] L'hôtel Morin à Hué possède de 40 chambres, celui de Phanthiet de 12 chambres et le bungalow de Djiring de 8 chambres.

[222] 58 chambres pour Phnom-Penh, 40 pour Angkor, 40 pour Hué, 12 pour Phanthiet et 8 pour Djiring.

[223] ANOM, GGI, 48039, 1925.3.25, Rapport de M. l'Inspecteur adjoint des Colonies P. Boisson sur le programme d'équipement touristique de l'Indochine et son exécution à l'époque du 1er mars 1925.

DOCUMENT 4.

CAMBODGE ET ANNAM AU CŒUR DU CONTRAT PASSÉ ENTRE LE GOUVERNEMENT GENERAL DE L'INDOCHINE ET LA SOCIETE DES GRANDS HOTELS INDOCHINOIS EN 1924 CONSTITUANT L'ARMATURE DE L'HOTELLERIE EN INDOCHINE

Le contrat signé entre le gouvernement général de l'Indochine et la société des grands hôtels indochinois en date de 30 janvier 1924 détermine des hôtels et bungalows construits par le budget général pour la période de 1924 à 1926 dont l'exécution de la construction d'un délai de trois ans et l'exploitation en vingt ans sont assurées par cette société.

Hôtels	***Chambres***	***Budget forfaitaire pour la construction***	***Budget forfaitaire pour le mobilier et le matériel***
Hôtels principaux en Indochine			
Phnom-Penh	58	470 000 $	105 000 $
Angkor	40	350 000 $	80 000 $
Hué	40	300 000 $	75 000 $
(1)	138	1 120 000 $	260 000 $
Hôtels secondaires en Indochine			
Phanthiet	12	30 000 $	18 000 $
Djiring	8	50 000 $	20 000 $
(2)	20	80 000 $	38 000 $
(1) + (2)		1 200 000 $	298 000 $
AU TOTAL pour la construction et le mobilier	**158**	**1 498 000 $**	
Dont les hôtels et bungalow en Annam			
Hué	40	300 000 $	75 000 $
Phanthiet	12	30 000 $	18 000 $
Djiring	8	50 000 $	20 000 $
		380 000 $	113 000 $
AU TOTAL pour la construction et le mobilier	**60**	**493 000 $**	

Source : ANOM, GGI, 48039, 1925.3.25, Rapport de M. l'Inspecteur adjoint des Colonies P. Boisson sur le programme d'équipement touristique de l'Indochine et son exécution à l'époque du 1er mars 1925.

Le contrat signé en 1924 entre le gouvernement général de l'Indochine et la société des grands hôtels indochinois se concrétise par un prêt d'une somme maximale de 1 200 000 $ admis à cette société sans intérêt pendant les dix premières années, puis moyennant un intérêt de 4 % puis de 6 % pendant les deux périodes de cinq ans. Cette société doit s'engager par contrat, dans un délai fixé, de contracter une assurance propre couvrant tous les risques de perte ou de dégradations de la valeur de chacun des hôtels remis. Par l'importance de ce contrat confirmant la place du tourisme officiel en Indochine, c'est le gouverneur général de l'Indochine qui prend directement la validation de travaux respectifs après l'accord avec cette société.

C'est le gouvernement général de l'Indochine et la société des grands hôtels indochinois qui déterminent par arrêtés l'emplacement et le nombre des chambres de ces hôtels. Les plans, les dessins et les cahiers des charges nécessaires pour l'exécution des travaux sont établis par l'administration et approuvés définitivement par le gouverneur général de l'Indochine après l'accord avec la société des grands hôtels indochinois. Cette société prend la responsabilité de l'exécution de la construction par ses sous-traitants qui sont validés par l'administration. Elle passe donc, après appel à la concurrence, tous les marchés nécessaires qui doivent être approuvés par le gouverneur général de l'Indochine ou son délégué. Les agents de l'administration assurent le suivi et le contrôle des travaux. Le gouvernement général rembourse à la société des grands hôtels indochinois les sommes réellement payées par elle pour les travaux, les fournitures, la mise en place des appareils de canalisations sanitaires et de distribution d'eau et d'électricité, etc. L'administration accorde à cette société une augmentation sur ces sommes de 3 % pour les frais de surveillance. Si après l'achèvement des travaux, le total des dépenses pour chaque hôtel n'atteint pas le maximum attribué, la moitié de la différence entre le total du budget alloué et les dépenses réelles est attribuée à la société à titre de prime d'économie. La fin des travaux doit s'effectuer dans le délai de trente mois au plus tard à compter de l'approbation du projet correspondant par le gouverneur général de l'Indochine, en juillet 1927. Pour les garanties d'exécution des clauses relatives à la construction, un arrêté du gouverneur général de l'Indochine met la société en demeure de satisfaire aux clauses du contrat et aux dispositions du projet de travaux approuvés.

DOCUMENT 5.

DEPENSES DU GOUVERNEMENT GÉNÉRAL POUR LES VINGT ANS D'EXPLOITATION (1924-1943)
DE LA SOCIETE DES GRANDS HOTELS INDOCHINOIS
POUR LES CINQ HOTELS CONSTITUANT L'ARMATURE DE L'HOTELLERIE DE L'INDOCHINE

Suite au contrat signé le 30 janvier 1924, valable en vingt ans, entre le gouvernement général de l'Indochine et la société des grands hôtels indochinois, un emprunt de 1 200 000 $ est octroyé pour la construction, l'aménagement et l'exploitation (y compris l'achat des terrains) des trois hôtels dits hôtels principaux à Angkor, Phnom-Penh et Hué et les 2 hôtels ou bungalows dits hôtels secondaires à Phanthiet et à Djiring. Ces hôtels offrant 158 chambres constituent l'armature hôtelière de l'Indochine pour la période de 1924 à 1926. Leur construction, leur aménagement et leur exploitation sont confiés à la SGHI. Trois périodes de paiement du loyer sont envisagées et seront effectuées par la SGHI à l'administration.

Dépenses de l'administration pour l'exécution du contrat signé le 30 janvier 1924 entre le GGI et la SGHI	**Total**	**Descriptifs**
Dix premières années à 72 000 $ par an	720 000 $	L'administration consent un prêt d'une somme maximum de 1 200 000 $ à la SGHI sans intérêt pendant dix ans. Pendant ces dix premières années d'exécution du contrat, cette charge ne sera compensée par la perception d'aucun loyer, la SGHI est exonérée de tout paiement à titre de location des immeubles exploités durant cette période.
Cinq ans suivants à 24 000 $ par an	120 000 $	Pendant chacune des cinq années suivantes, la SGHI paie un loyer de 48 000 $ (4 % de 1 200 000 $), l'administration décaissera annuellement 24 000 $ (72 000 $ - 48 000 $).
Cinq dernières années d'équilibre entre les recettes et les dépenses	0 $	Pendant les cinq dernières années d'exécution du contrat, la SGHI paiera à l'administration un loyer de 72 000 $ (taux d'emprunt de 6% de 1 200 000 $), les recettes et les dépenses s'équilibreront.
Vingt années d'exploitation de la SGHI	840 000 $	Les vingt années d'exploitation de la SGHI se traduiront pour l'administration par une dépense globale de 840 000 $,
Il est à noter que le taux de 8% est celui des avances de banque au commerce en Indochine en 1925.		

Sources :

- ANOM, GGI, 48039, 1925.3.25, Rapport de M. l'Inspecteur adjoint des Colonies P. Boisson sur le programme d'équipement touristique de l'Indochine et son exécution à l'époque du 1er mars 1925 ;
- ANOM, GGI, 48039, 1925.5, Note en mai 1925 de Lochard, Directeur des Affaires Economiques, joint du rapport de M. l'Inspecteur adjoint des Colonies P. Boisson sur le programme d'équipement touristique de l'Indochine en date de 25 mars 1925.

Depuis la remise à la société des grands hôtels indochinois de ces hôtels et bungalows, cette société, en tant qu'exploitant, assure les charges et risques du propriétaire. Elle doit garantir par contrat une assurance propre à couvrir contre tous risques de perte ou de détérioration de la valeur de ces hôtels et bungalow. En termes de frais de location, les trois périodes de paiement sont envisagées pour une durée de vingt ans. Les dix premières années depuis la remise de chaque hôtel à la société des grands hôtels indochinois, cette société est exemptée de tout paiement à titre de location des immeubles. Les cinq années suivantes, la société des grands hôtels indochinois paie pour chaque hôtel un loyer égal à 4 % du montant des dépenses de construction, y compris la valeur d'achat du terrain occupé. De la 16ème au 20ème anniversaire de cette remise, ce loyer est reporté à 6 % des dépenses de construction, tout en sachant que le taux d'emprunt en 1922 du crédit foncier de l'Indochine est de 7 %. Après les vingt ans d'exploitation, à l'expiration de ce contrat, la société des grands hôtels indochinois peut acquérir les hôtels et bungalows. Cette faculté d'achat doit s'exercer pour l'ensemble des établissements d'un même groupe. Le prix de rachat convenu correspond au paiement de la valeur globale des immeubles : coût des travaux, fournitures, accessoires, montant des frais de surveillance, montant des primes d'économie et prix d'achat du terrain ou sa valeur estimée si c'est un terrain domanial.

Ce contrat présente un très grand effort financier de la part de l'administration, non compris l'investissement immédiat de 1 200 000$ dans la construction de ces cinq hôtels et bungalows afin de donner des éléments de base pour le développement du tourisme en Indochine. Conformément à l'inventaire et aux types de modèles validés par l'administration, cette dernière octroie aux frais de la société des grands hôtels indochinois le budget de 298 000 $ pour le mobilier et le matériel d'exploitation. Le budget dédié aux hôtels et bungalows d'Annam constitue 37,9 % du total, soit 113 000 $[224]. Afin d'assurer et d'unifier la qualité des services d'hébergement et de restauration, ce contrat détermine que seulement le personnel européen a droit d'en effectuer l'exploitation. Pour les garanties d'exécution des clauses relatives à l'exploitation, une commission administrative de contrôle veille pour chaque hôtel à l'application du contrat et demande, en cas d'infractions constatées, d'imposer à la

[224] [Voir Document 4: Cambodge et Annam au cœur du contrat passé entre le gouvernement général de l'Indochine et la société des grands hôtels indochinois en 1924 constituant l'armature de l'hôtellerie en Indochine].

société des amandes variant de 20 à 200 $ pour les hôtels principaux, de 5 à 50 $ pour les hôtels secondaires. En outre, la résiliation du contrat est prévue pour non-paiement du loyer, constaté par la commission de contrôle.

3. Un avenant du 28 avril 1928 au contrat primitif de 1924 pour « trois hôtels neufs » dits hôtels de premier ordre à Phnom-Penh, Sieam Reap, à Dalat

Deux ans après la signature de ce contrat, le gouverneur général de l'Indochine exprime ses observations auprès de la métropole: « L'exécution de ce programme a subi de grands retards. La mise en œuvre a révélé quelques lacunes, suggérée quelques modifications. Des discussions longues et parfois acrimonieuses se sont élevées entre l'Administration et la Société au sujet de l'établissement des plans des hôtels à édifier. La construction projetée d'un hôtel neuf à Hué souleva les protestations véhémentes du propriétaire de l'établissement déjà existant en cette ville[225], et qui s'offrait à le transformer et à l'agrandir à des conditions des plus avantageuses »[226]. Afin de mettre fin à cette situation, le gouverneur général de l'Indochine conclut le 28 avril 1928 un avenant au contrat primitif, avenant qui clôt la période des difficultés et des hésitations antérieures. Le programme arrêté comporte la construction de trois hôtels neufs de premier ordre, un à Phnom-Penh de 58 chambres[227], un à Siem-Reap de 62 chambres et un à Dalat de 68. Des délais impératifs sont prévus pour l'édification des autres bâtiments qui doivent être mis en service en 1930. Leur exploitation est confiée pendant 20 ans à la société des grands hôtels indochinois. À l'expiration de cette période, cette société devient propriétaire moyennant le remboursement intégral des sommes engagées par l'administration.

Cet avenant détermine de même pour le Langbian Palace, le bungalow d'Angkor et les hôtels secondaires de Phanthiet et Nhatrang, construits par l'administration et dont la gestion est confiée à la la société des grands hôtels indochinois. Vue le nombre croissant de visiteurs, le nombre des chambres du bungalow d'Angkor est portée de 25 à 45 et cette transformation est acquise en fin de l'année 1929. Ce qui permet déjà d'accueillir les visiteurs attirés par la splendeur des ruines.

[225] Les Morin frères.

[226] ANOM, FOM, c594, d577, 1928.7.6, Lettre n^0 448S de M. Monguillot, Gouverneur Général intérimaire de l'Indochine au Ministre des Colonies au sujet des vœux de la Section du Tourisme du Conseil Supérieur des Colonies, p. 1.

[227] Qui est en cours de construction en 1928 et achevée en 1929.

L'hôtel de Siem-Reap, élevé à quelques kilomètres d'Angkor Vat comporte tous les aménagements que peut exiger une clientèle riche et raffinée.

À l'expiration de la période d'exploitation envisagée, il est prévu que l'administration rentre intégralement dans ses débours et avances. Le soutien financier de l'administration en matière d'aménagement hôtelier de l'Indochine projette de prendre fin en 1947. Alors, l'industrie hôtelière de l'Indochine pourrait fonctionner sur son propre rendement comme il faut. Toutefois, les détournements politiques (Seconde guerre mondiale) et économique (Grande Dépression) ne permettent pas à l'administration de réaliser son programme d'équipement touristique comme prévu. La faillite de la société des grands hôtels indochinois lui demande une réaction à terme afin de maintenir l'industrie hôtelière, qui est essentiel pour le développement du tourisme de l'Indochine. [voir Annexes 6. La société des grands hôtels indochinois : 6.1. « Timbre abonnement titres Indochine » de cette société ; 6.2. Hôtels tenus par cette société en 1928 ; 6.3. « l'Indochine est le paradis du touriste grâce aux hôtels exploités par la société des grands hôtels indochinois » en 1930].

V. Réactions du gouvernement général en matière de gestion hôtelière suite à la faillite de la société des grands hôtels indochinois en 1930

1. Fonctionnement rationnel du comité central du tourisme en 1931 depuis sa naissance en 1923 suite à la faillite de cette société

La crise économique des années trente[228] en temps de guerre diminue les ressources du monde entier. Les grands voyageurs hésitent à engager des dépenses considérables pour circuler à travers le monde. Cette crise se traduit en Indochine par une diminution des touristes et raréfie la clientèle. L'industrie hôtelière est atteinte par cette crise de telle sorte que des hôtels construits aux frais de l'administration et subventionnés en sont arrivés néanmoins à une exploitation déficitaire[229]. À cet effet, la société des grands hôtels indochinois, partenaire privé le plus important de l'administration, est mise en liquidation judiciaire le 10 octobre 1930.

La faillite de cette société place l'administration devant une situation de fait délicat. Les hôtels construits et aménagés par le gouvernement général lui reviennent

[228] La crise économique mondiale des années trente (The Great Depression de 1929 à 1937).

[229] ANV4, RSA, 3575, 1931.9.18, Rapport relatif à l'exploitation des hôtels et bungalow appartenant à l'Administration, rapport de présentation au comité central du tourisme en Indochine.

conformément au contrat. Mais par suite de règlements d'intérêt à intervenir avec la société défaillante, ils ne peuvent recourir qu'à une gérance provisoire de ces établissements par des concessionnaires. Il faut donc envisager la méthode de fonctionnement des hôtels gérés précédemment par la société des grands hôtels indochinois. Par les missions de consultation sur l'organisation touristique de l'Indochine et sur les programmes généraux de l'action administrative dans ce domaine, le comité central du tourisme, organisme le plus important du tourisme officiel en Indochine et présidé directement par le gouverneur général de l'Indochine, prend la responsabilité de déterminer cette méthode de fonctionnement de ces hôtels. Vu les faits politique et économique bouleversant l'industrie hôtelière, l'arrêté du 27 janvier 1923 créant le comité central du tourisme est modifié par celui du 6 février 1930. Ces modifications mettent en relief le rôle de l'administration afin d'assurer, par une gérance plus efficace de l'État, la qualité et la contribution des acteurs privées dans l'organisation du tourisme en Indochine230. Malgré les responsabilités bien chargées mais assurant la réussite du développement touristique en Indochine, le comité central du tourisme ne s'est jamais réuni depuis sa création en 1923 jusqu'au 9 mars 1931. La faillite de la société des grands hôtels indochinois en 1930 impose à cet organisme d'État, traitant des questions de tourisme, de se réunir pour la première fois en mars 1931.

2. Inventaire des biens des hôtels et adaptation d'une méthode mixte de fonctionnement et de gérance hôteliers

Pourtant, avant la détermination de la méthode de gérance hôtelière qui est coordonnée par le comité central du tourisme, des inventaires sont effectués en 1930 pour réaliser un état de lieu des biens des hôtels, appartenant à l'administration, qui sont mis à l'exploitation par la société des grands hôtels indochinois. Il s'agit des inventaires chiffrés du mobilier et du matériel des grands hôtels indochinois dépendant, ou sous la gestion, de cette société. Ces inventaires sont effectués à la fin de 1930 entre le gouvernement général et la société des grands hôtels indochinois et communiqués en mai et juin 1931. A la fin de la période de liquidation, les créanciers de cette société lui demandent pour le rachat du mobilier et du matériel de la société un prix global de 102 000 $ avec abandon pour l'administration de toute réclamation concernant les réparations non encore effectuées. Le gouvernement général accepte cette proposition

[230] [Voir Partie 1. Chapitre 3. I. Comité Central du Tourisme, organisme le plus important du tourisme officiel, créé en 1923].

qui lui paraît conforme aux intérêts de l'Indochine. D'ailleurs, la situation budgétaire de 1931 ne permet pas l'équipement complet les hôtels de Siem Reap et de l'hôtel du Parc à Dalat de sorte que leur exploitation définitive doit être reportée à une date encore indéterminée. Ces inventaires datent de la période de liquidation avant de passer à la période de détermination d'une méthode convenable liée à la gérance hôtelière.

À la réunion du 9 mars 1931 du comité central du tourisme, les questions sur la date déterminant la fin de la période de liquidation sont élaborées. Les questions sur la méthode de gérance des hôtels sont ainsi déterminées : il faut grouper les hôtels en une direction unique ou les confier chacun à un gérant différent à la fin de la période de liquidation. D'une part, sous une même direction, une société peut avoir une politique d'exploitation plus générale. Elle peut répartir son personnel dans les hôtels selon les saisons touristiques car il n'est pas certain que l'administration trouve pour chaque hôtel une personne compétente. D'autre part, le système de remise de chaque hôtel à des personnes différentes permet de placer à la tête de chaque hôtel des hommes de métier, spécialisés dans ce genre d'exploitation qui surveillent directement l'hôtel qui leur est confié. Enfin, une solution mixte est adoptée. Cela permet de grouper les hôtels par région touristique en Indochine tout en s'inspirant de l'exemple du Tonkin. L'hôtel Métropole à Hanoï reçoit la gérance des hôtels du Tamdao et de Chapa. L'administration peut donc confier à un établissement qui a déjà une attache dans un centre important d'une exploitation située dans un centre touristique de la même région. Cette combinaison offre les avantages de permettre à l'exploitant de répartir son personnel dans les divers hôtels selon les saisons touristiques et d'éviter les mortes saisons. Il est envisageable d'établir des cahiers de charge bien adaptés à chaque catégorie d'exploitation. Suite à la validation du comité central du tourisme, pour la ville balnéaire de Nhatrang donnant accès vers les hauts plateaux de l'Annam (dont Langbian avec Dalat, sa métropole), le grand hôtel de la plage à Nhatrang, hôtel construit à l'aide du budget général, est mis sous la gérance de M. Van Breuseghem qui est à la fois propriétaire de l'hôtel Beau Rivage, hôtel privé, dans la même ville. Le groupe des hôtels de Dalat est composé du Langbian Palace et de l'hôtel du Parc. Les deux hôtels les plus importants d'Indochine relevant du gouvernement général, sont mis sous la direction de M. Féraudy, directeur de la Société Fermière des Hôtels du Langbian[231].

[231] [Voir partie 2. Chapitre 8. Le groupe d'hôtels de Dalat (Langbian), représentant le pouvoir colonial].

La gérance des hôtels et des bungalows du gouvernement devenus vacante à la suite de la faillite de la société des grands hôtels indochinois est confiée provisoirement, par des contrats de trois mois renouvelables, à des anciens employés de cette société. Environ un an après la gérance provisoire des hôtels du gouvernement suite de la liquidation de cette société, M. Messner informe le comité central du tourisme que cette gérance est très préjudiciable au fonctionnement rationnel de ces établissements. D'une part, les gérants provisoires sont soit non-professionnels en hôtellerie[232], soit « profiteurs » en essayant de tirer le plus possible d'argent du voyageur avec le minimum de dépenses. C'est ainsi qu'en certains endroits on fait l'exploitation du tourisme au lieu de l'exploitation hôtelière. D'autre part, ils sont incapables de satisfaire les touristes au point de vue hôtelier car il leur est impossible dans cet état provisoire de faire des dépenses et des sacrifices pour réaliser des améliorations et attractions pouvant rendre le séjour agréable. Prenons un exemple en Annam, même à l'hôtel de premier ordre de l'Indochine, le gouverneur général de l'Indochine Robin invite les personnalités importantes à prendre le dîner au Langbian Palace au début de l'année 1931. Le service est assuré avec une soi-disant argenterie où il ne restait que le cuivre. La vaisselle est dépareillée et ébréchée. Enfin, ces gérants n'ont aucun cahier des charges. La seule obligation du tenancier est de recevoir le client bien ou mal, suivant son bon plaisir ou ses capacités. Il n'est chargé ni de l'entretien du mobilier, matériel, aucune clause pénale n'existe pour lui infliger une amende en cas de mauvais traitement des touristes ou d'une mauvaise exploitation. Le résultat est négligeable car l'administration, faute de financement en 1931, ne peut équiper Angkor - Siem-Reap, ni donner pour Dalat une grosse subvention et une direction unique pout un fonctionnement correct. Il est impossible de trouver un gérant pouvant assumer les charges des hôtels du Parc et le Langbian Palace à Dalat avec la subvention de 18 000 $ par an plus la gratuite de l'éclairage, de l'eau, de la main d'œuvre d'entretien seulement pour le Langbian Palace[233]. En conséquence, M. Messner, grand hôtelier du Cambodge propose, en faveur de ses profits, au comité central du tourisme une direction unique des deux groupes Angkor-Dalat afin de réaliser une économie sur l'ensemble du personnel et d'employer une partie des bénéfices d'Angkor à soutenir Dalat en attendant des jours

[232] Les gérants provisoires ne sont pas tous ce qu'ils devraient être, les uns complètement ignorants de l'hôtellerie, ne sachant pas ce qu'est la cuisine, la propreté, comment en reçoit ou comment on doit s'occuper d'un touriste.

[233] ANOM, GGI, 60112, 1931, Mémoire à messieurs les membres du CCT indochinois, effectuée par M. Messner le 5.12.1931 dans le cadre de la section en 12.1931 du CCT.

meilleurs. Pourtant, ce comité juge cela impossible. Par ce jugement, nous voyons mieux son rôle de consultation sur l'organisation touristique de l'Indochine. Cette observation est considérée comme aide à la décision pour la validation par arrêté du gouverneur général de l'Indochine à cette matière.

Suite à cette étape, les gérants des hôtels administratifs mis à la société des grands hôtels indochinois sont assurés par un contrat de six ans, alors que pour le grand hôtel de la plage de Nhatrang, il s'agit d'un contrat de douze ans plus une subvention. Les hôtels de Phnom-Penh et de Phanthiet sont attribués à des personnalités notoirement incompétentes et dans des situations financières très difficiles. Les deux hôtels du groupe de Dalat relevant de l'administration se trouvent contraints soit de maintenir pour un temps encore indéterminé la gérance provisoire en 1931 du Langbian Palace, soit de faire un appel d'offres pour assurer une gérance de durée très limitée sans rabais de la subvention de 18 000 $ par an.

Afin de contribuer à l'exécution du programme d'équipement hôtelier en Indochine, un contrat est signé le 30 janvier 1924 entre le gouvernement général de l'Indochine et la société des grands hôtels indochinois. Le Cambodge et l'Annam se trouvent au cœur du contrat pour la construction et l'exploitation des trois hôtels dits hôtels principaux à Angkor, Phnom-Penh, Hué et un hôtel à Phanthiet, un bungalow à Dijring, dits hôtels secondaires. Ce contrat, valable vingt ans (1924-1943), se compose d'un prêt d'une somme maximale de 1 200 000 $ sur le fond du budget général admis à la société des grands hôtels indochinois sans intérêt pendant les dix premières années, moyennant un intérêt de 4 % puis de 6 % pendant les deux périodes de cinq ans. Au total, les vingt années d'exploitation de la société des grands hôtels indochinois se traduisent pour l'Indochine par une dépense globale de 1 200 000 $[234]. Cette société doit s'engager par contrat dans un délai fixé de souscrire une assurance propre à couvrir tous les risques de perte ou de dégradation de la valeur de chacun des hôtels remis. Ce contrat confirme la place centrale du tourisme officiel en Indochine. C'est le gouverneur général de l'Indochine qui prend directement la validation de travaux respectifs après l'accord avec cette société. Ces hôtels de 158 chambres, qui doivent tous être achevés en juillet 1927, constituent l'armature hôtelière de l'Indochine. L'Annam est doté d'un hôtel neuf de Hué de premier ordre, d'un hôtel de seconde importance à Phanthiet et

[234] ANOM, GGI, 48039, 1925.3.25, Rapport de M. l'Inspecteur adjoint des Colonies P. Boisson sur le programme d'équipement touristique de l'Indochine et son exécution à l'époque du 1er mars 1925.

d'un bungalow de Djiring, pour un total de 60 chambres, soit 38 % du total du nombre des chambres disponibles aux passagers et touristes. Afin d'assurer la qualité des services d'hébergement et de restauration aux différents pays d'Union indochinoise, ce contrat détermine que seulement le personnel européen en assure l'exploitation comme sous-traitants. Pourtant l'exécution de ce contrat a de grands retards et demande quelques modifications. Pour mettre fin à cette situation, un avenant au contrat primitif du 28 avril 1928 du gouverneur général de l'Indochine clôt cette période de difficultés et permet au programme arrêté par le gouverneur général de l'Indochine qui comporte la construction de trois hôtels neufs de premier ordre à Phnom-Penh, à Siem Reap et à Dalat. Leur exploitation est confiée pendant vingt ans à la société des grands hôtels indochinois. À la fin du contrat modifié par l'avenant, cette société en devient propriétaire. Il en est de même pour le Langbian Palace, le bungalow d'Angkor et les hôtels secondaires de Phanthiet et Nhatrang. À l'expiration de la période d'exploitation envisagée, il est ainsi prévu que l'administration rentre intégralement dans ses débours et avances. Le soutien financier de l'administration en matière d'aménagement hôtelier de l'Indochine projette de prendre fin en 1947. Depuis, l'industrie hôtelière de l'Indochine pourrait fonctionner sur son propre rendement comme il faut.

Toutefois, les détournements, politiques et économiques, ne permettent pas à l'administration de réaliser son programme d'équipement touristique comme prévu. La crise économique en temps de guerre se traduit en Indochine par une diminution du nombre de touristes et engendre la faillite de la société des grands hôtels indochinois le 10 octobre 1930. La faillite de cette société place l'administration devant une situation de fait délicat. Les hôtels et bungalows construits et aménagés par le gouvernement général lui reviennent conformément au contrat. Ce grand événement impose à l'administration des réactions à terme en matière de gestion d'hôtellerie, ce qui est essentiel pour le développement du tourisme de l'Indochine. Le comité central du tourisme, organisme le plus important du tourisme officiel de l'Indochine présidé par le gouverneur général de l'Indochine, se réunit en 1931 pour la première fois depuis sa création en 1923 afin de coordonner, de déterminer et de valider une méthode mixte pour le fonctionnement et la gérance de ces hôtels. Cette méthode permet à la fois de grouper les hôtels par région touristique et de remettre chaque hôtel à un gérant confirmé. D'une part, sous une même direction, une société peut répartir son personnel dans les hôtels selon les saisons touristiques. D'autre part, chaque hôtel est géré par des spécialistes dans ce genre d'exploitation. Pour l'Annam, c'est le cas des hôtels du

groupe de Dalat et du grand hôtel de la plage de Nhatrang. Il est bien entendu qu'avant de déterminer cette méthode, les inventaires des biens des hôtels appartenus à l'administration et mis à l'exploitation de la société des grands hôtels indochinois sont effectués. Pourtant, cette méthode de gérance est très préjudiciable au fonctionnement rationnel de ces établissements. D'une part, les gérants provisoires sont soit non-professionnels soit opportunistes. D'autre part, ils sont incapables de satisfaire les touristes car il leur est impossible dans cet état provisoire de faire des dépenses et des sacrifices pour améliorer l'offre hôtelière.

CHAPITRE SEPTIEME

CREER UN ENSEMBLE D'HEBERGEMENTS MODESTES MAIS INDISPENSABLES AUX TOURISTES : l'EFFORT GOUVERNEMENTAL EN ANNAM DEPUIS 1922

Le premier programme d'aménagement hôtelier de l'Indochine depuis 1922 met son accent sur l'aménagement au Cambodge et en Annam, ce qui permet de constituer l'armature hôtelière de l'Indochine en janvier 1925 sur le fonds du budget général. Le pays des ruines d'Angkor, considéré comme première destination touristique de l'Indochine, est équipé de quatre hôtels offrant 138 chambres[235]. L'Annam, parcours incontournable reliant les pays d'Indochine par la Route Mandarine, est muni de quatorze hôtels et bungalows offrant 205 chambres. Le Tonkin est pourvu de cinq bungalows et hôtels[236] avec un nombre de chambres non déterminé. Au Laos, il existe un seul hôtel de Thakhek de 7 chambres[237]. Et aucun hôtel n'est construit sur le fond du budget général en Cochinchine car c'est les hôteliers du secteur privé qui prennent en charge l'hôtellerie. L'administration les laisse prendre en charge l'accueil touristique au port d'arrivée le plus important d'Indochine, ce qui leur permet d'avoir des ressources immédiates après leur investissement.

En termes d'aménagement hôtelier, l'administration se rend compte de la nécessité d'avoir des points d'étapes, des installations suffisantes pour recevoir les voyageurs. Elle crée dans ce but, répondant dans les premiers temps aux besoins des fonctionnaires ou des commerçants en déplacement, une série de chambres, de maisons de passagers, de gîtes d'étape, de bungalows et d'hôtels de moindre importance en Indochine. Ils demeurent tous propriété administrative. Par les caractéristiques géographiques de l'Annam qui s'étire tout le long de la Route Mandarine, la plupart de ces types d'hébergement se trouvent dans ce pays de l'Union indochinoise. Il est important à signaler que leur exploitation ne donne pas de bénéfices. Toutefois ces hébergements simples et moins coûteux en Annam permettent des circuits touristiques

[235] Hôtel du Bockor de 38 chambres, hôtel de Kompong-Thom de 10 chambres, hôtel du Phnom-Penh de 50 chambres, hôtel de Siam Reap de 40 chambres.

[236] Bungalow de Nadon de 4 chambres, bungalow du Plateau des Mines de Chodien de 4 chambres, bungalow des lacs Babe de 4 chambres, hôtel de Langon avec les chambres à déterminer, hôtel de Caobang dont l'amélioration prévue pour 1925 de l'hôtel existant à la demande de l'administration locale.

[237] Le centre de Thakhek est important grâce au mouvement des voyageurs depuis l'ouverture à la circulation automobile de la route Vinh (Annam) – Thakhek.

en Indochine dans toute sa continuité et créent donc des bases très importantes pour le développement du tourisme dans cette Union indochinoise.

I. L'Annam et la plus riche gamme d'hébergements d'Indochine

Dans les localités dépeuplées, à des fins politique, économique et touristique, il est indispensable d'implanter des maisons de passagers et des chambres de passagers. Elles apportent une valeur complémentaire aux bungalows.

1. Des « Maisons de passagers » installées dans les endroits les plus reculées de l'Annam… mais à proximité du « 2e site touristique d'Indochine »[238]

En Indochine, il y a en tout dix-neuf « maisons de passagers » (accueillant des voyageurs et autres gens de passage), offrant chacune en général 2 chambres, dont onze en Annam trois au Tonkin, deux en Cochinchine et deux au Laos[239]. Elles sont toutes situées sur la Route Mandarine et dans ses alentours. Les maisons de passagers des provinces de Nghean[240], Hatinh[241] sont implantées dans un site pittoresque et rendent service aux passagers liés au commerce des produits forestiers. Celle de la province de Quangtri [242] est située au pied de la chaîne annamitique touchant la frontière du Laos où est mise en place une liaison automobile quotidienne Dongha-Savannakhet via Laobao. Celle de la province de Khanhhoa très touristique[243] est à proximité du tunnel au col Babonneau. Ce dernier offre également des possibilités d'excusions dans cette région pittoresque entre la montagne et la côte. Celles des provinces de Ninhhoa [244] et de Darlac [245] sont utilisées comme centre très important de transit et d'échange entre la région « moï » de Ban-Me-Thuot et le sud-Annam.

---

[238] TAUPIN, *Guide touristique général de l'Indochine* (Guide alphabétique Taupin), Hanoï, Edition G. Taupin & Cie, 1937, p. 412.

[239] *Ibid*., 450 p.

[240] Deux maisons de passagers à Cua-rao et à Doluong.

[241] Maison de passagers à Hatinh.

[242] Maison de passagers à Laobao.

[243] Maison de passagers à Gia.

[244] Maison de passagers à Ninhhoa.

[245] Maison de passagers à Mdrack.

Par l'importance de la « grotte dite de Phongnha ou de «la Rivière Souterraine» (classée comme 2e site touristique d'Indochine) »[246], de nouvelles installations sont faites aux alentours. Cela explique la naissance de quatre maisons de passagers dans la province de Quangbinh sur le total de onze de l'Annam. Il s'agit des maisons de passagers à Can-Duong (Roon), à 53 km de Donghoi, à Phu-Qui à proximité de la grotte Minh-Cam, permettant une expédition de chasse qui est inventoriée au guide Taupin sous le nom de l'excursion n0 148. La maison de passagers à Qui-Dat se trouve dans un parcours pittoresque et aux alentours de nombreux sites variés, notamment la grotte réputée de Minh-Cam, très belle, de forme ogivale, large de 7 à 8 m, la voûte atteignant 9 à 15 m avec de nombreuses inscriptions Cham. Une grande excursion sous le nom de n° 149 permet d'explorer les rochers et la grotte à Minh-Cam, le beau plateau de Qui-Dat et le col pittoresque de Mugia. Toutefois, la maison de passagers à Phongnha est la plus remarquable des quatre en termess d'attractivités touristiques. Elle est située au cœur de la région des Grottes de Phongnha (Cu-Lac)[247]. Les visites de la grotte Phongnha ou de la rivière souterraine sont déjà organisées en 1937 de manière officielle et professionnelle sous le nom de l'excursion n° 149 du guide Taupin.

2. Des « chambres de passagers » au sein de la résidence administrative

En Indochine, il existe uniquement des « chambres de passagers » en Annam et au Tonkin. Les bâtiments dépendent souvent de la résidence à Faifoo et à Tamky (port et ville de commerce au centre de l'Annam) et à la ville de Thaibinh (un chef-lieu de 5 000 habitants au Tonkin). Chaque bâtiment offre seulement deux chambres pour les personnes de passage. Des derniers inventaires les plus complets effectués en 1937 et 1938 montrent qu'il existe seulement quatre chambres de passagers en Annam sur le total de six de l'Indochine[248].

Les maisons et les chambres de passagers sont des types d'hébergement d'une grande rareté de l'Indochine. Or l'Annam en possède deux. Aucune source ne permet de dévoiler comment elles sont conçues, construites et mises en service. Elles sont complémentaires aux bungalows administratifs et de petits hôtels de la même gamme.

[246] TAUPIN, *Guide touristique général de l'Indochine* (Guide alphabétique Taupin), Hanoï, Edition G. Taupin & Cie, 1937, p. 412.

[247] [Voir Partie 3. Chapitre 13. III. La grotte de Phongnha, considérée comme « 2e site touristique de l'Indochine » (1937)].

[248] TAUPIN, *Guide touristique général de l'Indochine* (Guide alphabétique Taupin), Hanoï, Edition G. Taupin & Cie, 1937, 450 p.

II. Un rôle incontournable pour les bungalows administratifs et petits hôtels

Par les caractéristiques de l'Annam, sur la Route Mandarine, les bungalows administratifs et petits hôtels de la même gamme[249] sont situés à une distance de 100 à 200 km l'un de l'autre. L'Annam possède cinq établissements hôteliers sur un total de neuf (sept bungalows et deux très petits hôtels qui sont construits, aménagés et livrés à l'exploitation en 1925)[250]. Cet aménagement hôtelier demande au début du développement du tourisme un montant de 651 795,86 $ dont le budget général occupe 524 695,45 $ et le reste vient du budget local[251]. Le reste est pris en charge par les chemins de fer et par le budget local du Cambodge non compris l'hôtel de Vinh (Annam), les bungalows de Nadon et de Chodien (Tonkin). Ces bungalows sont subventionnés[252]. Le montant pour l'aménagement hôtelier de l'Annam est de 211 969,31 $ dont 205 224,12 $ viennent du budget général[253].

Afin de faciliter les conditions de voyages en faveur des touristes et des personnes de passage en Indochine notamment dans les endroits éloignées et dans les centres dépourvus d'hôtels en Indochine, l'administration y prend en charge la construction, l'aménagement et la mise en service de la majorité de ces bungalows. Ce type d'hébergements est connu sous le nom de bungalows administratifs.

1. Les bungalows administratifs : conception, mission et exploitation

En Annam, les premiers bungalows administratifs sont construits en 1922, constituant les prototypes de bungalows d'Indochine que nous aborderons à la partie suivante. Six ans après la mise en service de ces bungalows, le gouverneur général de

[249] « Bungalows construits, aménagés et livrés à l'exploitation » (ANOM, GGI, 48039, 1925.3.25).

[250] 2 au Cambodge et 2 au Tonkin.

[251] 524 695,45 $ = [(572.031,25 – (7.335$80 par les chemins de fer + 40.000 par le budget local du Cambodge + sans compris l'hôtel de Vinh, bungalows de Nadon et Chodien)] (ANOM, GGI, 48039, 1925.3.25).

[252]ANOM, GGI, L 811 1529,1931.4.18, Rapport de M. Messner, membre du CCT au GGI sur le fonctionnement et l'administration des bungalows gouvernementaux à la disposition des touristes en Annam et au Cambodge.

Il est à noter que ce rapport est effectué à la demande du gouverneur général Pasquier. Ce rapport est fait par suite de nombreux voyages annuels à travers le pays, sur l'ensemble de l'hôtellerie des 5 pays de l'Union. Ces voyages lui permettent de consigner des contestations, critiques et suggestions plus complètes.

[253]ANOM, GGI, 48039, 1925.3.25, Rapport de M. l'Inspecteur adjoint des Colonies P. Boisson sur le programme d'équipement touristique de l'Indochine et son exécution à l'époque du premier mars 1925.

l’Indochine demande le 22 février 1930 aux services des Travaux Publics de l’Indochine de faire une étude de bungalows, pratiques, confortables et peu coûteux, pour les régions éloignées de l’Indochine.

.

DOCUMENT 6.

ETUDES DE TYPE DE BUNGALOWS A CREER DANS LES CENTRES ELOIGNES EN INDOCHINE EN 1931

Suite à la commande du gouverneur général de l'Indochine le 22 février 1930, les études de types de bungalows à créer dans les centres d'éloignés de l'Indochine sont menées par l'ingénieur principal des services des Travaux Publics de l'Indochine.

Ces estimations approximatives en 1931 comprennent le bâtiment principal (services communs et chambres), dépendances, installation sanitaires, travaux divers et de parachèvement pour des bungalows de 8 à 10 chambres. Ces estimation sont applicables à toutes les régions de l'Union indochinoise, peuvent se trouver diminués en proportion de l'augmentation des chambres au-dessus de 10.

Estimation au minima			**Estimation au maxima**		
Types de bungalows	Au m^2	Par chambre		Au m^2	Par chambre
Bungalows type 1, 2,3 en plan de bois	33 $	2 275 $	Bungalows type 1, 2, 3 en plan de bois	54 $	4 600 $
Bungalows type 4, 5, 6, 7, 8 en plan de bois	47 $	4 230 $	Bungalows type 4, 5, 6, 7, 8 en plan de bois	67 $	6 800 $

Source: ANOM, FOM, c594, d581, 1931.3.5, Rapport de l'Inspecteur général des travaux publics au GGI et au comité central du Tourisme au sujet de type de bungalows à créer dans les centres éloignés.

Ces quatre types de bungalows doivent s'adapter à toutes les circonstances et milieux locaux. Ils doivent être à la fois confortables, variés et contribuer à augmenter l'attrait du tourisme en Indochine. Ces études proposent le bâtiment principal, les dépendances pour des bungalows de huit à dix chambres. Ces estimations approximatives faites en 1931 peuvent se trouver diminués en proportion de l'augmentation des chambres au-dessus de dix. Les types de bungalows proposés comportent tous des services communs (avec hall-salle à manger ; salon ; WC. lavabos ; et bureau pour le gérant), des chambres (avec toilettes et douches et des salles de bains) et des dépendances (« boyerie », magasins et cuisine à proximité d'un office desservant la salle à manger). L'emplacement et le nombre de garages sont déterminés en fonction de chaque cas particulier. Il s'agit d'une part des bungalows construits en armature apparente et en bois qui sont les plus économiques et convenables aux régions élevées de Tonkin, du Laos et de l'Annam. Il existe d'autre part des bungalows en maçonnerie de briques, plus chers mais plus confortables qui s'adaptent à des terrains de formes diverses avec leurs chambres assez éloignées des salles communes et notamment du café. Le prix de construction de chaque chambre atteint de 2 275 $ à 6 800 $[254]. Le choix de l'un de ces types de bungalows dépend donc surtout de la forme du terrain et de son orientation. Un type modèle de bungalows est déjà officiellement étudié depuis 1930 et réalisé en 1931 en Indochine.

Afin de mener à terme l'exploitation hôtelière permettant une unité de vue unique dans toute l'Indochine, un cahier de charge est rédigé en 1931 par les soins de l'administration. Il est appliqué obligatoirement dans tous les bungalows ou hôtels administratifs. Le cahier de charge devient donc un outil de gouvernance de l'administration à l'échelle tant générale que locale. La réglementation doit y être très stricte car les touristes sont habitués non seulement au confort mais encore à la propreté. Pour les grands bungalows de premier ordre, il est indispensable de les unifier au moins pour les grands bungalows recevant des touristes et dirigés par des Français. Ils doivent comporter un service assez complet et confortable tel que douche et baignoires par chambre, électricité, eau chaude et froide. Les compositions de repas, les critères relatifs aux qualités et quantités de services d'hébergement, de restauration et de gestion des bungalows ainsi que la politique de prix sont donc tous déterminés dans les cahiers de

[254] ANOM, FOM, c594, d581, 1931.3.5, Rapport de l'Inspecteur général des travaux publics au gouverneur général de l'Indochine et au Comité central du Tourisme au sujet de type de bungalows à créer dans les centres éloignés.

charges appropriés au contexte local de chaque bungalow, tout en sachant que l'ensemble soit basé sur un modèle type[255]. Le cahier des charges impose en 1931 les prix des repas trop bas aux bungalows d'Annam, ce qui n'est pas le cas au Cambodge. Ce tarif est inchangeable jusqu'à ces propositions en 1941. Afin d'augmenter les prix, il faut modifier en même temps les cahiers des charges, de façon plus explicite et précise, indiquer mieux la composition des menus, exiger que la cuisine soit faite au beurre, avoir par suite l'installation de frigidaire ou d'appareil similaire toujours pour une réserve de viande ou de vivres en frigo pour un minimum de 15 à 30 personnes et obliger d'avoir de la viande de bœuf, veau, de mouton. Toute l'année, on trouve des fruits variés. À défaut de ces fruits, il faut des fruits de conserve, au jus. Les seniors et grands hôteliers dont M. Messner, avec ses quarante et un ans en Indochine dans ce métier, exige du beurre frais (beurre de table de Hongkong, demi salé et qui ne coûte guère plus cher que le « Bretel » facile à trouver dans les centres de ravitaillement) avec les hors-d'œuvre et le petit-déjeuner à la place du beurre « Bretel », de mauvais goût, dessalé. Le café ou le thé de bonne qualité doit toujours être compris dans les prix de repas, par contre, le vin doit être en plus.

Au cours de l'exploitation se pose la question de standardisation de la qualité des services des bungalows administratifs. Les propositions de classement de ces bungalows et hôtels par ordre d'importance et la standardisation sont figurées dans le rapport fait à Saïgon le 18 avril 1931 par M. Messner au sujet du fonctionnement et de l'administration des bungalows gouvernementaux à la disposition des touristes en Annam et au Cambodge[256]. En fonction de l'importance et de la standardisation, ces bungalows administratifs sont classés en deux catégories. Ce classement permet de fixer, pour chaque catégorie, les tarifs maximas identiques pour la chambre, la pension, les fournitures accessoires (repas pris isolément, tarif du déjeuner, du « breakfast »[257], du thé, des repas d'enfants, des garages, etc.). Le comité central du tourisme propose de doter tous les bungalows de lumière électrique et de frigidaires. Rien n'est fait jusqu'en 1941, faute de crédit face à la crise économique. Une enquête générale sur la tenue des bungalows est envisagée également.

[255] ANOM, GGI, L 811 1529,1931.4.18, Rapport de M. Messner, Membre du CCT, au gouverneur général de l'Indochine sur le fonctionnement et l'administration des bungalows gouvernementaux à la disposition des touristes en Annam et au Cambodge.

[256] *Ibid*.

[257] En Indochine, le marché touristique anglo-saxonne est le plus important et le terme « breakfast » devient très fréquent dans les publications touristiques ou à vocation touristique.

En termes d'entretien des bungalows, les grosses réparations, peintures, remplacement de menuiseries et de matériel usé doivent être confiés à l'administration. Pour les petites réparations, remplacements des clés, serrures, poignées de ports, douches, appareil d'éclairage, installation électrique, appareil frigorifique doivent incomber à l'exploitant. L'administration donne une subvention forfaitaire pour ces entretiens. L'exploitant profite souvent de cette politique. Pour le moindre travail, le gérant du bungalow s'adresse au service des Travaux Publics sous prétexte que l'entretien est assuré par l'administration. Des sanctions doivent être prévues contre toutes les négligences. Les cours et jardins doivent être entretenus par le tenancier du bungalow par un ou deux jardiniers selon l'importance du bungalow. Il est indispensable de prévoir des garages. En Annam, les garages sont gratuits et ce n'est pas le cas au Cambodge.

Ces bungalows administratifs sont donnés, après appel d'offre, à des cessionnaires qui se chargent de leur exploitation. Comme à l'origine, les voyageurs parcourant les grandes routes sont peu nombreux, l'administration supplée à l'insuffisance des recettes accorde aux exploitants des subventions variables. En 1935, ces subventions vont en diminution d'importance partout où il est reconnu qu'un établissement peut vivre avec une aide officielle plus limitées. Ces bungalows sont subventionnés, dirigés par des gérants français, sauf à Tuyhoa où il y a un gérant annamite. La subvention gouvernementale doit intervenir chaque fois qu'un bungalow ne peut vivre et prospérer de ses ressources. Une subvention prévue pour payer les frais du personnel indigène dont la solde est fixée par l'administration locale pour chaque bungalow. L'administration a le droit de diminuer chaque mois la subvention en proportion du manque du personnel en termess de quantité et qualité (cuisiner remplacé par un commis et un boy par un coolie tout en sachant que le salaire d'un commis est de 15 $ et d'un cuisinier 40 $ en 1931). Il y a bien des amendes et des pénalités prévues pour les contraventions au contrat. Il est envisageable de rédiger une réglementation sérieuse au sujet du personnel. Un bon personnel est la base de bonne tenue des bungalows. Les commissions locales, ayant pour mission de contrôler les bungalows n'existe en général que sur le papier en 1931. En Annam, la clause de résiliation pour pénalité ne joue qu'après la vingtième amende, ce qui n'est pas admissible. Quant à la valeur des amendes, elle ne doit pas être inférieure à 5 $ et ne pas dépasser 20 $.

Les prototypes de bungalows de Donghoi, Quangngai, Tuyhoa au centre de l'Annam créés en 1922 et mis en service en 1924 que nous abordons ci-dessous sont considérés comme le phare expérimental et constituent les bases solides pour la conception, la construction, les missions et l'exploitation des bungalows administratifs de toute l'Indochine en 1931.

2. Les bungalows prototypes de Tuyhoa, Quangngai et Donghoi au centre de l'Annam[258]

Les bungalows administratifs de Tuyhoa, Quangngai et Donghoi sont situés au centre de l'Annam, le long de la Route Mandarine. Le bungalow de Tuyhoa constitue un arrêt de mi-étape entre Nhatrang (de 123 km) et Quinhon (de 110 km), celui de Quangngai fait une étape de mi-chemin entre Quinhon à Tourane et celui de Donghoi le fait pour le parcours de Hué à Vinh. L'ensemble des trois bungalows est traité comme prototype pour tous les bungalows administratifs de l'Indochine. Ils offrent chacun cinq chambres. Les travaux de ces trois bungalows débutent au mois de juillet 1922, juste après l'approbation du programme d'équipement de la Route Mandarine en décembre 1921. Ils sont tous mis à disposition en mars 1924[259] et pourtant le 31 octobre 1923 selon la presse[260]. Chacun d'eux est muni de mobiliers et de matériels d'exploitation (appareils sanitaires et hydrothérapiques, matériels divers, literie, mobilier) d'une valeur de 9 500 $. Le budget de construction et d'aménagement du bungalow de Donghoi s'élève à 62 482,41 $, celui de Quangngai est de 67 178,87 $ et celui de Tuyhoa de 62 363,64 $[261]. Il est important à noter qu'avant l'édification de ces trois bungalows, il y existait des vieilles paillotes tenant lieu de « maisons de passagers » qui servent pour l'hébergement et la restauration.

En termes d'aménagement de ces bungalows, l'administration d'Annam en donne des points de vue locaux, sans liaison avec des profils des touristes. Le service des Bâtiments Civils de l'Annam prend en charge l'élaboration des plans

[258] Classés dans ordre géographique du sud au nord de l'Annam.

[259] ANOM, GGI, 48039, 1925.3.25, Rapport de M. l'Inspecteur adjoint des Colonies P. Boisson sur le programme d'équipement touristique de l'Indochine et son exécution à l'époque du premier mars 1925.

[260] « Exploitation d'un hôtel à Dông-Hoi, à Quang- Ngai et à Tuy-Hoa », *L'Éveil économique de l'Indochine*, 21 octobre 1923.

[261] CUCHEROUSSET, « De Hanoï à Saïgon par la route Mandarine », *L'Éveil économique de l'Indochine,* 19 mai 1918 et

LÊ-Thành-Tuong, « IMPRESSIONS DE VOYAGE De Saigon à Vinh par voie de terre » (suite), *L'Écho annamite*, 27 avril 1922.

d'aménagement de ces bungalows pour le premier avant-projet : salle à manger proche du café et des chambres, cabinet de toilette avec WC dans l'embrasure des fenêtres. Le deuxième avant-projet doit être effectué par un architecte de l'inspection générale des Travaux Publics, recommandé sur la demande de M. Lochard, est vivement critiqué par manque de chambres (quatre au lieu de cinq comme il a été commandé) et de véranda, etc. Un autre architecte de l'inspection générale des Travaux Publics édifie le dernier avant-projet après des modifications sérieuses selon les demandes du service des Bâtiments Civils de l'Annam. Ces trois bungalows sont uniques dans leur localisation, ils doivent initialement rester ouverts « à tous les Européens »[262]. Toutefois, certains indigènes et certains chinois peuvent exceptionnellement se faire servir des repas et occuper des chambres de passagers à condition que l'autorisation soit obtenue au préalable auprès du chef de province.

Ces bungalows d'Annam sont utilisés comme expérience hôtelière par l'administration. Six ans après le fonctionnement de ces bungalows administratifs, la conception, la construction, les missions et l'exploitation par les concessionnaires ainsi que la gestion administrative de ces bungalows constituent des bases solides pour que le gouvernement général de l'Indochine fasse faire une étude de bungalows, pratiques, confortables et peu coûteux, pour les régions éloignés de l'Indochine. Grâce à ce fonctionnement expérimental, un type modèle de bungalows est déjà officiellement étudiés depuis 1930 et effectuée en 1931 en Indochine. Afin de mener à terme l'exploitation hôtelière, les cahiers de charges sont rédigés en décembre 1923 et obligatoirement applicables depuis mars 1924 à ces trois bungalows. La rédaction et la mise en application de ces outils de gouvernance de l'administration forment des éléments fermes pour le cahier de charge. Il est rédigé en 1931 par les soins de l'administration et il est appliqué à tous les bungalows ou hôtels administratifs de l'Indochine. Ces trois bungalows administratifs d'Annam, construits en 1922 et mis en service en 1924, deviennent donc prototypes pour tous les bungalows administratifs de l'Indochine depuis 1931.

Retournons aux cahiers des charges de ces trois bungalows d'Annam, l'administration doit en assurer l'exploitation après la réception des travaux. Elle procède alors à un

[262] ANOM, GGI, 48039, 1925, Note de Lochard, joint de la page 32 du Rapport de M. l'Inspecteur adjoint des Colonies P. Boisson sur le programme d'équipement touristique de l'Indochine en date de 25 mars 1925.

appel d'offre sur les bases d'un cahier des charges édité par elle-même. Ce cahier de charge est dressé pour l'exploitation, pour une durée de trois ans, dont les dispositions sont reprises dans la convention du 11 novembre 1923 qui publie les résultats du concours ouvert. Ce cahier de charge est considéré comme document type dressé pour l'exploitation des bungalows de Tuyhoa, Donghoi et Quangngai en Annam. Et chaque bungalow est équipé de son propre cahier de charge rédigé le 11 décembre 1923 pour une durée de trois ans jusqu'à la fin janvier 1927. Ce cahier des charges détermine d'une part que l'administration prend la responsabilité de mettre gratuitement à la disposition de l'exploitant le bungalow, ses jardins, ses dépendances et ses bâtiments annexes construits ou à construire ainsi que le gros et le petit mobilier et le matériel, inventoriés au moment de la réception des locaux et du matériel. L'administration doit éventuellement payer au concessionnaire une subvention d'exploitation. D'autre part, l'administration fixe les charges de l'exploitant. Il a obligation d'entretenir en bon état les locaux et terrains qui lui sont confiés, de prendre à sa charge les réparations locatives et de conserver dans l'état où ils sont reçus, les meubles et matériel d'exploitation. L'exploitant a la responsabilité d'assurer l'exploitation du bungalow, sauf l'autorisation de sous-traitance accordé uniquement par le gouverneur général de l'Indochine. Il doit également tenir ouvert le bungalow toute l'année et suivre un tarif général des prix déterminé par le cahier des charges et arrêté par l'administration. Le prix du petit-déjeuner varie de 0,3 $ à 0,75 $ suivant la composition du repas ; le déjeuner (vin non compris) coûte 1,5 $; le dîner (vin et café non compris) fait 1,5 $. Il est important de noter que les bungalows servent de la cuisine française tout en s'adaptant au profil de la clientèle majeure pour le petit-déjeuner avec option « breakfast ». La composition des repas est fixée par le cahier des charges. Les chambres seules à la journée variant de 2 à 4 $[263]. Le cahier des charges détermine la standardisation du service d'hébergement. Il s'agit des chambres à cabinet de toilette ou à baignoire pour une ou deux personnes. Éventuellement, l'exploitant assure le paiement d'une charge d'exploitation. Le contrôle de l'exploitation est assuré par une commission de trois membres comprenant le chef de la province, un docteur en médecine et un ingénieur. Les transactions envisagées non conformes de l'exploitant comporte des amendes ordonnées par le résident supérieur et variant de 1 à 25 $ pour chaque infraction retenue. La résiliation du contrat se fait avec ou sans confiscation du cautionnement. Durant l'exploitation, le tarif des repas en

[263] ANOM, GGI, 48039, 1925.3.25, Rapport de M. l'Inspecteur adjoint des Colonies P. Boisson sur le programme d'équipement touristique de l'Indochine et son exécution à l'époque du premier mars 1925, 33 p.

Annam, déterminé par le cahier des charges en 1923 et arrêté par l'administration en 1924, donc imposé, est insuffisant pour servir une cuisine variée et convenable jusqu'en 1931 voire dix ans plus tard, en 1941. Le prix de 1,5 $ d'un déjeuner ou dîner qui est validé en 1923 devrait reporter à 2,5 $ en 1941[264]. Pourtant, à ce prix, le bungalow de Tuyhoa sert de la cuisine convenable alors que celui de Quangngai, géré par M. Menu, offre un repas mal préparé, insuffisant, préparé par un commis. Pour cette raison, le bureau central de tourisme de l'Indochine impose un contrôle sévère, exigeant dans les bungalows des cuisiniers avec une attestation démontrant qu'ils ont fait leurs preuves dans les bonnes maisons ou restaurants. En réalité, un grand nombre de tenanciers des bungalows ne cherche que le profit, ils préfèrent trouver sur place un soi-disant cuisinier. Il est à noter que les lycées techniques hôteliers n'existaient pas en Indochine. Mais il y existe une sorte de formation directe de chefs, ou chef de service au personnel dans chaque établissement hôtelier.

La convention du 11 décembre 1923 passée entre l'administration et MM. Tutier & Fajolle[265] détermine l'exploitation du bungalow de Donghoi pour une durée de trois ans à compter du premier février 1924 jusqu'à la fin janvier 1927 avec une subvention annuelle de 2 700 $, soit 225 $ par mois du budget général. Une convention est passée à la même date avec M. Menu, gérant de celui de Quangngai pour la même période. Ce dernier reçoit une subvention de l'administration de 2 340 $ par an. Une convention de la même date pour la même durée précise que le bungalow de Tuyhoa est assuré par un annamite, M. Pham Dinh Que. Ce qui est exceptionnel pour l'exploitation d'un bungalow administratif car il est déterminé par le classement de catégorie, par le cahier des charges et par la convention que ces bungalows doivent être gérés par un personnel européen. Or, il est difficile de trouver les personnes convenables dans les endroits éloignés. M. Pham Dinh Que, est choisi comme candidat qualifié car il s'agit d'une personne de métier, cuisinier professionnel. Ce dernier reçoit une subvention de 1 800 $ par an, la moins importante des trois. Puis, M. Pham-Van-Mang, annamite, tient vers la fin des années vingt la gérance du bungalow de Tuyhoa. M. Ed. Jacob en est directeur-

[264] ANOM, GGI, L, 811, 1529, 1941.5.17, Rapport de M. Messner sur l'hôtellerie indochinoise en date du 17.5.1941.

[265] Il est à noter que la maison des Tutier et Fajolle sont propriétaires et gérants des magasins d'approvisionnement général à Hué. Les Fajolle frères possèdent de l'hôtel des Caps à Cuatung, reine des plages du centre de l'Annam. Ils se présentent d'ailleurs comme candidats de poids face aux Morin frères pour le projet de construction d'un hôtel neuf de Hué. Depuis 1903, cette maison possède une parfaite connaissance des besoins de la place et dispose, de plus, d'un personnel européen de choix en Annam. Ses relations constantes et suivies avec les plus grosses firmes de la métropole mettent cette maison en mesure d'offrir toutes les garanties les plus désirables.

concessionnaire depuis 1933 jusqu'au début de la guerre mondiale. Il et important à signaler que ce bungalow administratif n'est plus subventionné depuis le début des années trente. Or cette décision n'est pas figurée dans les rapports, les documents du tourisme et les publications officiels; elle est communiquée par la presse de moindre importance « Bungalow de Tuy-Hoa Non subventionné »[266]. Par le fait non-subventionné que ses repas principaux coûtant 1,7 $ dépassent légèrement le tarif de 1,5 $ imposé par le cahier des charges. Il est à noter que M. Jacob est à la fois directeur-propriétaire de l'hôtel du Commerce à Quinhon et directeur-concessionnaire du bungalow administratif de Dong-ha. Sous la gérance de M. Jacob, ce bungalow est jugé par la presse, notamment par un guide touristique et commercial comme « GRAND CONFORT…Cuisine de premier ordre…PRIX MODERES »[267].

Ces bungalows d'Annam doivent rester ouverts toute l'année en adaptant tous les critères du cahier de charge imposés par l'administration. Parmi ces trois bungalows, « BUNGALOW DE DONG-HOÏ CONFORT MODERNE »[268] est « l'un des meilleurs et des plus fréquentés de notre grande route »[269] par l'aimable accueil et la parfaite tenue. Celui de Tuyhoa reçoit plein de félicitations d'éloges des voyageurs français, anglais, annamites qui sont enregistrées dans son carnet de réclamations. Ce bungalow offre non seulement les services de base liés au service de chambre et à la restauration, il est capable de rendre service aux délégations d'un maximum de vingt-quatre personnes. Toutefois, M. Pham Dinh Que fait toujours des efforts et il arrive à servir le 22 juin 1929 un festin à quarante-cinq personnes sous la présidence du gouverneur général Pasquier lors de la cérémonie des trois grands ponts au centre de l'Annam. Les gérants des bungalows administratifs de Tuyhoa, Quangngai et Donghoi reçoivent une allocation égale au salaire des cuisiniers de ces établissements (20 $ par mois chacun) du budget local de l'Annam[270]. Il est à noter que les subventions accordées aux bungalows d'Annam sont fixées par contrats ou conventions, car elles sont la contrepartie d'obligations imposées aux bénéficiaires. Une seule subvention du bungalow de Muong Sen à Nghe-an en Annam est fixée par arrêté.

[266] *Chantecler*, 13 mai 1934, p. 6.

[267] *Europe Asia*, guide touristique et commercial, juin 1934, p. 41.

[268] *Ibid*., p. 44.

[269] *Chantecler*, 13 mai 1934, p. 6.

[270] ANOM, GGI, L 811 1528, 1939, Renseignements sur le tourisme demandés par l'Agrido pour M. L'inspecteur des Colonies du Montcel.

L'administration effectue depuis 1941 l'évaluation sur la tenue des hôtels et bungalows administratifs en Indochine. Elle renforce un an plus tard la gestion sur la tenue des hôtels et bungalows par le circulaire n° 155-SE/7 du 13 avril 1942[271]. Les chefs de province doivent être responsables de la tenue de ces établissements car l'exploitation de nombreux bungalows est déplorable. Au cours des tournées en 1943, le gouverneur général de l'Indochine constate que la gestion de nombreux bungalows laisse à désirer : chambre malpropre, literie douteuse, cuisine négligée… et leur entretien donne une impression défavorable aux passagers. A la fin de cette année, il demande, par un circulaire n^0 216 SE/H/G&B du 10 novembre 1943, aux chefs d'administration locale de récompenser la qualité de gestion, une gratification de fin d'année représente pour les intéressés un témoignage de satisfaction de la part de l'administration (critères sur la propreté des locaux, du mobilier, du linge ; la préparation et la cuisson des mets ; la composition des menu etc.). Les chefs de province sont en charge d'établir un barème de gratification afin d'éviter les différences entre les pays de l'Union indochinoise. Les dépenses pour ces gratifications sont prises en charge par le budget local. Suite à la proposition du résident supérieur de l'Annam, le gouverneur général de l'Indochine octroie par un arrêté n^0 4285[272] du 11 décembre 1943, des gratifications les plus importantes de l'Indochine, aux gérants des bungalows de Tuyhoa (M. Jacob), de Quangngai (M. Azincourt) et de Dongha (Mme Cleret). Chaque gérant reçoit 500 $ à la fin d'année 1943. Il s'agit des plus importantes gratifications pour gérance attribuées pour quinze bungalows administratifs en Indochine[273] . Quant au bungalow de Donghoi, son service laissant à désirer, dans les années quarante, malgré sa réputation dans les années trente, il est exclu de l'attribution des récompenses. Le gérant doit faire une démarche en vue d'obtenir la résiliation du contrat qui le lie à l'administration.

Ces trois bungalows administratifs situés le long de la Route Mandarine sont complémentaires de petits hôtels de Tour Cham et de Vinh, qui sont classés dans la

[271] ANOM, GGI, L 811 1529, 1942, Circulaire n 155-SE/7 du 13 avril 1942 du gouverneur général de l'Indochine aux chefs d'Administration locale.

[272] ANOM, GGI, L 811 1529, 1943.12.17, L'arrêté n^0 4285 du gouverneur général de l'Indochine et

ANOM, GGI, L 811 1529, 1943.11.3, Lettre n^0 II.397-Ba du RSA au gouverneur général de l'Indochine.

[273] Gratifications proposées aux 3 bungalows en Cochinchine (100 ; 100 et 300$) ; aux 2 bungalows à Tonkin (50$) ; 2 bungalows au Cambodge (280 et 100$) ; 5 bungalows à Laos (de 100 à 250$).

même gamme d'hébergement, assis également sur cette artère mais permettant le point de départ des deux centres inaccessibles directement par cette voie de communication principale de l'Indochine.

3. Les petits hôtels de Tour Cham et de Vinh : une collaboration-clé entre l'administration et le secteur privé

Le programme d'aménagement hôtelier de l'Indochine permet d'équiper de la Route Mandarine un ensemble des hébergements construit et aménagé entièrement sur le fond du budget général et partiellement avec le budget local de chaque pays. Les petits hôtels de Tour Cham et de Vinh ne rentrent pas dans ce cas. Il s'agit d'hôtels privés qui reçoivent une aide financière de l'administration pour un meilleur confort des voyageurs dans les endroits où il manque de passagers. Le Tour Cham à Phanrang et la ville de Vinh portent une valeur complémentaire de la Route Mandarine. Toutes ces deux villes d'Annam donnent accès dans les hauts plateaux de l'Annam et le Laos, qui sont les deux seuls centres de l'Indochine non-accessibles directement de la Route Mandarine.

Le Tour Cham, qui est un village de Phanrang situé près de la station balnéaire de Nhatrang et du port de Bangoi, est créé pour les besoins de la station de chemin de fer. Il constitue depuis les années 1910 un arrêt incontournable de l'itinéraire Saïgon-Tour Cham-Dalat. La ligne Tour Cham-Dalat de 87 km fait partie des cinq lignes du chemin de fer[274] de l'Indochine. De Tour Cham, les voyageurs peuvent également gagner Dalat en auto. Le village de Tour Cham donne donc l'accès de la grande artère de communication au haut-plateau du Langbian où se trouve Dalat, « La ville de l'éternelle printemps »[275]. L'hôtel de Tour Cham appartient au service d'exploitation des chemins de fer. Il est mis à disposition avant 1922. Cet hôtel, unique refuge ou gîte d'étape pour les passagers, est situé aux abords de la gare à Tour Cham. Il est géré par A-Tân, un chinois jusqu'en 1925 et il offre logement et nourriture (8 chambres, à 1,5 $ ou 2 $: repas, 1,5 $)[276], les deux services principaux des bungalows et petits hôtels de

[274] M. le gouverneur général Doumer décide la construction dès 1898 de la voie ferrée. Elle comporte en 1931 déjà trois tronçons : au sud, de Saïgon à Nhatrang (410 kilomètres), au centre, de Tourane à Dongha (175 kilomètres), au nord, de Vinh à Hanoï (321 kilomètres).

[275] JENNINGS Eric, *La ville de l'éternel printemps. Comment Dalat a permis l'Indochine française,* Paris, Éditions Payot & Rivages, 2013, 448 p.

[276] Collection du Vieux Hué, *L'Annam, guide du touriste*, Hanoï, Imprimerie d'Extrême-Orient, 1921, 124 p.

cette époque. Cet hôtel occupe un emplacement stratégique qui conduit à la fameuse station d'altitude de Dalat les voyageurs, soit de paquebot, soit de train, soit d'auto. C'est pour cette raison que l'administration octroie un soutien financier pour l'amélioration de cet hôtel en 1924. Il s'agit des crédits du budget général sur les exercices en 1923 et 1924 d'un montant de 16 835,80 $ (7 335,8$ pour l'agrandissement et 8 900 $ pour l'aménagement)[277]. Pourtant, il est à noter que les travaux d'agrandissement sont exécutés sur l'initiative du service du tourisme. Elle possède désormais 8 chambres. Il est à signaler que la route de Tour Cham à Dalat est construite au début des années vingt et à la fin des années trente, c'est le train qui y amène les voyageurs dont une partie du tronçon est à crémaillère.

La ville de Vinh est placée au nœud des routes de l'Annam et du Laos. Elle est donc le point de départ de la Route Mandarine qui conduit au Laos, le seul pays de l'Union indochinoise qui n'est pas directement relié à cette artère de communication. Vinh est en voie de le devenir à partir de 1931 un des centres les plus importants de l'Indochine. L'aménagement du port de Benthuy, l'ouverture de la ligne de la voie ferrée Tan-Ap-Thakhet après celle de Hanoï-Tourane, et la création d'une gare internationale aérienne en cours de réalisation en 1931, y amènent un mouvement d'étrangers qui nécessite un organisme hôtelier de conception moderne et d'une importance que les établissements existants ne peuvent matériellement atteindre. L'administration prévoit déjà ces atouts d'un centre élongé au début des années vingt, l'hôtel de Vinh est figuré dans la liste des onze hôtels à construire et à aménager qui est considéré comme travaux de première urgence du programme d'équipement touristique de l'Indochine. L'hôtel privé de Vinh de 12 chambres constitue un maillon de la chaîne d'établissements jalonnant tous les 150 ou 200 km de la Route Mandarine; ces parcours demandent chacun une demi-journée en autocar. Cet hôtel est construit à partir de juillet 1922 et mis à disposition en mars 1924. Initialement, l'hôtel appartient à M. Duffet. La conférence de 24 juillet 1923, qui valide le programme d'aménagement hôtelier de l'Indochine, admet donc une exception pour hôtel de Vinh où les solutions envisagées reposent sur l'agrandissement et la transformation d'immeubles existants à donner un résultat satisfaisant. La conférence présidée par le gouverneur général intérimaire

---

Bureau du tourisme de Hué, *Notice touristique sur Annam,* Hanoï, Imprimerie d'Extrême-Orient, vers 1926, 34 p.

[277] ANOM, GGI, 48039, 1925.3.25, Rapport de M. Inspecteur adjoint des Colonies P. Boisson sur le programme d'équipement touristique de l'Indochine et son exécution à l'époque du premier mars 1925.

accepte le principe de la participation financière de l'administration à l'amélioration et à l'extension de l'hôtel de M. Duffet suivant le programme réduit : transformation du pavillon principal en salles à usage commun au rez-de-chaussée, construction des chambres de luxe au premier étage, modification et léger agrandissement par allongement de l'autre bâtiment. Ce projet d'aide de l'administration au propriétaire de l'hôtel a pour but d'assurer le confort aux voyageurs. Cet effort gouvernemental permet d'améliorer les bâtiments d'un particulier selon le programme d'équipement de la Route Mandarine en 1921. Pourtant, ce projet est abandonné car M. Duffet refuse vivement de faire d'avantage de dépenses pour la raison que cet hôtel manque de locataires. L'amélioration de cet hôtel est ensuite effectuée en 1925 par l'administration. Elle y installe, par la mise en dépôt, des appareils sanitaires et hydrothérapiques qui coûtent au budget général de 3 700 $ inscrit à l'exercice 1924. Cette intervention de l'administration dans un hôtel privé a pour but d'assurer les conditions d'accueil pour des passagers. Il est à noter que le direction des Affaires Économiques, intervient directement pour négocier l'installation à titre dépôt d'appareils sanitaires et hydrothérapie dans cet hôtel particulier de Vinh. Comme cette ville possède des atouts liés au développement économique de l'Indochine, Vinh nécessite d'être doté d'un hôtel moderne et confortable. Suite à l'échec du projet d'amélioration et d'extension de l'hôtel de M. Duffet, la société foncière du Tonkin et de l'Annam souhaite construire à Vinh depuis 1929 un hôtel neuf de 24 chambres sur le prêt sans intérêt du budget général pour la moitié du total soit 130 000 $[278]. Le comité central du tourisme juge que cet hôtel est utile. Il rentre bien dans le cadre du crédit hôtelier de l'Indochine. Pourtant, la demande de cette société n'est pas suffisamment étudiée et la société offre des garanties incomplètes en 1931 et le projet n'est pas réalisé.

[278] En fin de 1929, la société foncière du Tonkin et de l'Annam informe l'office du tourisme et l'administration du protectorat de l'Annam de son projet de construction d'un hôtel moderne à Vinh et d'achats de terrains auxquels elle procède dans ce but. Elle sollicite du gouvernement général suivant les principes établis pour des constructions d'hôtels en Annam et dans le sud indochinois, un prêt à long terme sans intérêt. En 1930, cette société renouvelle sa demande de prêt. Toutefois, comme les nouveaux quartiers de Vinh sont en cours de création, elle ne peut pas fournir le plan définitif du terrain à construire, ni les plans et devis détaillés. En décembre 1931, elle soumet à l'office du tourisme une étude de projet d'hôtel et un plan d'ensemble de la construction. Cette étude permet une construction en trois ans (1931-1933) d'une dépense globale de 200 000 piastres pour un établissement de 24 chambres, étant prévu pour 48 chambres sur un terrain de 15 000 m^2 environ d'une valeur de 60 000 S. La dépense totale atteint 260 000 $, somme sur laquelle, la société sollicite le concours du crédit hôtelier pour la moitié en 3 tranches en 3 ans (60 000 $, 40 000 $ et 30 000 $). Par ailleurs, les garanties couvertes par cette société (hypothèque sur le terrain et les constructions à y édifier) sont insuffisantes pour couvrir la totalité du prêt sollicité.

Ces deux petits hôtels de Tour Cham et de Vinh, classés dans la même gamme des bungalows par M. Boisson en 1925, constituent en Annam un arrêt et un point de départ de la Route Mandarine vers Dalat, l'ensemble du haut-plateau Langbian (Annam) et le Laos. Par leurs emplacements stratégiques, ces hôtels privés d'Annam font partie des dix-huit hôtels déterminés par le programme d'aménagement hôtelier en Indochine pour la période de 1924 à 1926. Ces hôtels présentent l'œuvre de la collaboration entre l'administration et le secteur privé en hôtellerie dans les endroits éloignés mais incontournables apportant une valeur complémentaire de la Route Mandarine. La présence et les contributions de ces hôtels confirment la place incontournable de l'Annam dans la mise en œuvre du tourisme de l'Indochine.

Le premier programme d'aménagement hôtelier d'Indochine depuis 1922 met l'accent sur l'aménagement au Cambodge et en Annam. L'administration se rend compte de la nécessité d'avoir des points d'étapes et des installations suffisantes pour recevoir les voyageurs. Elle créé dans les premiers temps, et face aux besoins des fonctionnaires ou des commerçants en déplacement, une série des chambres, maisons de passagers, des gîtes d'étape, des bungalows et de petit hôtels. Par les caractéristiques géographiques, la plus part de ces types d'hébergement se trouvent en Annam. Leur exploitation ne donne pas de bénéfices. Toutefois ils permettent des circuits touristiques en Indochine dans toute sa continuité. Les maisons et les chambres de passagers au sein de la résidence administrative sont deux types rares d'hébergement. Ils sont tous représentés en Annam ; ce qui lui permet d'offrir la plus riche gamme d'Indochine. Elles apportent une valeur complémentaire aux bungalows.

Les bungalows prototypes de Donghoi, Quangngai, Tuyhoa au centre de l'Annam créés en 1922 et mis en service en 1924 sont au service de tous les Européens, sauf cas exceptionnels préalablement déterminés par le chef de province. Ils sont subventionnés par l'administration et leur personnel est uniquement européen ; ce qui est déterminé par les cahiers des charges, sauf pour le bungalow de Tuyhoa. Afin de parvenir à une bonne exploitation hôtelière, les cahiers des charges sont rédigés décembre 1923 et obligatoirement applicables depuis mars 1924 à ces trois bungalows prototypes de l'Annam. Ce document propose en effet des outils de gouvernance de l'administration en matière d'exploitation hôtelière. Ces bungalows sont considérés comme le modèle expérimenté depuis 1922, ils constituent des bases solides pour la conception, la construction, les missions et l'exploitation des bungalows

administratifs de toute l'Indochine en 1931. Cela permet une étude sur les bungalows en 1931. Elle propose quatre types de bungalows confortables, pratiques, peu coûteux et applicables dans toutes les circonstances et notamment dans les régions éloignées de l'Indochine. Pour une exploitation hôtelière unique dans toute l'Indochine, un cahier des charges est rédigé à partir des 3 bungalows d'Annam en 1931 par les soins de l'administration, fruits de six ans de modélisation expérimentale. Cet outil gouvernemental adapté au contexte local détermine des services assez complets et confortables, la composition des repas et la gestion des bungalows ainsi que la politique de prix. Le cahier des charges impose, en 1931, des prix de repas trop bas dans les bungalows d'Annam, ce qui n'est pas le cas au Cambodge. Ce tarif reste inchangé jusqu'aux propositions de 1941. Ces trois bungalows administratifs d'Annam, construits en 1922 et mis en service en 1924, deviennent donc les prototypes pour tous les bungalows administratifs de l'Indochine depuis 1931. Ces trois bungalows sont complémentaires de petits hôtels privés de Tour Cham et de Vinh, situés également sur la Route Mandarine mais ils servent de point de départ vers les deux centres inaccessibles directement par cette voie de communication principale de l'Indochine. L'administration octroie une aide financière à ces petits hôtels privés pour un meilleur confort des voyageurs dans les endroits où il manque de passagers. Par leur emplacement stratégique, ces hôtels privés font partie du programme d'aménagement hôtelier en Indochine pour la période de 1924 à 1926. Ils présentent l'œuvre de la collaboration entre l'Administration et le secteur privé en hôtellerie dans les endroits éloignés mais incontournables. Ces hôtels confirment la place incontournable de l'Annam dans la mise en œuvre de tourisme de l'Indochine.

III. Les hôtels de l'Annam, parties intégrantes des travaux du programme d'aménagement hôtelier de l'Indochine

Le programme d'aménagement hôtelier en Indochine, adopté par la conférence tenue le 24 juillet 1924 sous la présidence du gouverneur général de l'Indochine, détermine les travaux de construction et d'aménagement en fonction de l'ordre d'importance. L'exécution du programme de première urgence, qui doit être poursuivi dans le délai de trois ans et qui est ainsi arrêté, représente une dépense totale évaluée à 1 150 000 $, y compris les 150 000 $ de l'hôtel de Hué sur les fonds d'emprunts. Les onze hôtels et bungalows classés comme première urgence constituent l'« armature hôtelière » de l'Indochine qui est mené pour le tourisme officiel pour la période de 1924

à 1926[279]. L'Annam est donc doté de cinq hôtels. Ce programme initié en 1922 est basé sur les propositions du résident supérieur de l'Annam portant sur le projet d'aménagement de la Route Mandarine effectué en 1921. Ces efforts d'aménagement présentent une attention particulière de l'administration à toutes les échelles tant gouvernementale que locale. L'Annam possède un atout (la Route Mandarine traversant l'Indochine, et ses deux points de départ donnant accès vers les hauts plateaux de l'Annam et le Laos). La moitié du nombre d'hôtels de ce programme est attribuée à ce pays pauvre mais comportant de grandes potentialités touristiques. Il s'agit des trois hôtels neufs de Nhatrang, Quinhon, Hué à construire et la transmission d'un immeuble de Phanthiet en hôtel ainsi que l'agrandissement puis la transformation de l'hôtel de Vinh à faire.

L'hôtel de Vinh[280] est classé, par ses contributions, dans la gamme des bungalows[281]. L' « Hôtel neuf de Hué » occupe une place singulière dans ce programme d'aménagement, ce programme le détermine comme le seul hôtel qui soit construit sur les fonds d'emprunt du budget général. D'ailleurs, les « hôtels neufs » de Hué et de Quinhon font partie de la première chaîne d'hôtels des établissements des Morins frères en Annam. Compte-tenu de l'importance de cette œuvre exceptionnelle justifiant la collaboration entre l'administration et le secteur privé, nous leur consacrerons une place considérable dans cette thèse[282]. Pour cette raison, il nous reste à traiter dans cette partie des questions liées à deux hôtels de Nhatrang et de Phanthiet. Il est important de signaler que l'hôtel de Nhatrang est transmis en 1948 aux Morin frères.

1. L'« Hôtel neuf de Nhatrang »[283], ou grand hôtel de la plage de Nhatrang : un emplacement singulier sur la Route Mandarine

Nhatrang est la station maritime la plus importante du sud-Annam. Nhatrang est la station maritime la plus importante du sud de l'Annam. Du premier juin 1932 au 31 mai 1933, viennent y séjourner 10 908 touristes dont 9 856 européens et 1 052

[279] [Annexe 1. Programme d'aménagement d'hôtels de tourisme en Indochine de 1924 à 1926, validé par le gouverneur général de l'Indochine].

[280] [Voir Partie 2. Chapitre 7. II. 3. Les petits hôtels de Tour Cham et de Vinh : une collaboration-clé entre l'administration et le secteur privé].

[281] « Bungalows construits, aménagés et livrés à l'exploitation » (ANOM, GGI, 48039, 1925.3.25).

[282] [Voir Partie 2. Chapitre 9. V. L'empire Morin : une collaboration indispensable entre l'administration et le secteur prive en matière d'hôtellerie et de tourisme].

[283] ANOM, GGI, 48039, 1925.3.25, Rapport de M. l'Inspecteur adjoint des Colonies P. Boisson sur le programme d'équipement touristique de l'Indochine et son exécution à l'époque du 1er mars 1925.

indochinois[284]. D'ailleurs, cette ville se trouve à proximité de la baie de Camranh, port desservi par les lignes annexes et les caboteurs, où la navigation trouve une correspondance directe avec Nhatrang. Depuis la fin de 1914, Camranh est reliée à Saïgon par le chemin de fer. Nhatrang est ainsi en 1925 le terminus du chemin de fer de Saïgon. De plus, depuis le nord de l'Indochine, Nhatrang est jusqu'en 1921 le terminus de la route carrossable. Dans la direction vers le sud de Nhatrang, Phanrang fait la liaison vers Krongpha, pour le haut plateau du Langbian. Grâce à ses atouts liés à la communication par voies de mer et de terre (chemin de fer et route carrossable), le gouvernement général de l'Indochine valide la construction d'un hôtel neuf à Nhatrang afin de confirmer la place du tourisme officiel dans ces endroits stratégiques. Ces atouts doivent être considérés comme supérieurs à ceux de la grande ville portuaire de Tourane, et la construction d'un hôtel neuf dans cette ville est classée comme premier urgence par le programme d'aménagement hôtelier de l'Indochine.

Ce programme permet l'ouverture des travaux de l'hôtel neuf de Nhatrang de 14 chambres en avril 1924 dont l'achèvement est prévu pour 1925. Un forfait de 127 355,95 $ lui est octroyé sur les exercices de 1923 à 1925 du budget général. Ce budget se traduit par 102 355,95 $ pour la construction, 9 000 $ pour l'achat de terrain, effectué en 1923, et 25 000 $ pour l'aménagement[285]. Avant les travaux, l'étude pour sa construction est effectuée en 1923. Cet hôtel est confié à l'exploitation de la société des grands hôtels indochinois. Au moment de la liquidation de cette société en date de 10 octobre 1930, l'inventaire de son matériel et son mobilier est validé le 12 avril 1930, un exemplaire de l'inventaire est établi le 21 avril 1929. Cet inventaire et effectué en mai 1930 et communiqué en 1931. De ce fait, la gestion provisoire est confiée à M. Rudoff, gérant européen qui doit répondre, avant la réception de ce poste, à la demande de justification de capacité professionnelle. La gérance définitive de l'hôtel de Nhatrang est attribuée par le contrat du 18 juin 1931 pour les douze années consécutives à M. Van Breuseghem, propriétaire de l'hôtel Beau Rivage dans la même ville. Cet hôtel est subventionné par 4 800 $ par an sur le contrat du 18 juin 1931 et par les quatre avenants effectués aux mois d'avril et d'octobre 1936, ceux en date de février 1938, de

[284] ANV4, RSA, 3575, 1932-1933, Tourisme en Annam de 1 juin 1932 à 31 mai 1933.

[285] ANOM, GGI, 48039, 1925.3.25, Rapport de M. l'Inspecteur adjoint des Colonies P. Boisson sur le programme d'équipement touristique de l'Indochine et son exécution à l'époque du premier mars 1925.

janvier 1939 et décembre 1943[286]. Pour cette exploitation, une subvention mensuelle de 600 $ est également allouée à M. Van Breuseghem pendant les deux premières années[287]. En contrepartie de cette subvention, l'exploitant s'engage à compléter et à renouveler à ses frais, le matériel d'exploitation mis à sa disposition. Le grand hôtel de la plage de Nhatrang est attribué aux Morin en 1948 comme dommages de guerre après « le Siège de Hué ». Il fait donc partie de la chaîne des hôtels de Morins frères en Annam. Pourtant, ce fait se produit hors du temps de recherches de notre thèse, nous le mentionnerons sans entrer dans les détails dans la partie traitant de la chaîne d'hôtels des Morins frères.

La ville de Nhatrang possède des atouts en faveur de la communication. Il est à noter qu'il existe un terrain d'aviation près de Nhatrang. Cette ville est dotée d'un hôtel neuf qui est construit et mis en exploitation sur le fond du budget général. Cet hôtel doit confirmer la présence dominante de l'administration dans cet emplacement stratégique. Il est complété par l'hôtel de Phanthiet qui joue un rôle très important que nous analyserons dans la partie suivante. [voir Annexe 7. Grand hôtel de la plage de Nhatrang].

2. L'Hôtel de Phanthiet, complémentaire des missions du grand hôtel de la plage de Nhatrang

La ville de Phanthiet, située sur la Route Mandarine, est un grand port de pêche et aussi une station balnéaire très fréquentée. Cette ville est réputée pour la douceur du climat, la température plus basse que celle de Cochinchine, elle est dotée d'une plage de sable très belle, vaste, sûre et d'un pays de chasse et de pêche. Elle est d'ailleurs située à mi-étape sur les parcours Nhatrang-Dalat et joignable principalement par le chemin de fer et la Route Mandarine. Dans cet endroit éloigné mais indispensable pour le mise en tourisme de l'Indochine, la présence du tourisme officiel sous forme de collaboration avec le secteur privé devient très importante. Cet endroit est d'une part le point de départ sur la grande station d'altitude de Dalat à partir de la Route Mandarine. D'autre part, ses plages de Phanthiet et de ses alentours, dont celle de Ngoclam, ont pour but de décharger les plages de Cochinchine et de donner aux Saïgonnais l'occasion de passer le

[286] ANOM, GGI, L, 811, 1529, 1942-1943, Notes diverses concernant l'industrie hôtelière en Indochine. Tenue des hôtels et bungalows administratifs.

[287] ANV4, RSA, 3575, 1931.9.18, Rapport relatif à l'exploitation des hôtels et bungalow appartenant à l'administration, rapport de présentation au comité central du tourisme en Indochine.

week-end en Annam. Un projet de création d'un service de transport (de Saïgon à Phanthiet aller /retour) pendant les week-ends est ainsi conçu. Il est assuré par l'autorail de Saïgon en 1937[288]. Pour cette raison, la transformation d'un immeuble en hôtel dit hôtel secondaire à Phanthiet fait partie de la liste des travaux de première urgence du plan d'aménagement de l'Indochine. La conférence du 24 juillet 1923 admet une exception pour les hôtels de Phanthiet et de Vinh, où les solutions envisagées reposent sur la transformation d'immeubles existants des particuliers et qui ont donné un résultat satisfaisant. En ce qui concerne l'hôtel de Phanthiet, la préférence de cette conférence va à la combinaison Frasseto. Le protectorat de l'Annam achète une ancienne villa[289] moyennant 35 000 $ environ. Cette villa est bâtie sur une falaise de 60 m dominant la mer avec une vue magnifique. Elle est située à 5 km en accès facile en automobile de Phanthiet. C'est un ancien hôtel particulier (hôtel Château des Tours Cham, ancienne demeure du Duc de Montpensier), occupé par la suite par une école en 1923. Le protectorat de l'Annam fait ensuite la cession gratuite de ce bâtiment pour le transformer en hôtel. Suivant le plan approuvée par l'administration, l'ameublement, l'équipement, l'exploitation sont effectués ensuite par les soins et aux frais de M. Frasseto. L'aménagement de l'immeuble de Phanthiet est assuré par le budget général pour un montant forfaitaire de 48 000 $ dont 18 000 $ est affecté pour le mobilier et le matériel. L'exécution de la construction et son exploitation sont assurées par la société des grands hôtels indochinois, selon le contrat passé entre le gouvernement général et cette société le 30 janvier 1924[290]. Le plan de l'hôtel est approuvé par l'administration puis soumis à l'examen de la société des grands hôtels indochinois le 19 décembre 1924. L'aménagement en hôtel de l'immeuble existant est prévu pour 1925. Cet hôtel ouvre ses portes aux touristes depuis février 1928[291]. Après la faillite de cette société, cet hôtel est soumis au régime de gérance provisoire. Il existe dans la province de Phanthiet en 1932-1933 trois hôtels dont deux gérés par des européens.

---

[288] ANV4, RSA, 3576, 1937, Projet de création d'un service de week-end Saïgon-Phanthiet et retour qui serait assurée par l'autorail en réserve de Saïgon en 1937.

ANV4, RSA, 3582, 1937.7.12, Procès-verbal de la 32e séance du conseil d'administration de l'office central du tourisme Indochinois.

[289] Cette villa bâtie sur une falaise de 60m dominant la mer avec une vue magnifique, est situé à 5 km en accès facile en automobile de Phanthiet.

[290] ANV1, 11337, 1923, Procès-verbal de la conférence de 24 juillet 1923 portant programme d'aménagement d'hôtels de tourisme en Indochine de 1924 à 1926.

[291] « Les hôtels construits par l'Administration », *L'Éveil économique de l'Indochine*, 22 décembre 1929.

Depuis 1937 aux premiers signes de la Seconde guerre mondiale, l'hôtel de Phanthiet dépendant du gouvernement est placé sous la gérance de M. L Joannot. Cet hôtel n'est pas subventionné selon le contrat signé le premier avril 1937, valable jusqu'au 1er avril 1943[292]. Toutefois, une allocation de 20 $ par mois pour le gérant de l'hôtel est octroyée sur le budget local de l'Annam, ce qui présente la contribution du gouvernement d'Annam dans l'œuvre de développement touristique.

Le programme d'aménagement hôtelier en Indochine initié en 1922 détermine les travaux de construction et d'aménagement en fonction de leur importance. Parmi les onze hôtels considérés comme les travaux de première urgence, constituant l'armature le l'Indochine, l'Annam en est doté de cinq. Cet aménagement important dans ce pays d'Union indochinoise est justifié du fait de son emplacement géographique qui assure la communication de toute l'Indochine : la Route Mandarine, et de ses deux points de départ donnant accès dans les hauts plateaux de l'Annam (dont le Langbian) et le Laos, les seules régions ne touchant pas directement cette route. L'administration lui assure donc la construction des trois hôtels neufs de Nhatrang, Quinhon, Hué, la transmission d'un immeuble de Phanthiet en hôtel et l'agrandissement puis la transformation de l'hôtel de Vinh.

Outre la Route Mandarine, l'Annam possède lui-même deux centres touristiques de grande qualité de l'Indochine : Hué et Dalat. Ceux-ci présentent d'ailleurs des caractéristiques uniques en termes de politique. La présence des pouvoirs coloniaux se doivent d'y être remarquables sous plusieurs formes, donc en hôtellerie.

[292] ANOM, GGI, L 811 1529, 1940, Lettre M16/11 7463 4e du 16 novembre 1940 du directeur des Service économiques au gouverneur général de l'Indochine afin de lui donner des renseignements généraux sur la question hôtelière en Indochine.

CHAPITRE HUITIEME

LE GROUPE D'HOTELS DE DALAT (LANGBIAN), REPRESENTANT LE POUVOIR COLONIAL

L'Annam est un « pays » économiquement pauvre par rapport aux autres composantes de l'Indochine mais il possède des atouts, y compris sur le plan politique (cour impériale). Dans cette thèse nous ne traitons que des aspects culturels et touristiques donc économiques. L'Annam possède lui-même deux grands centres d'intérêts touristiques pour l'Indochine : Hué et ses alentours au cœur de ce pays ; et Dalat au haut plateau Langbian situé au sud de l'Annam. Le groupe des villes Quinhon-Nhatrang-Phanthiet possèdent également des sites et des attractivités mais moins réputés. Toutefois, ces villes permettent de faciliter les voyages non seulement dans ces deux centres touristiques d'Annam mais aussi dans toutes destinations touristiques de cette Union indochinoise. Le haut plateau Langbian est lié à la Route Mandarine par ces villes. Il est doté d'un groupe d'hôtels importants qui appartient à l'administration et qui est mis directement sous la gestion du gouvernement général par ses caractéristiques que nous analyserons dans cette partie.

I. Le groupe d'hôtels de Dalat au cœur des pays « moïs » et de la zone climatique du « sanatorium »

1. La création de Dalat et la confirmation de la présence des pouvoirs coloniaux français

Au Langbian, vaste plateau dominé par des pics de 2 250 m rappelant les Vosges et la Savoie, rien n'y manque pour attirer les touristes : climat sec et froid, air pur et vivifiant, forêts de pins, vastes étendues sillonnées de routes, promenades pittoresques, chasses au gros gibier passionnantes, sites impressionnants, facilités d'accès. Sa métropole est Dalat dont la devise latine est « Dat Aliis Laetitiam Aliis Temperiem »[293] (« Offrant la joie à certains, et un climat tempéré à d'autres »)[294]. Ce plateau offre un havre de repos et de très beaux circuits touristiques. D'ailleurs, les terrains de chasse du Langbian, atout de l'offre touristique de l'Indochine, sont à moins d'une journée de Saïgon, porte d'entrée principale de l'Indochine. Toutes ces caractéristiques appellent

[293] BON André, *Petit guide illustré de Dalat, Indochine française*, Hanoï, Imprimerie d'Extrême-Orient, 1930, page de couverture.

[294] En ligne : https://www.lemonde.fr/idees/article/2013/12/11/le-monde-d-hier-en-indochine_3529214_3232.html.

Dalat à rivaliser avec Baguio, Simla et Darjeeling, les fameuses stations universellement connues des colonies britanniques et de l'ex-colonisation espagnole qui se situent aux alentours de l'Indochine.

La présence française doit être stratégique sur les hauts plateaux de l'Annam, pays des "Moïs", notamment à Dalat, ville d'inspiration européenne (paysages, urbanisme, architecture) en Indochine. Les études d'Eric Jennings montre que Dalat, la métropole de ce haut plateau, occupe un emplacement stratégique vis-à-vis l'Annam, le Cambodge, la Cochinchine et les pays « Moïs » pour la colonisation française en Indochine et que « le plateau du Langbian fut perçu comme une aire de pouvoir où les Français pourraient s'appuyer sur les minorités ethniques de l'Indochine contre les Vietnamiens »[295]. Le « Pays Montagnard du Sud Indochinois » est fondé le 27 mai 1946 afin de renforcer la colonisation en Indochine. La présence des pouvoirs coloniaux français doit y être importante et la création de Dalat contribue à consolider ces pouvoirs.

La région du Langbian est officiellement visitée en 1897 par le docteur Yersin[296]. Cette visite est effectuée à la suite du voyage du gouverneur général Paul Doumer, il décide la création d'un sanatorium « comparable à ceux de l'Inde »[297] pour les européens. Ils sont tous émerveillés par ce site offrant tant de similitude avec des paysages d'Europe. La pureté de l'air, l'absence des moustiques, la température très agréable sont tout à fait favorables à la guérison des coloniaux si éprouvés par le climat torride des plaines. Les missions topographiques du Langbian depuis 1897, réalisées par les administrateurs Ernest Outrey, Léon Garnier et Cuhnac et notamment par les commandants Thouard et Guynet, permettent d'étudier le tracé d'une voie ferrée et d'une route carrossable. Paul Doumer octroie un crédit de 30 000 $ par un arrêté du 16 avril 1898 pour la construction d'une route allant de la mer, du port de Ninh Chu, près de Phan-Rang, au plateau du Langbian en 1899 et quelques mois après, une route de 52 km relie Phanrang à Dankia (Langbian). Lors du retour du gouverneur général Paul Doumer à Langbian en 1899, quelques premiers chalets en bois y sont édifiés pour lui et pour sa famille. Toutefois, ces travaux sont abandonnés dès le départ de Paul Doumer

[295] Eric Jennings, *La ville de l'éternel printemps. Comment Dalat a permis l'Indochine française*, Paris, Éditions Payot & Rivages, 2013, p. 148.

[296] Il fait sa reconnaissance de la région du Langbian le 21 juin 1893.

[297] En ligne : http://belleindochine.free.fr/Dalat.htm.

jusqu'à l'arrivée du gouverneur général Albert Sarraut. Ils sont ensuite repris et activement poussés par les gouverneur général Ernest Nestor Roume et Maurice Long. En 1901, la mission médicale Guynet saisit toute l'importance de ce sanatorium. Les résultats scientifiques constituent des bases bien solides pour que le gouvernement général accorde aussitôt de larges crédits pour la construction de routes et de bâtiments. En 1911, Albert Sarraut décide officiellement la création d'un sanatorium mais il ne choisit pas encore un emplacement définitif. Deux emplacements pour le futur sanatorium sont proposés et le choix de Dalat plutôt que de Dankia est fait en se basant sur les expéditions effectuées par les médecins. Pourtant, la réalisation de ce projet n'est pas poursuivie immédiatement. Ce n'est qu'en 1916 que le gouverneur général Roume accorde les crédits nécessaires pour l'installation de la station d'altitude. La construction consécutive de deux routes carrossables depuis 1899, permet le développement rapide de la station. A partir de 1920, la route de Phan Rang à Dalat est praticable. Notamment le chemin de fer à crémaillère de Krongpha à Dalat est achevé en novembre 1932[298]. Une route directe construite en 1933 relie Saïgon à Dalat, par le col de Blao, ce qui met Dalat à la portée de tous les indochinois et même des étrangers. De plus, un train Saïgon-Dalat est en service quotidien depuis 1937. La station de Dalat rend les plus grands services à la colonie et sa réputation dépassent les frontières de l'Indochine française. Le Langbian répond, en effet, à toutes les exigences d'un bon sanatorium sous les tropiques grâce à son altitude et de son voisinage suffisant de la mer[299]. Les célèbres stations sanitaires de Simla, de Darjeeling (en Inde, colonie britanniques) et de Baguio (aux Philippines, ex-colonisation espagnole) sont situées à des altitudes variant de 1800 à 2 200 m. Dalat est très heureusement situé à 1 500 m en moyenne, ce qui y rend toutes les saisons agréables, sans jamais présenter de températures trop basses. Le gouverneur général Roume décide de donner une nouvelle impulsion à l'œuvre d'aménagement abandonnée et cela permet l'éveil de Dalat en 1915.

En bref, le premier plan d'aménagement de Dalat est élaboré en 1900. Il prévoit une voie ferrée, des routes empierrées, des bâtiments confortables, des villas de

[298] Le projet de voie ferrée est renforcé par le gouverneur général de l'Indochine dès 1898. Mais le train n'arrive en 1926 qu'à 40 km de Dalat, à cause des contraintes budgétaires et de la difficulté des travaux. Le dernier tronçon est inauguré en 1932 et fonctionne à crémaillère. L'architecture de la gare de Dalat, construite en 1938, rappelle Deauville mais elle interprète les monts de Langbian. Des salles d'attente séparées pour les indigènes et les européens, le logement du chef de gare, le guichet sont au rez-de-chaussée de cette gare. Quelques chambres sont à l'étage pour les européens. Des trains de nuit, munis des couchettes confortables, partent en 1920 de Saïgon vers 22 heures. Ils correspondent au départ des autos à Malam à 4 heures et arriver à Dalat vers midi.

[299] La côte est en effet à moins de 80 km à vol d'oiseau à l'ouest et au sud.

particuliers, un grand sanatorium. La conception de cette ville doit rappeler la France, ce qui est très important pour les français et les européens en Indochine. Une première usine électrique est installée en 1918 et l'usine des eaux en 1920. Toutefois, le gouverneur général Maurice Long confie en 1922 au grand urbaniste Hébrard la confection du plan général de Dalat. Suite à ce plan ambitieux, face au temps de guerre et de crise, un plan beaucoup plus modeste effectué en 1932 met l'accent sur la préservation des sites. Malgré les signes avant-coureurs de la Seconde guerre mondiale, un projet de grande ambition a pour but de transformer Dalat en capitale d'été de l'Indochine. La réalisation de ce plan d'urbanisme est rendue exécutoire par un arrêté du 27 avril 1943, toutefois il n'a jamais été réalisé.

2. Des hôtels modernes et bien équipés appartenant au gouvernement général et affermés à des concessionnaires

Le premier afflux d'européens en villégiature a lieu en 1915 à Dalat car la guerre les immobilise en Indochine. Ils viennent y chercher un réconfort et un rétablissement après un long séjour forcé dans cette colonie. Il est important de noter que « Le minimum de durée d'une cure d'altitude, est de 20 jours…. et il est nécessaire en outre de la renouveler chaque année, pour combattre efficacement l'anémie tropicale »[300]. Le besoin d'un aménagement hôtelier de grande qualité est réel à Dalat. Et cet aménagement doit absolument être initié par l'administration dans cet endroit éloigné depuis 1916.

En termes d'hôtellerie, les quatre premiers chalets en bois y sont construits lors d'un séjour de repos de Paul Doumer en 1899[301], une « sala » (le futur hôtel du Lac, puis hôtel Desanti, connu encore sous les noms d'hôtel de Dalat[302] ou de grand hôtel de Dalat[303]) y est installée en 1907. Durant la Première guerre mondiale, Dalat n'offre que

[300] BOUVARD Pierre et MILLET, *Dalat, sanatorium de l'Indochine française. La chasse au Lang-Bian. Nouveau guide illustré*, Bergerac, Imprimerie générale du Sud-Ouest (J. Casranet), 1920, p. 43.

[301] en 1899 (selon BON André, *Petit guide illustré de Dalat, Indochine française*, Hanoï, Imprimerie d'Extrême-Orient, 1930, 36 p.)

or

en 1900 (selon JENNINGS Eric, *La ville de l'éternel printemps. Comment Dalat a permis l'Indochine française*, Paris, Éditions Payot & Rivages, 2013, 448 p.)

[302] BON André, *Petit guide illustré de Dalat, Indochine française*, Hanoï, Imprimerie d'Extrême-Orient, 1930, 36 p.

[303] ANOM, GGI, 48039, 1925.3, Note de M. Lochard, directeur des Affaires Économiques de l'Indochine au sujet du rapport de M. l'Inspecteur adjoint des Colonies P. Boisson sur le programme d'équipement touristique de l'Indochine.

quelques bungalows aux Européens qui ne peuvent pas retourner dans leur pays natal. Afin d'y favoriser le tourisme, le gouverneur général Ernest Nestor Roume décide en 1916 d'installer un grand hôtel administratif à Dalat (Langbian Palace). Le nombre de chalets initialement en bois augmente ainsi très rapidement. À la fin de la Première guerre mondiale, il en existe une dizaine. Avant juin 1925, deux hôtels sont exploités au centre touristique de Langbian : Langbian-Palace et le grand hôtel de Dalat. Le grand hôtel de Dalat est destiné à devenir à partir du premier juin 1925 une annexe du Langbian Palace. L'administration projette en 1925 la construction à Dalat d'un hôtel de second ordre. Le gouvernement général de l'Indochine octroie en 1925 un total général de 1 063 128,48 $[304] du budget général pour la construction et l'aménagement de ces hôtels du groupe de Dalat, sans compter la subvention annuelle prise en charge par le budget général pour ces hôtels. L'hôtel du Parc d'une capacité de 70 chambres, construit sur le fond du budget général est achevé en 1931 mais il n'est pas mis en service la même année du fait des difficultés financières engendrées par la crise économique. À la fin des années trente, il existe à Dalat cinq hôtels offrant 154 chambres[305]. En outre, il faut y mentionner les villas[306] gérées par les particuliers et les résidences administratives. Même la gare de Dalat offre au premier étage des chambres aux européens. Seulement ces trois hôtels sont mentionnés dans les outils de communication et inventaires des hôtels, ce qui rappelle la présence de l'administration dans ce centre important de l'Indochine sur le plan politique via son œuvre de tourisme. La présence française se manifeste à Dalat par l'existence du groupe d'hôtels administratifs de Dalat qui se compose à partir de 1931 du Langbian-Palace (hôtel de luxe de premier ordre) et de l'hôtel du Parc (au service d'un public indochinois de petite bourse).

[304] ANOM, GGI, 48039, 1925.3.25, Rapport de M. l'Inspecteur adjoint des Colonies P. Boisson sur le programme d'équipement touristique de l'Indochine et son exécution à l'époque du premier mars 1925.

[305] Hôtels à Dalat en 1937 : « Langbian-Palace ». 38 chambres ; petit déjeuner, 1 piastre ; déjeuner, 2 $ 50 ; dîner, 2 $ 50 ; « Hôtel du Parc ». - 70 chambres ; petit déjeuner, 0 $ 75 ; déjeuner, 2 $ 50 ; dîner, 2 $ 50 ; « Grand Hôtel de Dalat ». - 30 chambres, petit-déjeuner, 0 $ 50 ; déjeuner, 1 $ 75 ; dîner, 1$75 ; « Hôtel d'Annam » : où se réunit l'élite de la Société indigène. - 12 chambres ; petit déjeuner, 0 $ 50 ; déjeuner, 1 piastre ; dîner, 1$20 ; « Hôtel Mostini». - 4 chambres ; petit déjeuner, 0 $ 50 ; déjeuner, 1$50 ; dîner, 1 $ 50.

[306] C'est facile d'y trouver des villas à louer (de 80 à 200 $ par mois) en 1930.

II. Langbian Palace (1916), hôtel administratif de luxe de premier ordre de l'Indochine

1. Le Langbian Palace avant son agrandissement

La Première guerre mondiale empêche les séjours en France, ce qui demande aux européens de venir se reposer dans une région au climat salubre et vivifiant au sein de cette Union indochinoise. La construction d'un grand hôtel dans cette ville est initiée en 1915 et validée par Ernest Nestor Roume en 1916. « M. Roume en décida la création en 1915. Il voulut en faire une œuvre grandiose. Il avait pour cela deux raisons : il ne se doutait pas que les travaux dureraient cinq ans et il espérait, grâce au Langbiang, permettre aux fonctionnaires de refaire leur santé sans rentrer en France. Il pensa, d'autre part, qu'en engageant de grosses dépenses au Langbiang, il mettrait fin aux hésitations et aux tergiversations. Il espérait toutefois que pour les 300.000 $ qu'il affectait à la construction d'un hôtel, il aurait quelque chose»[307]. Cette action a pour but de constituer les premières pierres de la capacité d'accueil que le tourisme officiel doit assurer dans un endroit initialement éloigné et non-rentable immédiatement.

Et ce n'est pas par hasard que cet hôtel de première importance du gouvernement général de l'Indochine porte le nom Langbian Palace au cœur du pays des « Moïs ». L'ouverture des travaux commence le 15 décembre 1916 et s'achève le 16 septembre 1921 avec un montant de 593 976,01 $. Pourtant, quelques semaines après son inauguration en 1921, elle doit être fermée pour de grosses réparations et elle est ouverte à nouveau le premier mars 1923. Cette hôtellerie est classée officiellement comme hôtel de premier ordre de l'Indochine. Elle possède initialement 32 puis 35 chambres et coûte 850 000 $ en 1922 puis elle est élargie à 38 chambres en 1937. En bref, le Langbian Palace est construit et aménagé par le budget général représentant un montant de 925 325,85 $[308]. Les dépendances sont construites depuis le 22 novembre 1922. Les travaux de construction de deux ailes sont en cours en 1925. Toutefois, le Langbian-Palace est mis en exploitation définitivement le premier février 1923, par la société des grands hôtels indochinois. Il est placé sous la direction de M. Frasseto et Sicé, du Continental de Saïgon, membre de la société des grands hôtels indochinois. Cette hôtellerie reste ouverte tous les ans, du premier janvier à fin juin. Pourtant, elle

[307] BARBISIER [Henri Cucherousset], « Au Langbiang », *L'Éveil économique de l'Indochine*, 9 juillet 1922.

[308] ANOM, GGI, 48039, 1925.3.25, Rapport de M. Inspecteur adjoint des Colonies P. Boisson sur le programme d'équipement touristique de l'Indochine et son exécution à l'époque du premier mars 1925.

doit être fermée pour de grosses réparations quelques semaines après son inauguration. Puis, l'agrandissement de l'hôtel, prévu en 1925, demande un budget de 235 500 $. En termess d'aménagement, le mobilier et le matériel d'exploitation coûtent au budget général 50 325,14 $[309] tout en sachant que le remplacement d'une partie du mobilier défectueux affecté au nouvel hôtel de second ordre, coûte 20 000 $, prévu pour l'exercice 1925[310]. Cet hôtel luxueux, doté d'eau potable, de lumière électrique, de terrains de jeux, rend le séjour à Dalat fort agréable. Depuis son ouverture, il est indispensable néanmoins de prévenir l'hôtelier quelque temps à l'avance, ou dès l'arrivée à Saïgon, par télégramme, « l'hôtel reçoive plus de 3.000 journées de visiteurs, la subvention est de 30.000 $, soit $ 10 par client et par jour »[311] jusqu'en septembre 1925. Devant le succès du Langbian-Palace, l'administration envisage non seulement l'annexion de quelques pavillons « en maçonnerie » du grand hôtel de Dalat, mais encore la construction de deux ailes agrandissant notablement le bâtiment principal. Concernant le nombre de chambres, le projet passe de 32 à 72. Ce projet établi également par M. Hébrard, n'est pas encore soumis en mars 1925 à l'approbation du gouverneur général de l'Indochine et d'autre part, une décision reste à prendre au sujet du mode de réalisation de cette construction nouvelle.

Cette hôtellerie, tout neuve, répond aux exigences du confort moderne, mais à des prix forcément très élevés, ce qui n'est pas le cas du grand hôtel de Dalat.

2. Le Grand hôtel de Dalat, annexe du Langbian Palace depuis 1925

Avant la construction du Langbian Palace, il existe déjà à Dalat un hôtel sous le nom de « *Grand hôtel de Dalat* ». Cet hôtel se compose d'un grand baraquement provisoire en bois et de quelques pavillons assez coquets en maçonneries offrant 20 chambres de petites dimensions envisagées pour des logements modestes. La création de cet hôtel est due à l'initiative de M. Desanti qui en assure depuis le premier mars 1922 la gérance. Cet hôtel est d'abord établi dans les chalets en bois, dans le terrain qui est affecté plus tard aux jardins du Langbian Palace. L'administration lui octroie une subvention annuelle de 6 000 $, soit 500 $ par mois afin que cet hôtel soit ouvert toute l'année. L'administration admet toujours que cet hôtel doit se substituer comme hôtel de

[309] Inscrit à l'exercice de 1922.

[310] ANOM, GGI, 48039, 1925.3.25, Rapport de M. Inspecteur adjoint des Colonies P. Boisson sur le programme d'équipement touristique de l'Indochine et son exécution à l'époque du premier mars 1925.

[311] *L'Éveil économique de l'Indochine*, 13 septembre 1925.

deuxième ordre, à côté de Langbian Palace, hôtel de premier ordre, afin de permettre aux petits fonctionnaires et aux colons peu fortunés de faire des séjours au Langbian, sans engager trop de dépenses. Les travaux de construction de cet hôtel de 25 chambres coûtent au budget général une somme de 9 406,70 $[312] sur les exercices de 1922 à 1924, or son aménagement demande un montant bien plus important de 23 395,93 $ sur l'exercice de 1924, soit un total de 32 802,63$ (la réalisation des travaux ne représente que 87% du devis budgétaire alloué)[313].

Avant l'aménagement du grand hôtel de Dalat, un contrat est établi avec M. Desanti pour l'exploitation de cet hôtel sur une durée de trois ans trois mois, du premier mars 1922 jusqu'à premier juin 1925. Par rapport à celui de Langbian Palace, ce contrat paraît superflu. L'administration lui octroie une subvention annuelle de 6 000 $, en corrélation avec les prix de repas, de chambre et de pension très modeste en lui imposant un tarif de 5 $ par jour et par personne avec des arrangements pour familles pour la pension complète qui est favorables aux petits bourgeois car il est d'un intérêt social permettant l'accès à Dalat d'un nombre accru d'estivants de condition modeste. Suite au projet d'aménagement de cet hôtel, le résident supérieur de l'Annam propose à M. Desanti de prolonger de contrat. Cet exploitant demande une augmentation de subvention à la morte saison. Pourtant, M. Lochard, directeur des Affaires Économiques de l'Indochine trouve qu'il est préférable d'envisager la fermeture de l'hôtel du second ordre à la morte saison ; le Langbian Palace, ouverte toute l'année, répond suffisamment aux besoins. D'ailleurs, l'exploitation du grand hôtel de Dalat doit, non pas être accordée à la société gérant le Langbian Palace, mais faire l'objet d'un appel d'offres, afin de conserver le bénéfice de la concurrence entre les deux établissements auprès de la clientèle moyenne.

Le grand hôtel de Dalat, initialement en bois, très modeste à côté de son luxueux Langbian Palace, offre cependant des chambres suffisamment meublées et une table réconfortante. Cet hôtel est au service d'une clientèle peu fortunée, ce qui lui permet de bénéficier de grands avantages d'une saison d'altitude. Toutefois, le coût d'un séjour reste encore trop élevé pour les familles des modestes fonctionnaires ou des colons.

[312] Exercice de 1922 : 4 033 $ 22 ; exercice de 1923 : 5 190 $ 58 ; exercice de 1924 : 182 $ 90.

[313] ANOM, GGI, 48039, 1925.3.25, Rapport de M. l'Inspecteur adjoint des Colonies P. Boisson sur le programme d'équipement touristique de l'Indochine et son exécution à l'époque du premier mars 1925.

Juste à la fin du contrat en cours avec M. Desanti, le grand hôtel de Dalat est destiné à devenir, à partir du premier juin 1925, une annexe du Langbian-Palace[314].

3. L'exploitation du Langbian Palace prise en charge par la société des grands hôtels indochinois (1923-1930)

L'exploitation du Langbian Palace fait l'objet d'un appel d'offres le 31 octobre 1922. Mais avant l'achèvement des travaux de cette hôtellerie, l'administration demande en octobre 1919 à un grand spécialiste de l'hôtellerie indochinoise de se rendre sur place afin d'étudier la question du fonctionnement de l'hôtel. M. Féraudy, directeur de l'hôtel Continental à Saïgon, est désigné pour cette mission importante.

3.1. Sous la direction de la société française Frasseto & Sice (1923-1925)

Le Langbian Palace est initialement mis sous l'exploitation de la société des grands hôtels indochinois. Le contrat d'exploitation de cette hôtellerie est signé par le directeur des Affaires Économiques, agissant pour le nom et au compte du gouverneur général de l'Indochine d'une part, et de M. A. Frasseto[315], agissant au nom et pour le compte de la société française portant le nom collectif Frasseto& Sice, membre de la société des grands hôtels indochinois, d'autre part. Il est à noter que ces hôteliers sont à la fois exploitants de l'hôtel Continental à Saïgon, hôtellerie de la même gamme que le Langbian Palace.

Ce contrat est valable pour une durée de deux ans cinq mois et demi (du premier février 1923 au 15 juillet 1925). Il est approuvé en commission permanente du conseil de gouvernement le 31 janvier 1923. Il détermine avec précision les charges de l'administration et celles de la société. Le gouvernement général met gratuitement à la disposition de cette société tous les bâtiments du Langbian-Palace, ses jardins, dépendances en voie de construction et le mobilier, le matériel. Il prend en charge les travaux de grosses réparations, de transformation de bâtiments, de peintures, de remplacement de menuiseries et de matériel usé, d'entretien des jardins et, le renouvellement des plantes vertes. Il doit fournir gratuitement à cet hôtel 900 m^3 par

[314] La convention passée avec MM. Frasseto & Sice est donc remaniée pour l'exploitation de Langbian Palace.

[315] MM. Frasseto et Féraudy créent la société de tourisme au Langbian, au capital de 30 000 $ divisé en 60 actions de 500 $. Cette société a pour objet de seconder l'organisation, l'aménagement et l'exploitation du tourisme à Dalat, la création d'un cercle des étrangers, d'un casino, l'organisation de jeux et fêtes. M. Frasseto gère également l'hôtel Adephi, à Singapore (chambres confortables et une cuisine française au grill-room « Le Royal »).

mois d'eau propre aux usages domestiques et 500 litres d'eau potable par jour. Elle est en charge de procurer l'énergie électrique nécessaire à l'éclairage de l'hôtel jusqu'à 16 500 kilowatts par heure pour la pleine saison (du premier janvier au 15 juin) et jusqu'à 3 000 kilowatts par heure par mois pour le reste de l'année. L'administration doit payer aux exploitants une subvention d'exploitation mensuelle de 2 500 $ pour la pleine saison et celle de 1 000 $ par mois pour l'ouverture de l'hôtel en dehors de cette saison. Pour la période de premier février 1923 au 15 juillet 1925, le budget général octroie à MM. Frasseto & Sice une subvention annuelle de 20 250 $ pour l'exploitation de cet hôtel car la subvention n'est plus forfaitaire depuis 1933. Elle change de montant en fonction du chiffre d'affaire de l'exploitation de l'hôtel. Tous ces investissements en termes de construction, d'aménagement, ainsi que les subventions liés à l'exploration ont pour but d'une part d'assurer le confort des touristes, et d'autre part de confirmer la présence de l'administration non seulement dans le secteur de tourisme officiel mais aussi de celui du secteur privé sous forme de gouvernance permettant une politique de prix pour que les hôtels soient accessibles aux différentes classes sociales. Les investissements de l'administration justifient le rôle d'État en matière de gestion et de gouvernance de la qualité des services ainsi que de déterminer et d'unifier les tarifs.

En revanche, MM. Frasseto & Sice, en tant qu'exploitants, doivent assurer un personnel d'exploitation dont la composition est arrêtée par l'article 5 du contrat. Ils ont la responsabilité d'entretenir en bon état l'hôtel, et ses dépendances, qui leur est confié, de prendre à leur charge les réparations locatives et à conserver dans l'état où ils ont été reçus les meubles et le matériel d'exploitation. Ils doivent suivre un tarif général déterminé par ce contrat, donnant des prix maxima des repas, logements et pension complète (chambre, petit-déjeuner, les deux repas principaux dans cet hôtel de premier ordre). Cela montre les grands efforts de l'administration pour assurer la qualité de services hôteliers.

3.2. Sous la direction de M. Féraudy (1925-1945) : une gérance directe après la faillite de la société des grand hôtels indochinois

Le contrat passé avec MM. Frasseto et Sice prend fin le 15 juillet 1925 et cette société demande à l'administration le 12 juillet 1924 de prolonger le contrat pour deux ans et demi. La réalisation du contrat en vigueur entraîne un changement du régime d'exploitation, à la suite au projet d'agrandissement de cette hôtellerie. Le prolongement du contrat détermine une forte diminution de la subvention. D'ailleurs,

l'exploitant la prend à sa charge, moyennant une subvention forfaitaire. Toutefois, M. Frasseto, malade, doit rentrer en France et la société des grands hôtels indochinois doit prendre en charge de l'exploitation depuis le départ de MM. Frasseto, son sous-traitant, en mi-juillet 1925. Ce qui conforme au contrat signé en 1923. Les négociations entre l'administration et la société des grands hôtels indochinois au sujet du prolongement du contrat portent sur le régime à prévoir pour la construction des ailes du Langbian Palace et l'exploitation future de l'hôtel agrandi. Pour le succès de la station d'altitude notamment auprès des étrangers, l'administration trouve que l'action de M. Féraudy, également membre de la société des grands hôtels indochinois, est satisfaisante car il est aussi exploitant de l'hôtel Continental à Saïgon, à la suite de son ancien patron Frasseto. « Féraudy en est l'animateur incomparable et il n'est pas douteux qu'il soit pour beaucoup dans le succès qu'a obtenu Dalat depuis plusieurs années. Sa seule présence à Dalat fait plus aujourd'hui pour le succès de la station que toutes les initiatives gubernatoriales et autres »[316]. La société des grands hôtels indochinois doit contracter, pour la valeur des bâtiments et du matériel d'exploitation et pour une durée de vingt ans, une assurance contre tous les risques, notamment de l'incendie, de la foudre et des typhons. Elle doit également assurer la qualité des services sous son exploitation par la justification de la capacité professionnelle du personnel employé demandant un gérant, un maître d'hôtels, un chef cuisinier.

Afin de standardiser, d'évaluer les services et d'unifier le tarif, l'administration octroie le cahier de charges qui détermine le contrôle de l'exploitation de cet hôtel de premier ordre qui est assurée par une commission de trois membres comprenant le chef de la province, un docteur et un ingénieur. Cette commission de contrôle fonctionne régulièrement et très sérieusement, elle vérifie le nombre et la capacité de tous les employés de Langbian Palace. Elle se réunit tous les mois depuis juin 1928 or les commissions de contrôle n'avaient presque pas fonctionnées avant 1925 selon M. Boisson. Les transactions envisagées à l'encontre des exploitants comportent des amendes prescrites par le résident supérieur et variant de 1 à 20 $ pour chaque infraction retenue. La résiliation du contrat se fait avec ou sans confiscation du cautionnement.

Après la liquidation de la société des grands hôtels indochinois en 1930, M. Féraudy continue à prendre en charge avec grand succès l'exploitation du Langbian

[316] BAUDUIN de Belleval, « Premier contact avec l'Indochine », *L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 5 juillet 1929. (En ligne : www.entreprises-coloniales.fr).

Palace jusqu'à sa mort en 1945. Afin de conserver l'exploitation de l'hôtel administratif le plus luxueux et le plus important de l'Indochine, il doit, face à une baisse considérable de subventions administratives[317], accepter de réduire son salaire de 50 % et celui de ses employés 20%[318].

4. Le Langbian Palace : une architecture conçue suivant le modèle parisien

Le gouverneur général Roume demande au service des Bâtiments civils de Hué de prendre en charge l'élaboration des plans du Langbian Palace. Ce premier projet est inspiré d'un modèle français : hôtel Lutétia à Paris, hôtel moderne le plus confortable à cette époque mais sans espace libre. Ce plan comprend un bâtiment ayant un rez-de-chaussée pour les salles communes et deux étages comprenant dix appartements (suites) et trente-six chambres avec cabinets de toilette. Ce n'est pas un plan pour un hôtel de montagne, il lui manque d'ailleurs des caractéristiques coloniales. Il demande à ce service d'étudier le second projet : un hôtel suivant le modèle de ceux de Java (un bâtiment à rez-de-chaussée pour les salles communes et des chambres dans des chalets bâtis autour de ce bâtiment). Ce plan est mis en exécution. Toutefois, « Le Langbiang Palace Hôtel est une œuvre de maboulism. collectif »[319] et « ce trop fameux hôtel a été construit, puis démoli pour être reconstruit à plusieurs reprises, selon le bon plaisir de nos gouvernants »[320].

Son successeur, M. Sarraut arrête les travaux en 1917. Un troisième projet est étudié par le même service des Bâtiments civils de Hué. Pourtant, Dalat ne fait plus partie de l'Annam et elle forme désormais une circonscription spéciale. Cette circonscription ne permet plus à ce service de prendre part à ce projet. Donc, les travaux sont recommencés après de longs mois d'attente. Lorsque les travaux sont suffisamment avancés, en octobre 1919, l'administration demande de nommer une commission chargée d'examiner les conditions de fonctionnement de l'hôtel. M. Féraudy, directeur de l'hôtel Continental à Saïgon, grand spécialiste des questions hôtelières, vient ainsi au Langbian. Son observation adoptée par la commission permet à l'architecte d'adopter la

[317] [Voir Partie 2. Chapitre 8. IV. Des subventions publiques pour l'exploitation et l'aménagement du groupe des hôtels de Dalat depuis 1930].

[318] « Le tourisme en Indochine, DALAT », *L'Éveil économique de l'Indochine*, 12 juillet 1931. (En ligne : www.entreprises-coloniales.fr).

[319] CUCHEROUSSET Henri, « Le fameux hôtel de Dalat », *L'Éveil économique de l'Indochine*, 19 novembre 1922 ». (En ligne : www.entreprises-coloniales.fr).

[320] « AU PALACE DE DALAT », *L'Écho annamite*, 9 septembre 1924. (En ligne : www.entreprises-coloniales.fr).

disposition employée dans les maisons coloniales en Indochine. Ce qui permet de transformer la véranda d'une chambre à coucher en cabinet de toilette. Toutes les chambres sont remaniées, les cabinets de toilette sont reconstruits à l'intérieur, contre la cloison du corridor, et les chambres donnent désormais sur l'extérieur. D'ailleurs, l'hôtel donne sur la forêt au lieu d'être face au panorama. Le gouverneur général Long demande en juin 1920 de faire faire demi-tour au bâtiment central pour que la façade postérieure de l'hôtel devienne la façade principale. « Juin 1920 en est la date mémorable. M. Long ordonna de faire faire demi-tour au bâtiment central de façon à ce que la façade postérieure de l'hôtel devînt la façade, principale »[321]. L'architecte de Hué est à nouveau appelé pour s'occuper, en tant que conseiller, de cette hôtellerie. Il en profite pour conseiller, au lieu d'avoir des toilettes communes aux extrémités des étages, d'en doter chaque chambre. D'ailleurs, cette hôtellerie a été construite avec un seul étage et il faut reprendre certains points afin de permettre la construction de deux étages. Les aménagements et améliorations de cet hôtellerie sont également exécutés par les modifications demandées par le « concessionnaire, M. Desanti »[322], expert des grands hôtels d'Indochine. Ces améliorations permettent ainsi l'exploitation de l'hôtel.

La conception de cet hôtel est initialement faite à l'usage d'une seule saison d'exploitation par an. Le plan primitif comporte un seul étage au-dessus du rez-de-chaussée. Cela permet un hôtel de 35 chambres en 1922 dont les salons, salles à manger, café et restaurant sont conçus pour 150 personnes. Les chambres sont réparties entre plusieurs annexés, dans le genre des hôtels hollandais à Java. En effet, les frais de construction et d'aménagement de Langbian Palace de 925 325,85 $ sont équivalents à ceux d'un hôtel de 120 chambres. Or cette hôtellerie n'en a que 35 et le prix moyen de construction d'une chambre est de 26 437,9 $. Il est à noter que le prix de construction d'une chambre de l'hôtel de Pékin, un des plus luxueux du monde en 1922, qui est environ 14 000 $[323]. On pourrait dire que ses 35 chambres sont de vrais appartements de luxe pour la clientèle « *des Excellences et des milliardaires* »[324]. M. Desanti, expert des grands hôtels d'Indochine, trouve cette hôtellerie inexploitable. Il résilie donc son

[321] CUCHEROUSSET Henri, « Le fameux hôtel de Dalat », *L'Éveil économique de l'Indochine*, 19 novembre 1922 ». (En ligne : www.entreprises-coloniales.fr).

[322] *Ibid.*

[323] BARBISIER [CUCHEROUSSET Henri], « Au Langbiang », *L'Éveil économique de l'Indochine*, 9 juillet 1922 » (En ligne : www.entreprises-coloniales.fr).

[324] CUCHEROUSSET Henri, « Le fameux hôtel de Dalat », *L'Éveil économique de l'Indochine*, 19 novembre 1922 » (En ligne : www.entreprises-coloniales.fr).

contrat et reprend son vieil hôtel et les cinq chalets annexes qui n'ont qu'un total de 20 chambres.

Afin de réparer les fautes du service des bâtiments civils de Hué, M. Hébrard, fameux architecte urbaniste, conseille à l'administration de construire deux annexes à droite et à gauche du bâtiment principal et un peu en avant : deux grands bâtiments reliés par des galeries au bâtiment central. Les plans du grand architecte M. Hébrard admettent deux grandes ailes ajoutées à l'hôtel. Ce qui aurait permis d'en améliorer l'aspect et surtout d'augmenter sa clientèle en mettant 70 à 80 chambres de plus à la disposition du public, même pour des clients moins riches. Pourtant, ce projet de 70 à 80 chambres n'a jamais été réalisé. Le premier juillet 1942, le gouverneur général Decoux se rend au Langbian-palace pour examiner les projets de modernisation de l'hôtel. Les travaux envisagés comportent la modification des façades et des aménagements intérieurs qui modernisent les 34 appartements de luxe. La construction d'une véranda vitrée permet l'agrandissement des salles de réception, de la salle à manger, du fumoir. En 1943, cette hôtellerie est restaurée selon les ordres de ce gouverneur, elle perd son identité depuis cette date.

Cette hôtellerie de grand luxe, toute neuve, répond aux exigences du confort moderne. L'administration projette donc la construction à Dalat d'un hôtel de second ordre en juin 1926. L'hôtel du Parc est mis au service d'un public indochinois de petite bourse. [voir Annexes 8. Langbian Palace : 8.1. Langbian Palace dans les années trente ; 8.2. Langbian palace perd son charme après son innovation en 1943 ; 8.3. « Dalat Palace heritage hotel », aujourd'hui].

III. Au service d'un public indochinois de petite bourse et de familles retenues en Indochine : l'hôtel du Parc

Après l'éclatement de la Seconde guerre mondiale, tous les hôtels des grandes villes connaissent une prospérité inaccoutumée par suite de l'afflux des soldats mobilisés en Indochine et de l'impossibilité de partir en Europe pour les femmes, les enfants et les retraités. Il en est de même pour le groupe des hôtels de Langbian. Leur prospérité est sans précédent. Seuls les hôtels de Siem Reap et d'Angkor sont victimes

de cette guerre[325]. Faute de pouvoir rentrer en France, les mortes saisons disparaissent et la capacité réceptive des hôtels est devenue temporairement insuffisante. L'administration fait ainsi construire, grâce à l'appui financier du budget général, l'hôtel du Parc au sein de Dalat, ville de repos et de loisir des européens, afin de renforcer la réception touristique. Cela permet aux petits fonctionnaires et aux colons peu fortunés de faire des séjours au Langbian, sans engager trop de dépenses.

1. Le projet administratif de la construction d'un « Hôtel de second ordre de Dalat »[326] (1923)

Le programme d'équipement hôtelier de l'Indochine conçu en 1922 détermine la construction d'un " Hôtel de second ordre de Dalat ", qui est classé en seconde urgence. Toutefois, aucune précision budgétaire n'est mentionnée à son sujet dans ce programme. Depuis le projet d'association du grand hôtel de Dalat au Langbian Palace en 1925 est établi, l'administration octroie un fond de 105 000 $ du budget général pour la réalisation d'un " Hôtel de second ordre de Dalat " offrant 25 chambres. Elle fait, en juillet 1924, l'acquisition du terrain et des immeubles Courrèges pour la somme de 55 000 $. Il s'agit de bâtiments construits autrefois à l'usage d'hôtel. Les plans d'agrandissement et d'adaptation des immeubles Courrèges en hôtel sont approuvés par le gouverneur général de l'Indochine le 18 mars 1925. L'aménagement de ces immeubles est prévu sur l'exercice de 1925 pour la somme de 50 000 $. Le coût de la restauration des immeubles Courrèges est ramené de 50 000 $, selon la prévision budgétaire, à 37 000 $, après étude et devis. Il est à noter que le mobilier et le matériel fourni au grand hôtel de Dalat est constitué par l'achat du matériel appartenant à M. Desanti et à M. Courrèges et du mobilier à retirer du Langbian Palace. Cet hôtel devrait être achevé le 31 décembre 1930, selon le contrat et l'avenant signés entre le gouvernement et la société des grands hôtels indochinois.

Toutefois, il nous manque des sources pour justifier que cet " Hôtel de second ordre de Dalat " offrant initialement 25 chambres est agrandi, aménagé et transformé en hôtel du Parc, qui a été ouvert en 1934. Les observations de M. Lochard, directeur des Affaires Économiques de l'Indochine renforce notre réflexion ci-dessous (l'hôtel du

[325] Les touristes étrangers disparaissent complètement à partir de 1939. Même les touristes indochinois deviennent invisibles depuis la mobilisation.

[326] ANOM, GGI, 48039, 1925.3.25, Rapport de M. l'Inspecteur adjoint des Colonies P. Boisson sur le programme d'équipement touristique de l'Indochine et son exécution à l'époque du premier mars 1925, p. 8.

Parc pourrait initier par le projet de « Hôtel de second ordre ») : « Il y a lieu de remarquer le « Grand Hôtel » actuel étant appelé à disparaître quand l'immeuble Courrèges sera installé en « Hôtel de second ordre », il n'est prévu que deux hôtels au total à Dalat »[327].

2. L'Hôtel du Parc, accessible aux familles indochinoises modestes… à côté du Langbian Palace, hôtel de luxe

L'hôtel du Parc, avec un nombre de chambres de 68 puis 70, est en cours d'achèvement en mai 1931 et bien sûr n'est pas encore meublé cette année[328]. Cet hôtel est également communiqué sous le nom « le Grand Nouvel Hôtel, hôtel de familles »[329]. La direction des Finances de l'Indochine ne peut pas consentir l'ouverture des crédits qui auraient permis le fonctionnement de cet hôtel. On aurait pu, à l'imitation de ce qui a été fait à Siam Reap, mettre l'achat du mobilier à la charge du futur concessionnaire. Mais cette solution entraîne pour ce dernier une avance particulièrement importante car il reste encore à achever une partie de l'équipement interne de l'hôtel, les installations d'eau chaude notamment. Seulement l'installation de l'eau chaude exigerait 22 000 $ et l'équipement complet de l'hôtel du Parc demanderait de 80 à 100 000 $[330]. Cet hôtel est mis en service en 1934. L'ouverture de l'hôtel est confiée à M. Féraudy, gérant du Langbian Palace, qui est aussi directeur de l'hôtel Continental à Saïgon. M. Féraudy, fondateur et directeur de la Société Fermière des Hôtels du Langbian, s'occupe simultanément de la direction du Langbian Palace et de l'hôtel du Parc jusqu'en 1945. [voir Annexes 9. Hôtel du Parc : 9.1. Hôtel du parc d'autrefois ; 9.2. « Du Parc hotel Dalat » (Novotel Dalat), aujourd'hui)].

Cet hôtel est complémentaire au Langbian Palace et il se trouve d'ailleurs tout près du dernier. Le règlement intérieur de l'annexe du Langbian Palace précise : « Le tarif de hôtel du parc serait établi de manière à le rendre accessible aux familles indochinoises, le Langbian Palace remplissant de son côté, avec un tarif plus élevée, le rôle d'hôtel de luxe»[331]. Le règlement de l'hôtel du Parc doit être approuvé par

[327] ANOM, GGI, 48039, 1925.3, Note de M. Lochard, directeur des Affaires Économiques de l'Indochine au sujet du rapport de M. Inspecteur adjoint des Colonies P. Boisson sur le programme d'équipement touristique de l'Indochine, Page en code de G^2 est collée sur la page 17 du rapport de M. Boisson.

[328] *L'Éveil économique de l'Indochine*, 17 mai 1931.

[329] *L'Éveil économique de l'Indochine*, 17 février 1929 et 18 mai 1930.

[330] ANOM, GGI, 60108, 1931, Procès-verbal de la séance du 10 décembre 1931 du CCT.

[331] ANOM, GGI, 60069, 1929, Lettre n^0 3708 –STP du 9.8.1929 du GGI au RSA.

l'administration jusqu'à ce que la société des grands hôtels indochinois communique le tarif à appliquer pour son exploitation. [voir Annexe 10. Langbian Palace et hôtel du Parc].

IV. Des subventions publiques pour l'exploitation et l'aménagement du groupe des hôtels de Dalat depuis 1930

Pour ce qui concerne l'Annam, le contrat du 30 janvier 1924 entre le gouvernement général et la société des grands hôtels indochinois[332]vise également l'aménagement et l'exploitation hôteliers à Dalat et des villes situées au sud de l'Annam. La société des grands hôtels indochinois assure la gestion des hôtels de Phanthiet, Nhatrang et du Langbian Palace. Son activité s'étend à l'hôtel du Parc à Dalat, en cours d'achèvement en 1930. Malheureusement, la mise en liquidation judiciaire de cette société en 1930 met l'administration devant une situation de fait délicate et hérissée de difficultés.

1. Des subventions plus importantes après la liquidation de la société des grands hôtels indochinois

Le groupe des hôtels de Dalat se composait de Langbian Palace, de l'hôtel de second ordre de Dalat et du grand hôtel de Dalat, selon M. Boisson, inspecteur adjoint des Colonies en 1925. Depuis la liquidation de la société des grands hôtels indochinois, par l'adoption de la politique de « grouper les hôtels par régions touristiques »[333], ce groupe d'hôtels évolue et se réduit au nombre de deux : Langbian Palace et hôtel du Parc. Il est désormais mis sous la gérance de M. Féraudy, directeur de la Société Fermière des Hôtels du Langbian[334]. Ces deux établissements font partie de la liste des hôtels d'Indochine les mieux équipés, les plus modernes appartenant au gouvernement général et affermés à des concessionnaires bien gérés par les cahiers des charges et les contrats rédigés par les soins de l'administration. D'ailleurs, ils sont « les 2 plus importants hôtels gérés par le gouvernement général, le Langbian Palace et l'Hôtel du Parc »[335]. Chacun de ces hôtels est subventionné lorsque le chiffre d'affaire mensuel est

[332] L'un des buts poursuivis par l'administration indochinoise au point de vue touristique est la réalisation de l'aménagement hôteliers des routes Saïgon-Angkor et Saïgon-Hanoï. Le contrat avec la SGHI permet la réalisation de l'aménagement hôtelier de ces routes.

[333] ANOM, FM, AGEFOM, c.583, 1931, Procès-verbal des réunions du comité central du tourisme, tenus les 9 et 10 mars 1931.

[334] La société fermière des hôtels du Langbian est une société anonyme, créée en 1934 au capital de 40 000 $. M. Féraudy en est fondateur et directeur.

[335] ANOM, GGI, L, 811, 1529, 1940, Lettre M16/11 7463 4e en date de 16 octobre 1940 du directeur des SE au GGI afin de lui donner des renseignements généraux sur la question hôtelière en Indochine, p. 2.

inférieur à 9 000 $ par le contrat du 24 novembre 1933 et les trois avenant des 22 décembre 1934 ; 7 décembre 1936 et 20 janvier 1940. La durée de leur exploitation du dernier avenant en 1940 est valable à la fin du sixième mois qui suit la date de cessation des hostilités. Les subventions mensuelles varient en fonction de leurs chiffres d'affaires et de la saison touristique : lorsque le chiffre d'affaire mensuel est intérieur à 7 000 $; 700 $ lorsque le chiffre d'affaire mensuel est entre 7 000 et 8 000 $; 500 $ lorsque le chiffre d'affaire mensuel est entre 8 000 et 9 000 $. Les subventions sont supprimées en pleine saison, d'avril à mai. Elles sont également nulles au cas où le chiffre d'affaire mensuel est supérieur de 9 000 $ et que l'année suivante de celle où le chiffre des recettes totales atteint 100 000 $. Durant l'exploitation, ces deux hôtels demandent en urgence un crédit de 200 000$[336] au minimum pour leur grosses réparations. Le budget général ne peut pas prendre à sa charge une telle dépense, la direction des services Économiques de l'Indochine envisage de faire consentir à la société fermière des hôtels du Langbian avec la garantie de la Colonie, un prêt de 200 000 $ les fonds du crédit colonial pour que cette société puisse effectuer des réparations. Pourtant, cette proposition est refusée par la direction des Finances. Il est donc nécessaire de constituer une société des grands hôtels à laquelle ces établissements seraient vendus. Il est impossible de le faire au temps de guerre. Le gouverneur général de l'Indochine doit faire intervenir les grandes compagnies de navigation, la compagnie Transatlantique, la banque de l'Indochine, etc. Toutefois, Langbian Palace et l'hôtel du Parc sont en mesure, dans les années quarante, de vivre largement sans subvention ni aide administrative. Ils devraient être mis en fermage par adjudication à l'expiration des contrats en cours. Ils pourraient payer un large foyer permettant à l'administration d'amortir les frais engagés. Malgré ces investissements financiers, la tenue de ces hôtels reste à améliorer dans les années quarante.

2. La solution pour l'aménagement de ces hôtels depuis la faillite de cette société

Pour ce qui concerne l'aménagement de ces hôtels, l'administration désire adopter, après la faillite de la société des grands hôtels indochinois, pour les hôtels de Dalat une solution analogue à celle envisagée pour les hôtels du groupe d'Angkor. Toutefois, la situation de l'hôtel du Parc est loin d'être analogue à celle de l'hôtel de Siem Reap. Le mobilier notamment de Langbian Palace n'est pas en place alors qu'il l'est à Siem Reap, par suite de la situation budgétaire face à la crise économique. Quant

[336] ANOM, GGI, L, 811, 1529, 1942-1943, Notes diverses concernant l'industrie hôtelière en Indochine. Tenue des hôtels et bungalows administratifs.

aux dépenses d'aménagement intérieur et extérieur restant encore à effectuer, elles sont trop importantes pour pouvoir être exécutées dans les circonstances en 1931. Dans ces conditions, l'administration se trouve obligée soit de maintenir pour un temps, encore indéterminé, la gérance provisoire en 1931 du Langbian Palace, soit de faire un appel d'offres pour assurer une gérance de durée très limitée sans rabais de la subvention mensuelle en 1931 qui est de 1 500 $. D'ailleurs, ce retard conduit ainsi à la mise en exploitation définitive des hôtels du groupe de Dalat. Ce retard donne du temps pour juger des résultats obtenus dans l'exploitation des hôtels du groupe d'Angkor et pour tenir compte de ces résultats lors de l'élaboration des nouveaux cahiers des charges à intervenir pour le groupe d'hôtels de Dalat.

Au sein de Dalat existent cinq hôtels avant la Seconde guerre mondiale : Langbian-Palace, hôtel du Parc, grand hôtel de Dalat, hôtel d'Annam, hôtel Mostini. Ils offrent un total de 154 chambres[337], sans compter des villas tenues par les particuliers et les résidences administratives offrant également des chambres. Pourtant, les publications et les rapports officiels ne reconnaissent que le groupe d'hôtels de Dalat se composant du Langbian Palace et de l'hôtel du Parc car il s'agit des « deux hôtels les plus importants d'Indochine gérés par le Gouvernement Général »[338]. L'administration investit un budget très important tant pour la construction et l'aménagement que les subventions majeures en faveur de l'exploitation du groupe d'hôtels de Dalat.

Ces hôtels représentent ainsi les pouvoirs coloniaux français au cœur des pays « moïs » et au sein du « sanatorium » rivalisant avec les sanatoria appartenant aux colonies britanniques et à l'ex-colonisation espagnole. « Dalat… rivalisera sous peu avec les stations universellement réputées de Baguio aux Philippines, de Simla et Darjeeling dans l'Inde »[339]. La présence des pouvoirs coloniaux français doit y être importante et le groupe d'hôtels de Dalat composé des hôtels d'Indochine très équipés appartenant au gouvernement général et affermés à des concessionnaires, construits et exploités par le budget général de l'Indochine, contribue à renforcer ces pouvoirs. Si le gouvernement général de l'Indochine marque sa présence sur le haut plateau de

[337] TAUPIN, *Guide touristique général de l'Indochine* (Guide alphabétique Taupin), Hanoï, Edition G. Taupin & Cie, 1937, 450 p.

[338] ANOM, GGI, L, 811, 1529, 1940, Lettre M16/11 7463 4e en date de 16 novembre 1940 du directeur du SE au GGI afin de lui donner des renseignements généraux sur la question hôtelière en Indochine.

[339] BOUVARD Pierre et MILLET. *Dalat, sanatorium de l'Indochine française. La chasse au Lang-Bian. Nouveau guide illustré*, Bergerac, Imprimerie générale du Sud-Ouest (J. Casranet), 1920, pp. 7-8.

Langbian par le groupe d'hôtels de Dalat situé au sud de l'Annam, la présence française se traduit au centre de l'Annam par la chaîne des hôtels Morin frères.

CHAPITRE NEUVIEME

L'EMPIRE MORIN : UNE COLLABORATION INDISPENSABLE ENTRE L'ADMINISTRATION ET LE SECTEUR PRIVE EN MATIERES D'HOTELLERIE ET DE TOURISME

Dans les centres importants de l'Indochine tels que Saïgon, Hanoï et Haïphong, le secteur privé joue un rôle majeur en hôtellerie et en tourisme. Et ce n'est pas le cas pour l'Annam : pays pauvre d'Indochine mais possédant non seulement un emplacement stratégique reliant tous les pays de l'Union indochinoise mais aussi une richesse patrimoniale culturelle et naturelle de grande qualité. Le gouvernement doit y jouer le rôle fondamental pour la mise en œuvre du tourisme et pour l'industrie hôtelière.

Dans le secteur privé, les Morin frères, en créant leur empire en Annam, jouent le rôle analogue à celui de l'administration en termes de tourisme officiel. Leurs contributions constituent un très bel exemple de collaboration entre l'administration et le secteur privé. Elle a permis de finaliser le programme d'équipement touristique de l'Indochine malgré les grandes contraintes telle que la liquidation de la société des grands hôtels indochinois, acteur majeur du secteur privé depuis 1924. Ces résultats dépassent même les intérêts locaux de l'Annam et deviennent essentiels pour la mise en œuvre du tourisme en Indochine. Sous la direction de M. Wladimir Morin dirige la chaîne des hôtels Morins frères en Annam et il se confirme, non seulement comme un grand acteur de tourisme et d'hôtellerie en Annam, mais aussi comme un administrateur du tourisme privé en Indochine.

I. La première chaîne d'hôtels-magasins-cafés-restaurants-transports en Annam (1904-1951)

Cette partie montre comment les hôtels des Morin frères sont construits, aménagés et mis en exploitation. Ils sont présentés dans l'ordre chronologique, à l'exception du grand hôtel Morin de Hué, vitrine de la chaîne des hôtels Morin. Nous l'aborderons à la fin de ce chapitre pour mieux comprendre sa place et découvrir le portrait à double face des Morin frères.

L'empire Morin se présente comme la première chaîne d'hôtels-magasins-cafés-restaurants-transport au centre de l'Annam pour la période entre 1904 à 1951. Ces six hôtels sont tous situés dans les emplacements stratégiques de la Route Mandarine ou juste à sa proximité : près du port le plus important de l'Annam (Tourane), dans la

capitale de l'Annam considérée comme une des « Trois des Merveilles du Monde, Trois sites incomparables font de la gloire de l'Indochine »[340] (Hué), aux stations d'altitude (Bana et Bach Ma) et aux stations maritimes (Nhatrang et Quinhon). Le Grand hôtel Morin de Nhatrang est le seul non régi par les Morin frères. Le Grand hôtel de Hué joue le rôle central sous le gouvernement direct de M. Wladimir Morin, directeur des Établissements Morin frères. Cet hôtel, vitrine de l'empire Morin, ouvre des connaissances sur la vie socioculturelle, économique et politique de l'Indochine via ses contributions dans le domaine d'hôtellerie et de tourisme. L'administration de l'Indochine reconnaît ainsi les Morin frères comme des acteurs d'hôtellerie importants pouvant se substituer à la société des grands hôtels indochinois après sa faillite le 10 octobre 1930.

[340] Publicité, « *Extrême-Asie* », revue indochinoise illustrée, organisme officiel de Bureau du Tourisme en Indochine, mai 1930.

DOCUMENT 7. LA CHAINE D'HÔTELS DES MORIN FRÈRES EN ANNAM

Sources : Nga NGUYEN, *Cartographie de la chaîne d'hôtels des Morin frères en Annam*, 2019. (d'après la *Carte de la Route Mandarine,* s.d *(*vers 1931), et la *carte touristique de l'Indochine*, 1939).

Les hôtels des Morin frères n'échappent pas au prototype des hôtels français aux colonies. Pour leur permettre d'exister au début de la colonisation, les Morin frères créent d'abord une épicerie ou un magasin ou centre d'affaires assez diverses. Puis ils sont tout naturellement amenés à donner à manger, puis à loger quelques passagers dont la plupart sont les français. Mais, cette clientèle reste pendant longtemps irrégulière. Elle ne peut faire vivre l'hôtel que comme annexe du magasin qui prend à sa charge la plus grosse partie des frais généraux. C'est pour cette raison que tous les hôtels des Morin frères en Annam ont initialement un caractère d'épicerie-hôtel ou autrement dit de petit hôtel, annexe de leur ensemble d'affaires : magasin de gros et détail, entreprise, etc. Ils sont tous situés au centre-ville ou centre urbain et près d'un parking afin de faciliter l'accueil des touristes. Tous les hôtels Morin sont un haut lieu de rencontre sociale de la vie coloniale. Avant d'entrer dans les détails, ci-joint ce que les touristes trouvent durant leur séjour aux hôtels des Morin frères, comme témoins de leur qualité de services : « Quel bonheur d'être les hôtes de l'hôtel Morin. Ici l'appétit devient parfait. Petits et grands retournent dans leurs foyers avec forces et couleurs…/… Joignons-y l'exquise urbanité de Mme Sallet qui sait faire naître chez tous une gaieté saine et de bon aloi…/… »[341]. [voir Annexes 11. « *Propagande* » sur de la chaîne des hôtels Morin : 11.1. Logos de la chaîne des hôtels Morin ; 11.2. Publicité de la chaîne des hôtels Morin en 1933].

1. Le Grand hôtel Morin de Tourane, première pierre de l'empire Morin (1904)

Les Morin décident d'adopter Tourane, qui est le centre de commerce et le port le plus important de l'Annam, comme premier emplacement de leur stratégie de conquête pour établir leur empire en Annam. En 1904, Émile, M. Wladimir Morin et leurs deux sœurs rachètent un vieil hôtel et un commerce de détail (une épicerie) du père Gassier sur le quai Courbet à Tourane. On trouve même avant 1910 dans ce magasin du vin, des liqueurs, de l'épicerie, de la mercerie, des chaussures, de la quincaillerie, des articles de chasse et de bureau, des étoffes, des cotonnades, de la literie, etc. Jusqu'en 1919, il n'existe à Tourane qu'un seul hôtel Morin frères, confortable. Après la fermeture de service de la maison de Ryckelynk de Tourane, la maison Morin à Tourane rétablit depuis 1914 son service de voiture-automobile permettant de faire l'excursion de cette ville jusqu'au col des Nuages342 et de revenir

[341] « 31 août 1930, Guyonvarch », *Livre d'Or de Bà Nà*. (En ligne : http://www.aavh.org/?page_id=6069).

[342] Le col de Nuages est un site touristique incontournable situé entre Tourane et Hué par ses paysages et un panorama incomparables.

en deux heures et demie ou en trois heures. Grâce au détournement de la ligne ferrée de Chine par Tourane, le transbordement à Tourane facilite considérablement la reconstruction en grand, par les Morin frères, de leur hôtel. Ils projettent en 1927 donc de remplacer leur épicerie-hôtel par un grand hôtel moderne de quarante chambres et appartements, complètement séparé du magasin. Cette construction est terminée en 1927. Dès lors, Tourane est bien équipé pour le transit des voyageurs où ils trouvent « bon service, chambres propres et confortables et nourriture suffisante »343. En 1931, le comité central du tourisme estime suffisant le nombre des hôtels dans le sud et le centre de l'Annam. MM. Morin proposent donc d'aménager et d'agrandir l'hôtel de Tourane, mais ils doivent reconnaître que celui de Vinh est beaucoup plus urgent.

De 1926 à 1933, les Morin frères font de gros progrès en termes de qualité de leurs produits et de leurs services au grand hôtel Morin de Tourane. Depuis 1933, le grand hôtel Morin de Tourane, entièrement éclairé à l'acétylène, offre 40 chambres confortables. Émile Morin en prend la direction. Un café-restaurant et un magasin sont joints à cet hôtel. Cet hôtel offre de « grandes chambres confortables avec tout le confort moderne, eau courante et ventilation électrique »[344], à des prix oscillant entre 2 $ 50 et 6 $ 50 par jour et par chambre. Il est considéré comme le mieux situé à Tourane, il fournit la plus belle vue sur le fleuve. De la « nourriture suffisante », il est ensuite reconnu comme cuisine bourgeoise. Cet hôtel offre également des arrangements spéciaux pour les familles et les séjours prolongés.

Le projet de construction d'un hôtel neuf à Tourane, classé parmi les travaux de seconde urgence, au programme d'aménagement d'hôtels en Indochine mené et réalisé par le gouvernement général de l'Indochine[345], n'a jamais été exécuté. Le grand hôtel Morin de Tourane assure déjà la capacité d'accueil touristique. C'est l'hôtel le plus grand dans le port le plus important de l'Annam où les deux navires de guerre française embarquent en 1847 pour le combat naval de Tourane. Cet événement est considéré comme un signe avant-coureur de l'intervention de la France au Dai-Nam (ancien nom du Vietnam)[346].

---

[343] CUCHEROUSSET, « Où en sont les hôtels et auberges de la Côte d'Annam ? », *L'Éveil économique de l'Indochine*, le 28 mars 1926.

[344] « Publicité », *L'Éveil économique de l'Indochine,* le 25 juin 1933.

[345] ANV1, 11337, 1923.7.24, Programme d'aménagement d'hôtels de tourisme en Indochine.

[346] En ligne : https://www.persee.fr/doc/outre_0300-9513_1995_num_82_306_3284.

Chronologiquement, l'hôtel Morin de Hué a sa naissance juste après celui de Tourane. Toutefois, comme cet hôtel est la vitrine de la chaîne des hôtels Morin, il occupe une place singulière par son importance dans cette thèse. [voir Annexes 12. Le Grand hôtel Morin de Tourane : 12.1. Le Grand hôtel Morin de Tourane en 1914 ; 12.2. Le Grand hôtel Morin de Tourane à l'époque postcoloniale].

2. Le Grand hôtel Morin de Bana à la première station d'altitude de l'Annam central (1923)

Comme les grands hôtels de la chaîne Morin frères à Tourane et à Hué, le Grand hôtel Morin de Bana est un haut lieu de rencontre sociale, notamment pour un public européen à la première station d'altitude créée en Annam central. Très peu de recherches actuelles traitent de ce sujet. Il faut mentionner la thèse d'Erich DeWald soutenue en 2012[347].

2.1. Les points d'intérêts de Bana, première station d'altitude de l'Annam central : la décision d'investissement des Morin frères

L'Indochine possède au total neuf stations d'altitude dont sept sont considérées comme principales et deux régionales[348]. La station de Bana de 1470 m[349] est la première station d'altitude de l'Annam central. Elle est presque aussi élevée que celle de Dalat mais moins humide que celle de Tamdao. Bien que la station d'altitude de Bana ne soit qu'une station d'été et d'un intérêt très local, elle fait partie des stations d'altitudes principales de l'Union indochinoise. Bana, à 43 km de Tourane et à 130 km de Hué, offre une température très agréable dans la journée et des nuits très fraîches (de $16,5^0$ C à $24,1^0$ C). Cette station montagneuse, sans moustiques, a l'avantage d'être proche de la mer et protégée de l'humidité excessive du nord de l'Annam[350]. D'ailleurs, Bana est très connue pour ses balcons successifs donnant sur la mer et s'élargissant par de la baie de Tourane. « Des cures étonnantes y sont relevées que d'autres stations éloignées de la mer ne sauraient aussi facilement assurer. […] Seul un véritable séjour,

[347] DEWALD Erich, *Vietnamese tourism in late-colonial central Vietnam, 1917–1945*, Thesis, University of London, 2012, 225 p.

[348] Bana (Annam),1 450 m ; 1 280 m ; Bokor (Cambodge), 1 060 m ; Chapa (Tonkin), 1 500 m ; Dalat (Annam), 1 475 m ; Tam-Dao (Tonkin), 980 m, Mau-Son (Tonkin), 1 200 m ; Tran-Ninh (Laos), 1 650 m; Bach Ma (Annam) 1 450m; et Bavi (Tonkin), 1280 m. Bach Ma et Mau-Son sont les stations régionales.

[349] Selon le plan du centre urbain de Bana en 1921.

[350] Par l'écran que la chaîne du col des Nuages dresse immédiatement au nord.

pas inférieur à 15 jours, créera un nouveau dont les Français de ce pays ne sauraient se passer »[351]. Il est à noter qu'un séjour de cure dure généralement vingt jours en Indochine[352]. La station d'altitude de Bana est réservée à un public civil et également aux troupes en Annam (de Tourane et de Quinhon) en raison du développement très restreint des installations militaires utilisables. Les essais faits à Bana prouvent que le séjour en montagne, par roulement, assure une économie dans les effectifs des soldats français et le maintien des hommes en bonne forme physique.

Les grands acteurs de la création de la station de Bana sont le gouverneur général Doumer, le capitaine d'infanterie de marine Debay et Dr Sallet. C'est le gouverneur général Doumer qui a eu l'idée de doter l'Annam central d'une station d'altitude. Il charge, en février 1901, M. Debay de chercher un emplacement d'un sanatorium au centre de l'Annam, dans un rayon de 150 km de Tourane. Il est à noter que cette mission est la suite de celles effectuées de 1894 à 1895[353] sous la direction de M. Debay[354] et encore auparavant des études sur les questions intéressant l'Indochine de 1890 à 1892. M. Debay a découvert un emplacement possible pour un sanatorium dans le massif de la haute vallée de Tuy-Loan en avril 1901 et y fait réaliser un sentier d'accès. En 1902, il propose au gouverneur général Doumer le choix du massif de Lo Dong (Bana) pour l'établissement d'une station d'altitude. En 1916, le docteur Gaie, directeur du service de santé et un des fondateurs de la station d'altitude de Bana, en fait l'ascension et se déclare satisfait dans son premier rapport de santé. Un arrêté du gouverneur général de l'Indochine du 27 mai 1919 prélève de la réserve forestière de Bana[355] une parcelle pour le futur centre de villégiature. Une décision importante est prise la même année : le sentier Debay est remplacé par une nouvelle route. Cette route d'accès permet ensuite les travaux d'aménagement. Le plan du centre urbain de Bana est approuvé par le résident supérieur de l'Annam le 23 juillet 1921 et le parcours accédant au sommet de Bana est construit en 1939.

[351] « La station d'altitude Bana près de Tourane (Annam) », *Le Nouvelliste de l'Indochine*, 24 juillet 1938.

[352] Le personnel administratif qui, au terme d'arrêtés spéciaux, peut bénéficier, après avis médical et dans certaines conditions de salaire, des permissions de 20 jours dans les stations d'altitude et de maritime.

[353] ANOM, GGI, ANAM, L 4 (RSA n^0 4224(II), 1901, Rapport du 16 août 1901 du capitaine Debay au GGI relative à la mission de recherche d'un sanatorium dans l'Annam central.

[354] Cette mission doit trouver une solution pratique pour relier Tourane au Mékong et un itinéraire propice à l'établissement d'une route ou même d'une voie ferrée entre Tourane et Hué.

[355] Un arrêté du 31 janvier 1912.

Une des premières présentations de la station d'altitude de Bana est faite en 1921 dans un guide touristique : « Une station d'altitude vient d'être créée sur un plateau du massif de Bana, à 1.400 mètres au-dessus du niveau de la mer »[356]. L'administration craint que Bana (centre de l'Annam) concurrence Dalat (sud de l'Annam). Cela se traduit par une longue période de création de cette station. L'Annam central est doté officiellement en 1925 d'une station d'altitude destinée aux petites bourses et aux familles.

Par ses caractéristiques incomparables, suite aux grandes demandes des clients, les Morin frères construisent, dans la première station d'altitude de l'Annam central, un hôtel en février 1921. Il est ouvert au public en mai 1923. Le nombre des touristes et curistes augmente sans cesse à Bana. De six cents Européens effectuant en 1926 une villégiature estivale, cette station d'altitude accueille en 1937 « plus de vingt mille journées »[357]. La manque de superficie des crêtes, considérées comme des plates-formes, de la station de Bana pour l'installation des villas engendre la création en 1939 de la station d'altitude de Bach Ma, située à proximité de Bana et à 40 km de Hué. Les Morin frères y édifient également le Grand hôtel Morin de Bach Ma, en suivant le même modèle de conception. Toutefois, le Grand hôtel Morin de Bana est construit entièrement sur leurs propres fonds. [voir Annexes 13. La station d'altitude de Bana ; 13.1. Chronologie de la station d'altitude de Bana ; 13.2. Cheminement de Tourane à Bana en 1925 ; 13.3. Plan du centre urbain de Bana en 1921].

2.2. Le Grand hôtel Morin de Bana construit sur fonds propres

Bana est la première station d'altitude de l'Annam central. Il a fallu 21 ans depuis la mission Debay sous les ordres du gouverneur général Doumer pour que le plan du centre urbain de Bana soit approuvé par M. Pasquier, résident supérieur de l'Annam le 23 juillet 1921. Cela permet de commencer la même année les travaux de construction de la route d'accès de 25 km. Cela a facilité la création de la station d'altitude de Bana. Cette station est située environ à 680 km de celle de Dalat (en direction du sud de l'Annam) et environ à 860 km de celle de Tamdao (en direction du nord), les deux stations d'altitude les plus proches de Bana, avant la création de celle de

[356] Collection du Vieux Hué, *L'Annam, guide du touriste, Hanoï,* Imprimerie d'Extrême-Orient, 1921, p. 101.

[357] « La station d'altitude Bana près de Tourane (Annam »), *Le Nouvelliste de l'Indochine*, 24 juillet 1938.

Bach Ma. Les Morin frères, ayant le sens des affaires, ils savent attendre les éléments assurant leur investissement (plan du centre urbain et besoins du marché du tourisme de villégiature) pour prendre à temps une décision judicieuse à Bana. À partir de janvier 1921, six mois avant l'approbation du centre urbain de Bana, ils construisent au lot n^0 19[358] un chalet à étage d'abord pour les usages de leur famille et ensuite ceux de l'hôtel. Il est mis à disposition de la clientèle en mai 1923. Cet hôtel très confortable fait le plus grand honneur à la société Morin frères. Elle immobilise un sérieux capital sans aucun concours de l'administration, ce qui double son mérite. Les Morin frères affrontent l'indifférence de l'administration et annoncent leur intention de construire à Bana comme à Hué un hôtel pour la clientèle annamite modeste. Jusqu'en 1925, MM. Morin dépensent 30 000 $[359] pour construire et aménager cet hôtel en plein montagne grâce à leur expérience, à leur savoir-faire et à leur budget propre. Or le bungalow administratif de Donghoi de cinq chambres prélève un montant beaucoup plus important sur le budget général (le budget provisoire de 62 482,41 $[360] étant reporté à 80 000 $)[361].

L'hôtel Morin de Bana est situé sur une crête à 1460 m[362] (plus bas seulement de 10 m du sommet). Elle domine tout le pays entre la mer et le massif [et] offre un panorama magnifique vers la baie de Cau Hai, la rade de Tourane, l'île Poulo-Canton. Cette crête est tellement pointue qu'il a fallu abraser souvent de plus de dix mètres pour obtenir une terrasse assez grande pour y construire un chalet. Tous les hôtels de la chaîne Morin frères sont situés au centre-ville ou centre urbain et près d'un parking afin de faciliter l'accueil des touristes. L'hôtel Morin de Bana est ainsi situé près du parking de la station et d'ailleurs, il n'est qu'à une heure de la promenade du Drapeau, la plus célèbre de la station. Cet hôtel se remplit à chaque saison de touristes venus non seulement de l'Annam central mais aussi de la Cochinchine, du Laos et du Tonkin. L'hôtel Morin de Bana est déjà trop petit à sa deuxième année d'exploitation (1924). L'administration reconnaît leurs efforts et les apprécie dans un but d'intérêt public. Elle octroie à cet

[358] En ligne : http://belleindochine.free.fr/images/Plan/3734CentreUrbainBana1921.JPG

[359] CUCHEROUSSET, « En Annam. La station d'altitude de Bana », *L'Éveil économique de l'Indochine*, 12 juillet 1925.

[360] CUCHEROUSSET, « De Hanoï à Saïgon par la route Mandarine », *L'Éveil économique de l'Indochine*, 19 mai 1918.

[361] CUCHEROUSSET, « En Annam. La station d'altitude de Bana », *L'Éveil économique de l'Indochine*, 12 juillet 1925.

[362] Plan du centre urbain de Bana en 1921.

hôtel privé une subvention annuelle de 2 000 $[363] pour une ouverture de trois mois par an. Il est à noter que l'hôtel Desanti à la station d'altitude de Dalat reçoit une subvention annuelle de 6 000 $[364] de la part de l'administration afin que cet hôtel soit ouvert toute l'année.

M. Emile Morin prend alors une initiative hardie sans être préalablement assuré d'une très forte subvention. Il fait construire initialement à Bana un hôtel très simple, entièrement en bois coupé et travaillé sur la montagne, comprenant 16 chambres et 2 salles de bains en 1923, 22 chambres en 1925[365] (mais 20 d'après une autre source[366]) puis 30 en 1932[367] et 45 chambres en 1938[368]. Cet hôtel comprend initialement deux corps de bâtiments et en outre les cuisines, les dépendances et un kiosque buvette avec une table à jeu de damier remarquable. Les cloisons des chambres sont doublées vers 1925 afin d'empêcher les bruits d'une chambre à l'autre. Un projet d'installation de l'éclairage électrique est envisagé en même année. MM. Morin projettent de construire en 1926 un corps de bâtiment permettant de doubler le nombre des chambres. La partie dédiée aux familles est séparée de celle pour les célibataires et des gens sans enfants. Les Morins frères construisent, faute d'emplacement loin des sources, une citerne de 70 m^3, portant provisoirement à 170 m^3 en attendant de l'agrandir à 500 m^3. D'ailleurs, la toiture des bâtiments en tôle ondulé permet également de recueillir de l'eau pure. En 1931, cet hôtel n'offre que des chambres sans douche ni bain, avec salle de bains séparée au prix de 8,5 $[369]. En 1932, cet hôtel d'un étage et un balcon contient 30 chambres, une nouvelle et très belle salle à manger de 56 m^2 sans piliers, des salles de bains avec appareil de chauffage, des toilettes perfectionnées. L'éclairage est assuré par de puissantes lampes au pétrole gazéifié. En 1932, afin de donner à leur clientèle toutes les garanties désirable en termes d'hygiène, MM. Morin font procéder par le service de

[363] CUCHEROUSSET, « En Annam. La station d'altitude de Bana », *L'Éveil économique de l'Indochine*, 12 juillet 1925.

[364] ANOM, GGI, 48039, 1925.3.25, Rapport de M. l'Inspecteur adjoint des Colonies P. Boisson sur le programme d'équipement touristique de l'Indochine et son exécution à l'époque du 1er mars 1925, 33 p.

[365] Amis du Vieux Huê, Berthe et Gayet-Laroche, « Bana, la station d'altitude de l'Annam », *l'Éveil économique de l'Indochine*, 1er mars 1925.

[366] CUCHEROUSSET, « En Annam. La station d'altitude de Bana », *L'Éveil économique de l'Indochine*, 12 juillet 1925.

[367] « Grand Hôtel de Bana », *Éveil économique de l'Indochine*, 29 mai 1932.

[368] « La station d'altitude Bana près de Tourane (Annam) », *Le Nouvelliste de l'Indochine*, 24 juillet 1938.

[369] Office indochinois du Tourisme et de la Propagande, *Liste des hôtels et bungalows de l'Indochine*, Hanoï, Imprimerie Tonkinoise, 1931, 16 p.

la santé, à la désinfection des locaux de leur établissement. Le service médical est assuré à Bana par des médecins et des infirmiers désignés par la direction de la santé et le docteur Sallet en est le médecin officiel au moment de la haute saison. Un chalet spécial est mis à leur disposition, auquel est annexée une salle de consultation et de pansement. Comme les toits de chaume ne durent pas longtemps et ne permettent pas de recueillir d'eau, les deux bâtiments sont donc reconstruits en 1935 en dur avec toiture en tôle ondulée. Les Morin frères possèdent en 1935 à Bana un hôtel et des appartements privés avec un logement pour les " *boys* ". En 1938, l'hôtel Morin de Bana est reconstruit en dur en 1938, sur l'emplacement de l'ancien hôtel en bois. Ils ajoutent une quinzaine de chambres modernes à celles du vieil immeuble. Et l'hôtel offre en 1938 des chambres avec l'électricité et l'eau courante. En 1939, les Morin frères projettent de doubler cet hôtel en maçonnerie. Pourtant, il sera détruit lors des combats de 1946 entre Français et soldats du Vietminh.

Cet hôtel, au centre de la vie de la station d'altitude, est le lieu privilégié de toutes les activités et de tous les loisirs : fêtes, soirées déguisées, parc de jeux pour tous les enfants, activités culturelles et sportives avec un court de tennis. Mme Sallet, née Morin, en est l'animatrice. L'hôtel de Bana installe en 1928 un cinéma parlant. Cette nouvelle distraction est bien appréciée par les touristes et les curistes. Outre les missions de distraction et de culture, les Morin frères contribuent à introduire les notions de sensibilisation et de conservation des forêts, ce qui est rare chez les hôteliers de cette époque. Une remarquable table de jeux, installée au joli kiosque buvette, sert à un jeu de dames de 49 petits carrés de bois dont chacun représente une espèce végétale parmi les plus intéressantes des forêts de cette station d'altitude. Le service des forêts aurait dû réaliser le même jeu à son chalet situé également à la station.

L'hôtel de Bana offre une cuisine saine, abondante et réputée sous la conduite des deux sœurs Morin : Amélie et Laure. Les fruits et légumes sont cultivés à Bana et le poisson frais apporté chaque jour de Tourane. On peut prendre une pension complète depuis 7 $ par jour et 150 $ par mois avec un tarif réduit pour les enfants[370] .

L'empire Morin présente au sein de cette station climatique au centre de l'Annam non seulement leur hôtel-café-restaurant, leur magasin d'approvisionnement

[370] MADROLLE Claudius, *Indochine du Nord : Tonkin, Annam, Laos*, Paris, Librairie Hachette, 1923, 364 p.

mais aussi par un service de transports qui assure un lien avec l'ensemble des établissements de leur chaîne. L'organisation de transport est très bien appréciée, voire « parfaite »[371] par les touristes et curistes. Les prix par place sont de 2 $ par adulte, de 1 $ par enfant et de 0,5 $ par domestique indigène. Le transport vaut 0,04 $ par kilo. Les prix sont donc biens moins élevés qu'au Tamdao. Trois fois par semaine, les mardis, jeudis et samedis, une automobile part de l'hôtel Morin de Tourane à 4h30 du matin et arrive au bas de la montagne entre 5h30 ou 6h. De là, les voyageurs se déplacent en chaises à porteurs pour arriver à Bana entre 10h30 et 11h30. Le voyage de retour a lieu le lendemain. On part de Bana à 5 heures du matin pour arriver à Tourane entre 11 heures et midi. Le voyage revient à 3$ 20 par adulte pour une chaise à 8 coolies, 2$ 4 pour adolescent en chaise à 6 coolies et 1,6 $ pour un enfant en chaise à 4 coolies. Le trajet de Tourane à Bana est donc beaucoup moins coûteux que le trajet de Hanoï au Tamdao. Les voyageurs qui désirent aller à Bana doivent prévenir au moins quarante-huit heures à l'avance M Le-Van-Tập à Tourane. Chaque voyageur peut emporter 30 kg approximativement de bagages. On peut prendre dix voyageurs environ à chaque voyage. Le service commence le 13 mai et finit le 15 septembre. Les fiches horaires et les tarifs des transports vers Bana sont affichés dans les hôtels Morin de Tourane, Hué et Bana.

L'hôtel Morin de Bana est un modeste hôtel de 45 chambres, qui rend service aux petites bourses. Et dans cet esprit, les Morin frères annoncent leur intention de construire à Hué, un second hôtel pour une clientèle plus modeste encore, la clientèle annamite ; toutefois, ce projet est irréalisable. Le grand hôtel Morin de Bana est construit entièrement sur leur propre budget. Cet hôtel est d'ailleurs un exemple typique du champ d'action du secteur privé qui arrive, grâce à un budget modeste, à construire et faire fonctionner par eux même un hôtel dans la première station d'altitude de l'Annam central avec une subvention annuelle de seulement 2 000 $. Ce n'est pas le cas du grand hôtel Morin de Quinhon. [voir Annexes 14. Hôtel Morin de Bana : 21. Photographie prise dans la cour de l'hôtel Morin de Bana en 1924 ; 21.2 : « Annam, Ba Na, 1929 - les escaliers de l'hôtel Morin »[372]].

[371] CUCHEROUSSET, « En Annam. La station d'altitude de Bana », *L'Éveil économique de l'Indochine*, 12 juillet 1925.

[372] SALLET, *Hôtel Morin de Ba Na*, 1929. (En ligne : http://www.aavh.org/?p=224).

3. Du projet administratif de l'« Hôtel neuf de Quinhon »[373] (1922) à l'édification du Grand hôtel Morin de Quinhon (1931)

Quinhon, est un centre très commercial et une ville portuaire. Les bateaux de la ligne annexe, desservant Singapore, Saïgon et Haïphong, font escale à Camranh et Tourane. L'agence des Messageries Maritimes, celle de la compagnie côtière de l'Annam et le représentant de la compagnie des Chargeurs Réunis se trouvent à Quinhon, qui est également est une belle station balnéaire régionale. Elle a des caractéristiques analogues à celles de la ville de Nhatrang, la station maritime la plus importante du sud de l'Annam. Toutes ces deux villes donnent accès à la région des hauts plateaux de l'Annam[374]. La distance entre ces deux villes est de 213 km. Grâce à ses atouts liés à la communication, le gouvernement général de l'Indochine valide la construction d'un hôtel neuf à Nhatrang et à Quinhon afin de confirmer la place du tourisme officiel dans ces endroits stratégiques. Ils font partie de la liste de cinq hôtels d'Indochine qui sont classés comme travaux de première urgence du programme d'équipement touristique conçu et mené par l'administration en 1922. Toutefois, il faut une collaboration entre l'administration et le secteur privé afin de réaliser le projet de l'« Hôtel neuf de Quinhon » conçu en 1922.

Les Morin frères construisent les grands hôtels de Tourane (1904), de Hué (1906), l'hôtel de Bana (1923). Ils créent des liens efficaces et réciproques en termes d'offre touristique et d'hôtellerie de cette chaîne d'hôtel au service du tourisme indochinois. Ils élargissent leur chaîne sur Quinhon. Le projet « hôtel neuf de Quinhon », conçu en 1922, est validé par l'administration en 1923 *;* or, le grand hôtel Morin de Quinhon ouvre seulement ses portes au public le premier mai 1931. Il est important de noter que la date de mise en service de tous les hôtels Morin est déterminée sur la base logique de la date de l'ouverture de ces hôtels. Dans les autres travaux de recherches, les dates de mise en service sont souvent confondues avec celle de la construction en 1929. Le Grand hôtel de Quinhon est dirigé par M. Wladimir Morin, fondateur de l'établissement des Morin frères. Il est construit entièrement à l'aide d'avances administratives remboursables à très longues échéances or ce n'est pas le cas prévu par le programme d'aménagement touristique de l'Indochine validé en 1923.

[373] ANOM, GGI, 48039, 1925.3.25, Rapport de M. l'Inspecteur adjoint des Colonies P. Boisson sur le programme d'équipement touristique de l'Indochine et son exécution à l'époque du 1er mars 1925, p. 8.

[374] Ces montagnes centrales se composent des provinces de Dacklac, Kontum, Gialai, Dacknong et le haut Donnai. Les villes principales sont Dalat, Buon-Me-Thuot, Pleiku et Kontum.

Afin de créer les conditions de base en faveur du tourisme en Indochine, l'administration réalise l'aménagement hôtelier des routes Saïgon-Angkor et Saïgon - Hanoï, dit « programme d'équipement touristique de l'Indochine ». La route Saïgon - Hanoï est connue sous le nom de la Route Mandarine. L'Annam fait partie de l'aménagement de ceux deux routes : Dalat, ses alentours et Phanthiet (sud de l'Annam) font partie de celui de la route Saïgon-Angkor et le reste de l'Annam vers le nord fait partie de celui de la Route Mandarine. L'administration confie à la société des grands hôtels indochinois par le contrat de 1924 la réalisation de cet aménagement et de son exploitation. Pour l'aménagement hôtelier de la route Saïgon-Hanoï, deux contrats sont passés en 1929[375] entre l'administration avec la maison Morin frères pour la construction d'un hôtel à Hué et d'un hôtel à Quinhon pour un montant total de 270 000 $. Le contrat pour le grand hôtel de Quinhon est signé le 29 juin 1929 et enregistré le 10 août 1929. Un forfait de 120 000 $ lui est consenti, remboursables en douze ans sur le budget d'emprunt des fonds généraux. Ce contrat prévoit la construction d'un hôtel neuf de 30 chambres, à exécuter dans le délai de deux ans, dont l'inauguration est prévu vers juillet 1931. Un budget d'importance double est consacré à la construction de cet hôtel car le programme d'aménagement touristique de l'Indochine ne détermine initialement qu'en 1923 un budget de 60 000$ pour un « hôtel neuf de Quinhon » de 10 chambres. Les Morin frères construisent cet hôtel grâce aux prêts spéciaux de l'administration[376].

Les travaux du Grand hôtel de Quinhon sont achevés en mai 1931. Cette ville est dotée désormais d'un hôtel magnifique et complètement neuf, construit par MM. Morin. Cet hôtel de 30 chambres offre initialement deux types de chambres : celles sans douche ni bain de 4 à 6 $ et celles avec bain de 6 à 8 $. Le Grand hôtel Morin de Quinhon offre aux touristes et voyageurs le confort moderne avec « grandes chambres de luxe, eau

[375] ANOM, FOM, c594, d581, 1929.7.31, Exposé général N 424-OIT de la marche du service de l'office indochinois du tourisme et de la propagande pour l'année de 1930 au directeur des Finances de l'Indochine.

ANOM, FOM, c.594, d.582, 1931.3.9, Rapport de présentation au comité central du tourisme au sujet de l'organisation du tourisme en Indochine, 30 p.

ANV1, RST, 3160, 1943, Note du 13 mai 1943 pour M. le chef du 7e bureau de la Direction des Finances, 19 p.

[376] [Voir Partie 2, Chapitre 9. II. 1. Prêts spéciaux pour la construction et l'aménagement des grands hôtels Morin de Hué et de Quinhon].

courante, éclairage et ventilation électrique, grande salle de café »[377]. Cet hôtel donne directement sur la mer, il n'est situé qu'à 30 mètres de la plage. Il sert une cuisine bourgeoise et offre une pension de 6 à 10 $ par jour en 1934.

Le train « Transindochinois » relie en 1935 Hanoï à Quinhon et Nhatrang à Saïgon. Cette voie double en 1935 la Route Mandarine dans toute sa longueur, et prend à son tour une part importante au transport des touristes. Et le grand hôtel Morin de Quinhon possède donc pour cette année 32 chambres[378], mais une autre source précise 34 chambres[379]. Il offre un petit déjeuner de 0,35 $, un déjeuner de 1,75 $ et un dîner de 1,75 $. Cet hôtel est le plus grand des trois de cette ville[380]. Il est à noter qu'à Quinhon, il y a en tout trois hôtels avec 49 chambres en 1938[381], or il n'existait, jusqu'en 1926, qu'un seul établissement où les voyageurs pouvaient s'abriter et se restaurer.

Depuis le premier mai 1931, le Grand hôtel Morin de Quinhon est complété par la chaîne des hôtels Morin. Il lui apporte ses contributions en termes de réception touristique de grande qualité de Nhatrang jusqu'à Hué dont la vedette est toujours le grand hôtel Morin de Hué. Cet hôtel suit, bien entendu, le modèle de l'Établissements Morin frères : magasins d'approvisionnement général, grands hôtels, cinéma parlant dans tous les hôtels, locations d'automobiles, etc.[382]. [voir Annexe 15. Grand hôtel Morin de Quinhon].

4. Le Grand hôtel Morin de Bach Ma (1942)

Dans cette station d'altitude, l'hôtel Morin de Bach Ma est un haut lieu de rencontre pour un public européen. Cet hôtel reste assez discret voire mystérieux jusqu'à maintenant car il s'agit d'un des derniers hôtels construits pendant la colonisation. Très peu de publications traitent de ce sujet. La thèse de Raymond Files

[377] *Europe Asia*, guide touristique et commercial, juin 1934, p. 41.

[378] Bureau du Tourisme en Indochine, *Les grandes chasses en Indochine*, Saïgon-Cochinchine, Imprimerie A.Portail, 1937, 63 p.

[379] TAUPIN, *Guide touristique général de l'Indochine (Guide alphabétique Taupin)*, Hanoï, Edition G. Taupin & Cie, 1937, 450 p.

[380] Hôtel du commerce de 12 chambres et Hôtel d'Annam de 8 chambres.

[381] Office central du tourisme indochinois, *Glimpses of a great tourist country French-Indo-China at the beginning of 1938*, Saïgon, s.m.d, 1938, 68 p.

[382] TAUPIN, *Guide touristique général de l'Indochine (Guide alphabétique Taupin)*, Hanoï, Edition G. Taupin & Cie, 1937, 450 p.

Lawrence soutenue en 2009[383], la thèse d'Aline Demay soutenue en 2011[384] et la thèse d'Erich DeWald soutenue en 2012[385] ont porté sur les questions liées à la station d'altitude de Bach Ma. Toutefois, aucune de ces thèses (notamment celle de Raymond Files Lawrence portant directement sur cette station) n'étudie le Grand hôtel Morin de Bach Ma. Les sources documentaires portant sur ce sujet viennent d'une part de grandes archives en France, au Vietnam traitant de la question d'hôtellerie et de tourisme[386] et des *Bulletin de l'Association des Vieux Amis de Hué*, de l'Association des Vieux Amis de Hué (dont M. Jean Cousso), etc. D'autre part, notre thèse a été enrichie par des recherches documentaires, des relevés de terrain et des entretiens des témoins franco-vietnamiens effectués de 2012 à 2013 dans le cadre d'un projet franco-vietnamien, le « PRODETOUR Hué (1) »[387]. Ce qui permet de " dévoiler " cette Belle au bois dormant.

4.1. Un prêt spécial du budget de l'administration pour la construction du Grand hôtel Morin de Bach Ma

La montagne de Bach Ma est située à 40 km au sud de Hué et à 60 km du nord de Tourane. Le sommet de 1 450 m d'altitude est à 15 km au droit du point d'origine de la route coloniale n^0 1 au sud de Hué. Cette montagne est susceptible de constituer une station d'altitude très appréciable par sa situation à proximité de Hué et de la voie ferrée[388], par son climat sec et frais l'été, par ses nombreuses sources assurant une eau saine et abondante, et par la grande surface propre à la construction qu'elle offre. Bach Ma possède les mêmes caractéristiques géographiques, climatiques et géologiques que celles de Bana. Toutefois, l'étendue des terrains susceptibles d'être bâtis, que Bach Ma

[383] RAYMOND FILES Lawrence, *Bach Ma, Historical archeology at a French Colonial Hill Station, Central Vietnam, 1930-1991*, Thesis, University of New England, 2009, 269 p.

[384] DEMAY Aline, *Tourisme et Colonisation en Indochine 1898-1939*, Thèse, Université de Montréal, 2011, 257 p.

[385] DEWALD Erich, *Vietnamese tourism in late-colonial central Vietnam, 1917–1945*, Thesis, University of London, 2012, 225 p.

[386] ANOM, ANV4, ANV1, BNF, EFFEO à Paris, APTTH, etc.

[387] Ces recherches documentaires, ainsi que des relevées de terrain, des entretiens des témoins franco-vietnamiens sont effectués par nous-mêmes de 2012 à 2013 dans le cadre du programme de développement de l'éco-tourisme dans la province de Thua Thien Hué (Vietnam). Ce programme (PRODETOUR Hué 1) est financé par l'ex-région Poitou-Charentes et le ministère des Affaires Étrangères et Européennes dont les maîtres d'œuvre sont l'université de La Rochelle et l'école nationale du tourisme de Hué. J'en ai pris la coordination du côté vietnamien et pris part aux recherches documentaires, aux relevés de terrains, aux entretiens et à la rédaction. Ces travaux ont été accompagnés par l'université de La Rochelle et sous la direction de M. Augeron, chef de projet, maître de conférence-habilité à diriger des recherches, université de La Rochelle.

[388] La gare de Cau-Hai.

présente, permet un développement qui vient compléter l'insuffisance de la station d'altitude de Bana. Il y est difficile de trouver de nouveaux emplacements pour bâtir. « Ces stations[389] ont le mérite très spéciale d'être les seuls de l'Indochine où l'on puisse jouir d'un climat sec l'été, contrairement à Dalat et aux stations du Tonkin. Le Nui Bach-Ma présente - avec un plus grand développement, quelques analogies avec le Tam Dao »[390].

Le caractère de cette station n'a rien de commun avec la station d'altitude de Dalat. Sa facilité d'accès[391], le prix modeste des terrains, la possibilité de n'y faire que des constructions en bois font que cette station obtient le plus grand succès auprès d'un public composé de la classe moyenne tant européenne qu'annamite : petits propriétaires, commerçants, fonctionnaires. Outre l'Annam central, le public de la station de Bach Ma se compose des institutions privées, des colonies de vacances, des écoles, des internats, des associations. Cette station est choisie par les chefs du scoutisme pour y installer leur camp de formation de la fédération indochinoise des associations du scoutisme. Les Tonkinois, Cochinchinois et Cambodgien s'y réunissent chaque année pour une période d'instruction (de 1937 à 1954). En plus, l'administration locale utilise cette station comme destination pour les colonies de vacances. Dans ce but, en 1938, les premières installations sont réalisées et une colonie est établie à titre d'essai. Les congrégations religieuses envisagent également la création d'une œuvre analogue. D'ailleurs, Bach Ma est nécessaire à la garnison de Hué pour la période estivale tout en sachant que Bana le fait pour les troupes militaires de Tourane et de Quinhon. Un large emplacement réservé à l'armée est situé sur le tracé de la route d'accès. Ce public très varié contribue à l'essor de la station. D'ailleurs, Bach Ma est une des dernières stations d'altitude construites en Indochine. Elle apporte un caractère en faveur des contacts franco-annamite face aux signes avant-coureurs de l'arrivée des Japonais. Le système de concession adopté (location de terrain[392] avec possibilité d'y édifier des chalets en bois et propriété du terrain accordé en cas de construction en maçonnerie) facilite l'installation des « Annamites ». « Le Nui Bach-Ma seront donc un centre estivale

[389] Les stations d'altitudes de Bana et de Bach Ma.

[390] ANOM, GGI, L 812 1522, 1938, Lettre n^{0}2847B du 28 mars 1938 du RSA au GGI au sujet de la station d'altitude Nui Bach Ma, suite à la lettre n^{0}1869-SE-5B du GGI.

[391] La voie ferrée et la route coloniale n^{0}1 passent à Cau-Hai à 3 km du pied de la montagne. Et la route atteignant le sommet est parcourue en une heure et quinze minutes en 1938.

[392] Avec un loyer mensuel de 36 $ (ANV1, 8298, 1936).

Franco-Annamite et un lieu de Week-End (ce qui lui rend différents de Dalat) irremplaçable pour la Capitale de l'Empire »[393].

Malgré ses caractéristiques et ses mérites, la station d'altitude de Bach Ma ne figure pas dans les inventaires officiels des stations climatiques en Indochine et elle reste une station d'altitude régionale. La station de Bach Ma, par son caractère familial et démocratique et par l'activité économique mérite une sollicitude spéciale. M. Gérard, ingénieur et président du syndicat d'initiative du Nui Bach Ma demande au gouverneur général de l'Indochine une subvention de 30 000 $ à 40 000 $ pour Bach Ma. Le résident supérieur de l'Annam restreint ce chiffre à 18 000 $, un minimum indispensable pour la réalisation d'une voie d'accès. Cette demande est adressée au gouverneur général de l'Indochine avec une grande insistance : « En accomplissant ce geste bienveillant, vous doterez la Capitale d'Empire d'une organisation estivale indispensable et marquerez l'intérêt que vous portez au mouvement scout, aux colonies de vacances, à l'armée, ainsi qu'aux nombreuses familles Européennes, Annamites qui pourront de temps en temps se retremper dans l'atmosphère vivifiante de la montagne. C'est une œuvre sociale, politique et humaine de haute portée en même temps que réalisable à peu de frais./. »[394]. Malgré ces arguments, le gouverneur général de l'Indochine refuse, par plusieurs reprises en 1938, d'accorder un crédit du budget général à Bach Ma. Il constate que cette station sert des intérêts purement locaux or l'administration applique depuis les années trente une politique de restreindre le nombre des stations climatiques en Indochine, qui sont déjà nombreuses. « [L]'organisation de cette station est en effet une œuvre strictement locale et il doit y être pourvu avec les ressources des collectivités directement intéressées »[395]. Les travaux d'aménagements (travaux indispensables au sommet, une route d'accès goudronnée) sont assurés jusqu'en mars 1938 par un crédit de 19 500 $ venant du budget local (de l'Annam, de la province de Thua-Thien à qui appartient Nui Bach Ma) et du budget du gouvernement annamite. Le budget local de l'Annam fournit 9 200 $, celui de la province de Thua-Thien 8 500 $ et le gouvernement annamite 1 800 $[396].

---

[393] ANOM, GGI, L 812 1522, 1938, Lettre n^0 2847B du 28 mars 1938 du RSA au GGI au sujet de la station d'altitude Nui Bach Ma, suite à la lettre N1869-SE-5B du GGI.

[394] *Ibid.*

[395] ANOM, GGI, L 812 1522, 1938, Lettre en février 1938 du GGI à M. Gérard, président du syndicat d'initiative du Nui Bach Ma.

[396] ANOM, GGI, L 812 1522, 1938, Lettre n^0 2847B du 28 mars 1938 du RSA au GGI au sujet de la station d'altitude Nui Bach Ma, suite à la lettre n^0 1869-SE-5B du GGI.

La première reconnaissance de ses sommets est effectuée en juillet 1932 par M. Girard, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées de l'Annam tout en sachant que le projet de classement de la forêt de Bach Ma en parc national de 50 000 hectares est rédigé en 1925. Toutefois, la création de la station de Bach Ma est confirmée par la visite en mars 1933 de M. Desmarets, ingénieur des Travaux publics de l'Annam, par la première étude sur l'aménagement du sommet de Bach Ma de 1933 à 1934. Cette étude qui est effectué par le service des Travaux publics de l'Annam permet en 1934 l'ouverture d'un sentier pédestre jusqu'au sommet et le classement de réserves forestières en différents zones. Cette station est une œuvre de collaboration entre le pouvoir colonial et le pouvoir impérial. La Cour impériale de Hué cède le 7 février 1936 le Nui Bach Ma au protectorat français de l'Annam pour la construction d'une station d'altitude. Le centre urbain de Bach Ma est créé le 13 mai 1939 par un arrêté n^0 1797 du résident supérieur de l'Annam. Et le règlement de police de ce centre urbain est promulgué le 30 mai 1939[397]. Le plan d'aménagement de la station d'altitude de Bach Ma est réalisé par le service des Travaux Publics de l'Annam. Il est validé par l'arrêté n^0 1114 du 30 avril 1941 du résident supérieur de l'Annam[398]. Afin de favoriser le tourisme, le syndicat d'initiative du Nui Bach Ma est créé en 1938. Il a pour mission de seconder l'administration pour faire agrandir et embellir cette station d'altitude, ainsi que de prolonger la route d'accès jusqu'à un km du sommet. Les premiers travaux d'aménagement touristique sont réalisés en 1939, ce qui permet de construire un sentier (dans cet ensemble magnifique de faune et flore) pour la visite des cascades et des lacs. Les premiers touristes y marquent leur présence en 1935.

En temps de guerre, les centres d'estivage ne doivent pas être multipliés à l'excès, sous le prétexte que les retours en France sont provisoirement interrompus. Afin d'éviter des dépenses sur un trop grand nombre de centres d'estivages, les services compétents du gouvernement général de l'Indochine doivent dresser en 1942 un plan général de développement des stations climatiques et y déterminer une place pour la station de Bach Ma. Celle-ci est une des dernières stations d'altitudes construites en Indochine. Outre les caractéristiques des stations d'altitudes à proximité de la mer, elle apporte des valeurs complémentaires de celle de Bana. D'ailleurs, c'est la seule station

[397] Province de Thua Thien, *Règlement de Police du centre-urbain de Bach-Ma*, Hué, Imprimerie Dac-Lap, Bui-Huy-Tin, 1939, 27 p.

[398] ANV1, RST, 12282.

d'altitude qui ait une politique favorable pour un public franco-annamite. Ce qui est conforme tout à fait aux caractéristiques économiques, sociales, culturelles de cette époque de guerre. Le public de cette station est donc plus varié et le besoin d'un hôtel au havre de repos de Bach Ma devient indispensable, notamment pour le public européen privé du retour dans leur pays pour cause de la Seconde guerre mondiale. Les Morin frères attendent le bon moment pour déposer leur projet de construction d'un hôtel. Ils réussissent ainsi à obtenir un prêt spécial pour le grand hôtel Morin de Bach Ma[399]. [voir Annexes 16 : La station d'altitude de Bach Ma : 16.1. Panneau d'interprétation « chronologie et plan d'aménagement de la station d'altitude de Bach Ma » ; 16.2. Film " Marcel Richard, l'un des premiers pionniers de Bach Ma" ; 16.3. Film " Valorisation du patrimoine, l'exemple de la résidence du docteur Hồ Đắc Di »].

Ces médias sont actuellement mis en service au centre d'interprétation du parc national de Bach Ma, Vietnam. Ces réalisations sont effectuées dans le cadre du « PRODETOUR HUE 1 ». Ce projet est réalisé grâce aux appuis financiers de l'ex-région Poitou-Charentes et le ministère des Affaires Étrangères et Européennes pour la période de 2011 à 2013. Les maîtres d'œuvres de ce projet sont l'université de La Rochelle (ULR) et l'école nationale du tourisme de Hué (ENTH). L'ULR apporte le transfert des connaissances et des compétences françaises dans les domaines de médiation culturelle, du tourisme et de la formation. L'ENTH a pour mission de multiplier ultérieurement ce projet au Vietnam avec l'accompagnement de l'ULR.

4.2. Le Grand hôtel Morin de Bach Ma au sein d'une « véritable station populaire »[400] franco-annamite (1942)

Grâce à ses hautes compétences professionnelles, M. Wladimir Morin exprime, à la délibération du conseil de protectorat français d'Annam du 4 juin 1936, ses réserves sur Bach Ma par peur pour ses intérêts sûrement. Comme l'administration et des particuliers investissent déjà 250 000 $ engagées pour la station d'altitude Bana, il craint que la station d'altitude de Bach Ma fasse double emploi avec celle de Bana et que le centre de l'Annam ne puisse pas faire vivre les deux stations d'altitude en même temps. A son avis, il y vaut mieux améliorer en 1936 Bana, celle existant, et ne pas en

[399] [Voir Partie 2. Chapitre 9. III. 2. Les financements pour la construction de l'hôtel de Bach Ma en 1942].

[400] ANOM, GGI, L 812 1522, 1937, Lettre du premier décembre 1937 de M. Gérard, ingénieur, président du groupement d'Initiative de Bach ma (Groupement de Bach Ma) au GGI en vue d'obtenir une subvention destinée à l'aménagement de la station d'altitude de Bach Ma.

créer d'autres. Pourtant, le général commandant de la brigade d'Annam et du groupe de subdivisions de Hué confirment que M. Wladimir Morin a à la fois bien raison mais aussi tort. MM. Morin attendent la construction de la route goudronnée[401] en 1938 et notamment le moment de validation du plan d'aménagement du centre urbain de Bach Ma en 1939 pour être sûrs que leur concept d'aménagements des stations d'altitude soit admis. Leur futur hôtel à Bach Ma, comme celui de Bana, possède un emplacement à l'altitude à 1 450 m et à proximité d'un parking. De plus, la création officielle du centre urbain de Bach Ma en 1939[402], les travaux d'aménagement d'un sentier touristique pour la promenade des cascades et le cinq lacs en 1939 leur rassurent la décision d'y construire leur hôtel au chalet 8[403] en 1942. Il est à noter le gouvernement général valide la même année un plan général de développement des stations climatiques de l'Indochine, qui détermine une place pour la station de Bach Ma.

La construction d'un hôtel à Bach Ma contribue à favoriser le mouvement des petites bourses de Hué vers cette station d'altitude, qui est plus proche et encourageant une sortie facile en une journée ou en un week-end pour Hué. Plus tard, l'administrateur de l'Indochine estime en 1942 que « la construction d'un hôtel dans le centre d'estival de Bach Ma est nécessaire. Il est à peine besoin de signaler que le Gouvernement Général de l'Indochine doit garder de favoriser et surtout engager ses derniers[404] dans la construction d'un hôtel qui n'aurait pas une clientèle suffisante pour subsister »[405] . Le grand hôtel Morin de Bach Ma est construit très tardivement, en 1942[406] et de taille plus modeste que celui de Bana, à cause des craintes des Morin frères préalablement présentées. Pour aller à Bach Ma, les colons, les fonctionnaires et les bourgeois annamites prennent l'autocar qui part du grand hôtel Morin de Hué à Bach Ma. Ce service de transport est assuré par les Morin frères. Ils prennent d'abord la route coloniale n^0 1 dans la direction du sud et arrivent au marché de Cau Hai à 40 km de Hué puis la route provinciale n^0 8 et arrivent jusqu'au pied de la montagne, à 6 km de Cau

[401] Jusqu'à km 19, d'un km du sommet.

[402] Un arrêté n^0 1797 du résident supérieur de l'Annam du 13 mai 1939.

[403] Plan d'aménagement de la station d'altitude de Bach Ma, réalisé par le service des Travaux Publics de l'Annam et validé par l'arrêté n^0 1114 du 30 avril 1941 du RSA.

[404] Les établissements Morin frères à Hué.

[405] ANV1, RST, 2939, 1942, Note du 29 août 1942 à monsieur le sous-directeur de la 1ère division et avis du 7e bureau-B sur la demande de prêt des Établissements Morin frères à Hué en vue de construction d'un hôtel à Bach Ma, p. 1.

[406] ANV1, RST, 2939, 1942, Construction d'un hôtel à Bach Ma.

Hai. À partir de ce lieu, l'autocar commence sa montée de près de 14 km sur un chemin abrupt jusqu'à la station de cars qui se situe juste à côté de l'hôtel Morin de Bach Ma. Ils peuvent prendre le train de Hué et arrivent à Cau Hai à 18h. Ils sont logés chez les amis ou chez quelqu'un de la famille dans ce village. Le lendemain, ils prennent la voiture pour aller à la station d'altitude vers 9h. Si ces citadins préfèrent le bateau, ils doivent quitter Hué vers 21h et ils arrivent à la baie de Lang Co[407] vers 12h00. Les coolies ont attendu à l'embarcadère pour prendre des bagages. Les femmes et les enfants sont montés par chaise à porteurs par deux personnes ou par hamac pour monter à la station d'altitude.

Le Grand hôtel Morin de Bach Ma est situé sur une des crêtes de la montagne de Bach Ma. Il se trouve au cœur de la station d'altitude de Bach Ma (près du marché, de la poste et du parking) et il donne directement sur la lagune de Cau Hai. Cet hôtel possède un des plus beaux emplacements de Bach Ma. Il offre une vue totalement dégagée sur la montagne et la mer. Cet hôtel comprend un café, un restaurant et une épicerie, conformément au style de la chaîne des hôtels Morin. Comme les espaces entre les maisons ainsi que la distance entre les chalets rendent limités les contacts sociaux, les gens de Bach Ma se réunissent au Grand hôtel Morin de Bach Ma dans de grandes salles et sur une belle terrasse. C'est un lieu de rendez-vous particulièrement sympathique des français. Ils s'y retrouvent de temps en temps, surtout à partir de 16 heures pour manger, danser, prendre l'apéritif, jouer au bridge ou aux cartes. C'est un lieu qui permet de créer des liens comme en France. A partir de seize ans, les jeunes reçoivent une permission de danser et ils mettent des disques pour danser entre copains de 17 à 19 heures au grand hôtel Morin de Bach Ma. Toutes les fêtes, réceptions pour anniversaires, mariages ou naissances se passent à cet hôtel Morin. Les notables annamites ne le fréquentent pas souvent. Quand les mamans font des courses au magasin Morin, les enfants se regroupent dans les espaces verts de l'hôtel Morin pour jouer au ballon, au quiz et à toutes sortes de petits jeux d'enfants. Et ce n'est pas le cas du petit hôtel construit en bois par la famille Bany, avant sa reconstruction en dur. Le grand hôtel Morin de Bach Ma est éclairé à la lumière électrique par un groupe électrogène or les chalets en bois ou en maçonnerie sont munis de manchons au pétrole. Pour les colons et hautes fonctionnaires vietnamiens à cette station, le ravitaillement alimentaire est assuré par le restaurant et le magasin Morin frères, par le magasin de

[407] Actuellement, la baie de Langco fait partie du Club des plus belles baies du monde.

Chaffanjon et par SOCOA, un restaurant vietnamien. Chaque jour, à 9 heures, les camionnettes de ces restaurants transportent depuis Hué du pain, du beurre, du fromage, de la viande, des boîtes de conserve, du vin, des fruits. Le restaurant Morin vend également du pain d'épices importé de France. Les enfants indigènes adorent en manger pour son goût exotique. Les hôtes français mangent à la française et commandent des marchandises transportées par des camionnettes. Ils prennent surtout des volailles, du porc et de temps en temps des fruits de mer, des poissons achetés directement aux locaux. Ils adorent les crabes de la lagune de Cau Hai. Après avoir fait le menu avec les hôtes, des cuisiniers achètent de temps en temps des fruits, des légumes cultivés dans les fermes sur place et des poulets vivants. Les « bếp » cuisinent les mets français en combinant les produits de France (la plupart) et des produits locaux. Les familles vietnamiennes aisées prennent à la fois des produits transférés par les camionnettes et des fruits de mer de la lagune de Cau Hai et d'autres produits locaux de qualité. En fin 1943, le nombre total de chalets s'élève à cent trente-neuf et il y existe un total d'environ deux cents bâtis dont deux hôtels de Morin et de Bany à 15 lits. Toutefois, l'été 1944, la Seconde guerre mondiale devient très violente. Ce site est abandonné par les Français après le coup de force des Japonais en mars 1945. À partir de 1945, Bach Ma tombe en ruine, la nature y reprend sa place, puis la guerre d'indépendance laisse les impacts au grand hôtel Morin de Bach Ma, haut lieu mondain de cette station ainsi que sur l'ensemble du centre urbain de Bach Ma.

L'hôtel Morin de Bach Ma est construit en 1942 sur le fond d'emprunt de l'administration et une subvention administrative lui est octroyée pour l'exploitation de cet hôtel au cœur de la station d'altitude régionale, de seconde importance, qui rend service à un public franco-annamite populaire et local[408]. Et ce n'est pas le cas pour l'hôtel de la plage de Nhatrang, le seul qui n'est pas régi par les Morin frères de leur chaîne d'hôtels. [voir Annexe 17. Le Grand hôtel Morin de Bach Ma].

5. Le Grand hôtel Morin de Nhatrang, le seul non régi par les MM. Morin

Dans la chaîne d'hôtels Morin, seulement l'hôtel de Nhatrang n'est pas réellement régi par les Morin frères. Le grand hôtel de la plage de Nhatrang est attribué en 1948 aux Morin frères comme dommage de guerre après le Siège de Hué. « Hôtel neuf de Nhatrang », plus tard, grand hôtel de la plage de Nhatrang, occupant un

[408][Voir Partie 3. Chapitre 9. III. 2. Les financements pour la construction de l'hôtel de Bach Ma en 1942].

emplacement singulier sur la Route Mandarine et donnant accès à la région des hauts plateaux du centre. Il est réquisitionné par l'armée et loué pour un franc symbolique. L'acquisition de cet hôtel permet aux Morin frères d'étendre leur empire vers le sud de l'Annam car Nhatrang n'est qu'à 134 km de Dalat. Comme l'acquissions des Morin de cet hôtel est hors de la période de recherches de cette thèse (1895-1945), ce n'est donc pas notre objet d'études. La partie suivante est consacrée à la vedette de la chaîne des hôtels Morin, qui est mise directement sous la direction de M. Wladimir Morin, fondateur de la société des Morin frères.

II. Le grand hôtel Morin de Hué (1906), vitrine de la chaîne des hôtels de Morin frères

L'empire Morin au centre de l'Annam se présente notamment par la première chaîne d'hôtels-magasins-cafés-restaurants-transports de l'Annam. Le grand hôtel Morin de Hué joue le rôle de vitrine de cette chaîne des hôtels et son ampleur dépasse d'ailleurs, les intérêts locaux de l'Annam. En effet, le projet de construction d'un « Hôtel neuf de Hué »[409] du programme d'équipement touristique de l'Indochine pour la période de 1924 à 1926 est enfin modifié par la réalisation du projet d'agrandissement du grand hôtel Morin de Hué. Cet hôtel est le cas unique du programme constituant « l'armature hôtelière » de l'Union indochinoise : cet « Hôtel neuf de Hué » est construit sur les fonds d'emprunt du budget général. Et ce n'est pas par hasard que cet hôtel est placé sous la direction directe de M. Wladimir Morin[410] car cela permet à l'empire Morin d'être reconnu comme un grand ambassadeur du secteur privé mais toujours en étroite collaboration avec l'administration dans l'œuvre du développent touristique.

1. Historique, missions et œuvres

En 1901, M. Bogaert, entrepreneur de transport et propriétaire de l'usine de tuiles et de briques de Long-Tho, fait construire un bâtiment pour servir de bureaux et d'entrepôts pour les matériaux de sa fabrication[411]. Ce bâtiment, situé rues Jules-Ferry

[409] ANOM, GGI, 48039, 1925.3.25, Rapport de M. l'Inspecteur adjoint des Colonies P. Boisson sur le programme d'équipement touristique de l'Indochine et son exécution à l'époque du premier mars 1925, p. 8.

[410] [Voir Partie 2. Chapitre III.3. Wladimir Morin, « général en chef » de l'Empire Morin au Centre de l'Annam (1904-1943)]

[411] Il possède également une chaloupe à vapeur assurant le service de transport des marchandises entre Tourane et Hué, et des sampans prenant en charge, avec les convois militaires hebdomadaires, un service entre Thuan An et Donghoi desservant ainsi deux fois par mois les nombreux postes situés entre ces deux

et Brière, occupe un emplacement stratégique à Hué : au bout de la rivière des Parfums et de la Route Mandarine, à l'entrée du pont métallique, reliant uniquement à cette époque la ville indigène à la citadelle impériale et au cœur des bâtiments officiels et des centres de loisirs du quartier européen[412]. [voir Annexe 18. Emplacement stratégique du bâtiment de Bogaert, construit en 1901 devenu le grand hôtel Morin de Hué en 1906].

M. Bogaert vend en 1904 à M. Guérin son affaire dégradée par le terrible typhon centenaire. Le dernier fait en 1905 de ce bâtiment l'hôtel Guérin[413] (grand hôtel de Hué), le premier hôtel-restaurant « susceptible d'accueillir les Européens de passage à Hué »[414]. Parallèlement, il aménage à l'intérieur de cet hôtel un fameux comptoir général d'articles de consommation, à l'inspiration du modèle de Bazar de l'Hôtel de Ville à Paris. Ce comptoir peut fournir un peu de tout : des liquides et des spiritueux, de la quincaillerie, des articles de bonneterie, de la lampisterie, des huiles, des essences, des peintures, des armes et des munitions de chasse, etc. [voir Annexe 19. « Comptoir général des articles de consommation », activité principale de l'hôtel Guérin juste avant qu'il soit vendu et transformé en Grand hôtel Morin de Hué en 1906].

En l'état actuel de nos recherches, il n'existe aucune indication sur le nombre de chambres mises à la disposition de la clientèle de l'hôtel Guérin. Par contre, les ingénieurs et techniciens français travaillant à la construction des voies ferrées et de la gare de Hué y sont hébergés. C'est donc une entreprise en plein de développement que M. Wladimir Morin rachète à M. Guérin en 1906. Mais c'est après son retour de la guerre en 1918 et surtout après son mariage avec Jeanne Derobert que M. Wladimir Morin décide de faire du grand hôtel Morin de Hué une sorte de « Samaritaine »[415]. Ci-dessous le portrait des deux premiers hôtels Morins en 1918 « GRAND HÔTEL DE HUÉ, GRAND HÔTEL DE TOURANE, MORIN frères, propriétaires, Épicerie - Vins -

---

points, et ceux au-delà de Donghoi. Son usine de tuiles et de briques de Long Tho avait, pendant près de deux siècles, produit les matériaux nécessaires à la construction des palais et des tombeaux de Hué, de Gia Long à l'avènement de Tu Duc.

[412] La résidence supérieure de l'Annam, le cercle sportif, la banque de l'Indochine, les services des Travaux Publics et le jardin de la ville, etc.

[413] Avant sa construction, les visiteurs européens étaient hébergés soit par les autorités militaires et religieuses soit à la Légation de France

[414] SALLET, *Alphonse Guérin, directeur du Grand Hôtel de Hué*. (En ligne : http://www.aavh.org/?p=274)

[415] La Samaritaine, située à Paris entre la rue de Rivoli et la Seine (1870-2005), était le grand magasin parisien le plus important par sa taille avec ses quatre magasins totalisant une surface de vente de 48 000 m^2.

Mercerie - Chaussures - Armes - Ateliers de tailleurs - Bicyclettes - Machines à coudre - Ciment - Quincaillerie - Huiles - Essence - Peinture - Location de maisons meublées ou non »[416]. La publicité du Bazar de l'hôtel de ville à Paris est donc reprise sous une autre forme par les Morin : « Chez les Morin, on naît dans un berceau Morin et on meurt dans un cercueil Morin »[417]. Ce fameux slogan aurait pu donner l'inspiration pour le logo de amazon.com, distributeur des produits de A à Z, fondé 90 ans plus tard aux États-Unis.

Par rapport aux autres hôtels d'Indochine, les services offerts par les Morin frères au sein de cet établissement sont très complets pour l'époque (entre 1930 et 1945) juste avant la Seconde guerre mondiale. Outre les activités de restauration et d'hôtellerie (40 chambres en 1924[418], 50 en 1929, 65 en 1931[419] puis 75 en 1933[420], ensuite 140 en 1936)[421], le grand hôtel Morin de Hué offre un « comptoir général d'articles de consommation », un « cinéma parlant », un agence de tourisme, une fabrique de glace, un atelier de confection de vêtements, un dépôt de courriers, un garage, une boucherie, un bureau de location de voitures. Ainsi, M. Wladimir Morin achète à M. Derobert, son beau-père, au moment de son retour définitif en France après la Première guerre mondiale, la plus grande partie des maisons et des villas européennes de Hué. Puis, il les loue vides, ou meublées. Ces activités dépassent le cadre de l'hôtel.

En 1931, cet hôtels n'offre que des chambres sans douche ni bain de 4 $ et des chambres avec bain de 6 à 8 $[422]. Entre les deux guerres mondiales, le grand hôtel Morin de Hué, en lien étroit avec l'administration, est considéré comme un centre culturel tant pour la classe aisée que pour la classe populaire. Cet hôtel est considéré comme le centre officiel et culturel de la vie coloniale de Hué : apéritifs et bals pour les résidents européens et les notoriétés tels que Joffre et Foch, André Malraux, Sylvain Lévy, Léopold Cadière, Pierre Pasquier, Louis Finot, J.Y. Claeys, le Général Catroux, Charlie Chaplin, etc. Le cinéma Morin, qui ouvre ses portes deux soirs par semaine, rend ainsi le grand hôtel Morin de Hué un centre culturel pour la classe populaire. Des

[416] « Publicité », *L'Éveil économique de l'Indochine*, 20 octobre 1918

[417] SALLET, *L'hôtel Guérin devient l'hôtel Morin*. (En ligne : http://www.aavh.org/?p=273).

[418] ANV4, RSA, 2991, 1924-1928, Projet d'agrandissement d'hôtel Morin de Hué (Hôtel neuf à Hué).

[419] « Les hôtels construits par l'Administration », *L'Éveil économique de l'Indochine*, 22 décembre 1929.

[420] CUCHEROUSSET, « IMPRESSIONS DE HUÊ », *L'Éveil de l'Indochine*, 26 mars 1933.

[421] En ligne : www.entreprises-coloniales.fr, *Grand hôtel Morin frères, Hué.*

[422] Office indochinois du Tourisme et de la Propagande, *Liste des hôtels et bungalows de l'Indochine*, Hanoï, Imprimerie Tonkinoise, 1931, 16 p.

expositions comme celle de photographies organisée par la résidence supérieure à Hué ont lieu dans la salle d'exposition Morin frères. Enfin, le Grand hôtel Morin de Hué a la vocation d'être un véritable tour-opérateur. En 1928, une agence - et encore plus précisément un des deux correspondants du bureau du tourisme indochinois - est installée au grand hôtel Morin de Hué. Ce n'est pas le cas cette considération : « L'hôtel Morin, bureau de Tourisme pour l'Annam »[423].

En réalité, en 1928, un correspondant du bureau du tourisme indochinois est installé à l'hôtel Morin à Hué. Il ne fonctionne pas, sauf que sa plaque est placée sur la façade de l'hôtel. Il est important à noter que le bureau du tourisme indochinois, de type association et à la fois bureau de renseignements aux Messageries Maritimes, n'est pas un organisme officiel de tourisme. « Le BUREAU DU TOURISME DE L'INDOCHINE est une agence de voyage »[424]. Le bureau de tourisme et des archives à la résidence supérieure en Annam est l'organisme officiel du tourisme de ce pays.

Bien entendu, le Grand hôtel Morin de Hué participe activement à l'organisation de l'accueil touristique. Il faut citer leurs travaux logistiques liés à la réception des 251 touristes du fameux vapeur américain *Franconia*[425]. Cet hôtel sert comme point de repos de ce grand groupe. Il reçoit pour déjeuner et pour prendre le goûter pour ces 251 passagers. Ces deux dégustations, servies à la française, ont pour mission de présenter l'identité culturelle de la métropole dans une de ses colonies. Les Morin frères remplissent, dans ce cas, au-delà des rôles de restaurateurs hôteliers mais aussi ambassadeurs de la culture française (sous la direction directe de la résidence supérieure de l'Annam) vis-à-vis des touristes d'une grande puissance américaine. D'ailleurs, les grands hôtels Morin à Tourane et à Hué acceptent de se charger de l'organisation et de l'exécution de cette excursion, suite à la demande de l'agent général de la compagnie des Messageries Maritimes de Tourane[426]. Par ailleurs, le docteur Sallet et son épouse Émilie Morin entretiennent au grand hôtel Morin de Hué un cercle de discussions très fréquenté par les savants de l'époque. Et l'hôtel est un des deux points de vente des

[423] COUSSO Jean, *Histoire d'un monument historique, Wladimir et Jeanne créent en 1904 l'Hôtel Morin au cœur de la Cité Impériale de Hué (Vietnam),* I&M – Bulletin n^0 52, p. 20.

[424] ANV1, RSA, 75125, 1929, Circulaire du 26 février 1929 du GGI Pasquier portant organisation du tourisme en Indochine, p. 5.

[425] [Voir Partie 3. Chapitre 14. III. 2. 1938 : *Franconia*, premier essai en direction du marché américain pour le tourisme culturel de masse].

[426] ANV4, RSA, 3586, 1937-1938, Croisière du « Franconia ».

bulletins trimestriels des Amis du Vieux Hué[427]. Outre les touristes, l'hôtel Morin Hué rend services aux fonctionnaires revenant de France qui s'installent à l'hôtel pour y faire leurs préparatifs de départ en province.

Dans des publications réputées en matière de tourisme depuis 1914, les hôtels des Morins frères jouent une place considérable voire centrale au sein de l'hôtellerie et du tourisme en Annam. D'ailleurs, par leurs contributions et par la qualité de leurs services en hôtellerie et en tour opérateur, le grand hôtel de Morin Hué est classé en 1914 comme point de repère de tous les circuits touristiques. Il est à noter que les excusions pour la ville de Hué et pour ses environs sont organisées en deux jours dans les années 10 (ville, Palais, tombeaux d'empereurs, sites industriels). Selon « *Từ Nam Chí Bắc (Đường thủy và đường bộ)/Vers le Tonkin (par voie de terre et voie de mer)* »[428], guide franco-annamite, qui est considéré comme le guide Madrolle pour le public annamite, le grand hôtel Morin de Hué et les hôtels Morin sont jugés comme grands acteurs d'hôtellerie pour des circuits touristiques dans les années 20. Le même jugement est porté par : l'agence économique de l'Indochine à Paris[429], l'union des fédérations des syndicats d'initiative de France[430], l'office indochinois du tourisme[431], les services commerciaux de l'Annam, le bureau officiel du tourisme en Annam, de la résidence supérieure de Hué[432], les grands éditeurs franco-annamite non institutionnels

[427] Outre le siège de l'AAVH, des exemplaires de quelques-uns de ces ouvrages sont aussi en dépôt: à l'Imprimerie d'Extrême-Orient, rue Paul-Bert, Hanoï; chez M. Paul Geuthner, Libraire-Editeur, rue Jacob, 13, Paris VIe ; chez M. Ardin, Libraire-Editeur, rue Catinat, Saïgon (Cochinchine) ; chez MM. Morin frères, Hué-Tourane (Annam) ; à l'Agence Economique de l'Indochine, 20, rue La Boëtie, Paris.

[428] HO Van Lang, « *Từ Nam Chí Bắc (Đường thủy và đường bộ)/Vers le Tonkin (par voie de terre et voie de mer*, Miscellanées annamites, École Coloniale, *»)*, Sadec, Imprimerie Ho Van, 1924, 173 p.

[429] Agence économique du gouvernement général de l'Indochine, *Les stations climatiques de l'Indochine*, s.l, s.m.d, 1923, 35 p ;

GAUTHIER, *Le Tourisme en Indochine*, Paris, s.m.d, 1933, 28 p. (Publication de l'Agence économique de l'Indochine).

[430] La France touristique, thermale, climatiques - France d'outre-mer, *Indochine (Annam, Cambodge, Cochinchine, Laos - Tonkin). Renseignement sur les stations françaises climatiques - Thermales - Touristiques*, Paris, Fascicule 23, Imprimée en France, 1939, 56 p.

[431] Office indochinois du Tourisme et de la Propagande, *Liste des hôtels et bungalows de l'Indochine*, Hanoï, Imprimerie Tonkinoise, 1931, 16 p ;

Office indochinois du tourisme. *Hué, ville impériale,* Imprimerie d'Extreme-Orient, 1931, 22 p ;

Office central du tourisme indochinois, *Glimpses of a great tourist country French-Indo-China at the beginning of 1938.* Saïgon, Imprimerie illisible, 1938, 68 p ;

Office central du tourisme indochinois, *Hué – Hué, Indochine française, captivant, capitale de l'Annam*. Imprimerie d'Extrême-Orient, 1939, 20 p.

[432] Bureau officiel du tourisme en Annam, de la résidence supérieure de Hué, *Collection de Notices touristiques sur les provinces de l'Annam. Provinces de Thuathien,* Hanoï, IDEO, 1935.

tel que Madrolle, Taupin[433], Ho Van Lang, Bát Long[434], etc. Pour leurs contributions comme acteur de transport et acteur de restauration, l'hôtel Morin Hue rend service aux étudiantes philippines de l'alliance française à Manille en avril et mai 1936 (Annam en 22 jours, dont Dalat 18 jours, Hué 3 jours, sur le total de 36 jours en Indochine). Les hôtels Morin Hué, Quinhon et Tourane leur offrent la restauration. Elles sont hébergées soit dans ces hôtels, soit aux collèges, lycées à Dalat et à Hué[435]. L'hôtel Morin de Quinhon a d'ailleurs l'honneur de servir à dîner à M. Paul Reynaud, ministre des Colonies, lors de son voyage en Annam de 27 octobre à 5 novembre 1931[436]. La compagnie des Messageries Maritimes, en tant que tour opérateur, en concevant et organisant des itinéraires en Indochine en 1925 choisissent les hôtels Morin de Hué et de Tourane comme sous-traitants pour leur logistique.

Le Grand hôtel Morin de Hué joue également le rôle d'organisateur actif dans les grands événements de l'Annam. La foire-exposition à Hué[437] en mars 1936 est particulièrement organisée en lien avec la grande semaine sportive de Hué (à l'occasion de l'inauguration au stade Olympique de Hué) et la célèbre cérémonie de Nam Giao (cérémonie de sacrifice la plus riche et importante de la Cour d'Annam) constitue un très grand événement socioculturel, économique, sportif et touristique voire politique de l'Annam[438]. Cet événement de grande réputation amène un grand flux de touristes indigènes, français et étrangers pendant une dizaine de jours à Hué. Le besoin d'hébergement juste pour des Européens est au moins de 524 nuités dont 190 sont assurés par le Grand hôtel Morin de Hué[439]. Pour ce grand événement, le Grand hôtel Morin Hué joue un rôle dépassant celui d'hôtellerie (hébergement, restauration) et de tourisme (tour-opérateur). Cet hôtel prend part à l'organisation de cet événement

[433] TAUPIN, *Guide touristique général de l'Indochine (Guide alphabétique Taupin)*, Hanoï, Edition G. Taupin & Cie, 1937, 450 p.

[434] Bát Long, *Du lịch Trung-Kỳ*, Hué, Imprimerie Tiếng-Dân, 1930, 31 p.

[435] ANOM, GGI, 60041, 1934-1936, Voyage des étudiants philippins en Indochine.

[436] ANV4, RSA, 3581, 1931, Voyage en Annam de M. Paul Reynaud, Ministre des Colonies.

[437] [Voir Partie 3. Chapitre 14. III. 1. 1.1. La Foire de Hué - Grande semaine sportive - Sacrifice et cortège de Nam Giao].

[438] Les organisateurs ont à reporter le programme des fêtes et des compétitions sportives en fin de semaine. Ce qui permet aux Tonkinois et Cochinchinois d'assister aux fêtes de Nam Giao. Et en fin de semaine, les étrangers viennent en Annam, pour assister aux fêtes de Nam Giao. Ces deux événements sont regroupés en termes de temps permettant ainsi aux visiteurs d'assister la foire-exposition et la semaine sportive qui ont lieu du samedi 29 février à dimanche 8 mars à Hué et les fêtes de Nam Giao le week-end de la 1ère semaine du mois de mars 1936.

[439][Voir Partie 3. Chapitre 14. III. 1. 1.3. Une grande réussite en termes d'organisation hôtelière : une collaboration incontournable entre la résidence supérieure de l'Annam et les Morins frères].

remarquable sous la direction du résident supérieur de l'Annam. M. Wladimir Morin fait partie du comité d'organisation.

À la mort de M. Wladimir Morin en 1943 à l'âge de 64 ans, ses enfants reprennent la gestion de l'hôtel de Hué. « Wladimir et sa famille lui donnent une importance et une réputation telles qu'ils en font un monument historique, inséparable de l'histoire de Hué »[440]. [voir Annexes 20. Le Grand hôtel Morin de Hué : 20.1. Grand hôtel Morin de Hué en 1914 ; 20.2. Grand hôtel Morin de Hué vu de ses 4 angles en 1935 ; 20.3. « Hotel Saïgon Morin » en 2019].

2. Le projet de construction d'un « Hôtel neuf de Hué »[441], cas exceptionnel du programme d'aménagement hôtelier de l'Indochine (1924-1926)

La construction d'un « Hôtel neuf de Hué » fait partie du programme d'ensemble (de 1924 à 1926) destiné à assurer à l'Indochine un équipement hôtelier susceptible d'attirer vers ce pays une partie du courant touristique mondial. L'un des buts poursuivis par l'administration indochinoise du point de vue touristique est la réalisation de l'aménagement hôtelier de la route Saïgon-Angkor et de celle reliant Saïgon-Hanoï, deux axes de communication dominant l'Indochine. L'administration fait construire dans ce but et entièrement à ses frais sur les fonds du budget général de 1924 à 1926 une dépense totale évaluée, en chiffre rond, à 1 150 000 $, y compris les 150 000 $ pour un « Hôtel neuf de Hué ». Ce programme d'aménagement hôtelier détermine que cet hôtel est un des trois hôtels principaux de l'Indochine. L'« Hôtel neuf de Hué » prend une place unique et singulière car il s'agit du seul hôtel du programme dont les travaux sont effectués sur les fonds d'emprunt.

L'« Hôtel neuf de Hué » est initialement envisagé comme hôtel administratif de grand luxe avec l'appui de l'administration pour servir particulièrement les visiteurs officiels et les personnes en mission comme le Langbian Palace à Dalat. En 1922, le terrain Rouan situé entre la rue Jules Ferry et la rivière des Parfums, près de l'école Pellerin non loin de la gare est prévu initialement pour le futur hôtel neuf de Hué. Pourtant, cet emplacement est éliminé pour une question d'inondation. Le terrain Morin

[440] En ligne : http://www.aavh.org/?page_id=5175. *L'Hôtel Morin de Hué. La contribution de la NAAVH à la réhabilitation de l'Hôtel Morin de Hué*.

[441] ANOM, GGI, 48039. 1925.3.25, Rapport de M. l'Inspecteur adjoint des Colonies P. Boisson sur le programme d'équipement touristique de l'Indochine et son exécution à l'époque du premier mars 1925, p. 8.

est enfin choisi[442]. L'hôtel neuf de Hué est classé en première urgence dans ce programme et occupe une place hors-classe de l'Indochine. Les travaux d'aménagement de cet hôtel de 20 chambres sont déterminés en 1923 et assurés par les fonds du budget général mais sur les fonds d'emprunts de 150 000$ sur les exercices de 1924 (50 000 $) et 1925 (100 000 $)[443] .

Du programme d'aménagement touristique de l'Indochine conçu en 1922 à la signature du contrat entre l'administration et la société des grands hôtels indochinois du 30 janvier 1924, des modifications importantes liées à la construction d'un « Hôtel neuf de Hué » apparaissent. Le nombre de 20 chambres est porté à 40 chambres comme « une importance minimum »[444]. Il est à noter que l'emplacement et le nombre des chambres de cet hôtel sont arrêtés par le gouverneur général de l'Indochine et la société des grands hôtels indochinois. Ce contrat détermine ainsi que cette société assure la construction, l'aménagement et l'exploitation de l'hôtel neuf de Hué. Suite à l'augmentation du nombre des chambres, le budget forfaitaire des dépenses de construction est reporté de 150 000 $ à un maximum de 300 000 $ et le budget au minimum dédié au mobilier et au matériel d'exploitation de cet hôtel est de 75 000 $. Le plan de l'hôtel de Hué est soumis à l'examen de la société des grands hôtels indochinois le 25 janvier 1925 or le plan d'exécution de cet hôtel est daté du premier juillet 1922. Les travaux sont envisagés d'être commencés en 1925.

Le contrat signé en 1924 entre le gouverneur général de l'Indochine et la société des grands hôtels indochinois demande un engagement de dépenses de 1 200 000 $ pour la construction, l'aménagement et l'exploitation des hôtels indochinois. Il est valable pour vingt ans (1924-1943)[445]. D'une part, l'administration confie cette affaire déterminant l'essentiel du tourisme de l'Indochine à cette société et d'autre part, elle le contrôle du fait qu'elle détermine ses sous-traitants. Ces derniers s'occupent directement de la construction, de l'aménagement et de l'exploitation de ces hôtels. Ces

[442] [Voir Partie 2. Chapitre 9. II.3.2.Projet d'agrandissement du grand hôtel Morin de Hué de 1924 à 1928, fruits d'échanges et d'achat des terrains entre l'administration, M. Bogaert et les Morin frères].

[443] ANV1, 11337, 1923, Programme d'aménagement d'hôtels de tourisme en Indochine. Procès verbales de la Conférence de 24 juillet 1923.

[444] ANOM, GGI, 48039, 1925.3.25, Rapport de M. l'Inspecteur adjoint des Colonies P. Boisson sur le programme d'équipement touristique de l'Indochine et son exécution à l'époque du 1er mars 1925, p. 9.

[445] [Voir Partie 2. Chapitre2. IV. 2. Contrat du 30 janvier 1924 pour « trois hôtels neufs », dits hôtels principaux, à Angkor, Phnom-Penh et Hué et « à Djiring et Phanthiet deux hôtels ou bungalows dits hôtels secondaires »].

sous-traitants font partie du réseau d'entrepreneurs du secteur privé en hôtellerie et en tourisme de l'administration. Parmi lesquels, il nous faut mentionner les MM. Tutier et Fajolle[446] et les Morin frères, les meilleurs candidats pour la construction d'un hôtel moderne à Hué. La gouvernance de double contrôle très efficace de l'administration lui donne un accès de secours quand la société des grands hôtels indochinois tombe en liquidation judiciaire en date de 10 d'octobre 1930.

La partie ci-dessous nous permet de voir comment l'administration cherche à identifier des acteurs de secours qui ont pour mission de protéger son plus grand contrat signé avec la société des grands hôtels indochinois. Cette méthode commence à fonctionner même deux ans avant la signature du fameux contrat portant sur la construction, l'aménagement et l'exploitation de « l'armature hôtelière » de l'Indochine en 1924.

3. Le projet d'agrandissement du Grand hôtel Morin de Hué (1924-1931)

3.1 Les premiers échanges entre l'administration et les Morin frères en 1922

Comme préalablement présenté, le programme d'équipement de la Route Mandarine est approuvé par un arrêté du résident supérieur de l'Annam en décembre 1921. Ce programme constitue un des éléments important pour élaborer le programme d'équipement touristique en Indochine. Il sera validé deux ans plus tard par le gouverneur général de l'Indochine. En tant que négociant senior, M. Wladimir Morin fait connaître en 1922 au directeur des services Économiques de l'Indochine son intention d'améliorer, à ses propres frais, l'aménagement du grand hôtel Morin de Hué. Il s'agit des travaux d'extension de la salle à manger et de construction de quelques

[446] Pour la construction d'un hôtel neuf à Hué, il est indispensable de mentionner la maison des Tutier et Fajolle de Hué comme candidats de poids face aux Morin frères. Depuis 1903, cette maison possède une parfaite connaissance des besoins de la place et dispose, de plus, d'un personnel européen de qualité en Annam. Ses relations constantes et suivies avec les plus grosses firmes de la métropole mettent cette maison en mesure d'offrir toutes les garanties les plus désirables. Disposant de forts capitaux, et éventuellement avec l'aide de l'administration, cette maison pourrait installer une industrie hôtelière de tout premier ordre, moderne, réunissant luxe et confort indispensable en Annam. Toutefois, cette maison a des capitaux moins importants que ceux dont dispose la maison Morin frères. Les Tutier et Fajolle ne s'occupent spécialement que de la question hôtelière jusqu'en 1923. Malgré l'avis favorable du RSA pour cette maison, la direction des services du tourisme de l'Indochine prend un engagement ferme envers la maison Morin.

La maison des MM. Tutier et Fajolle, successeurs, ancienne maison H. Tutier, possède des magasins d'approvisionnements à Hué. Ces magasins s'approvisionnent un peu de tout tant pour la vie quotidienne que pour les besoins du tourisme, des loisirs et des sports pour l'Annam central : épicerie, vins, liqueur, spiritueux ; article de ménage ; mercerie, tissus, chaussures, parfumerie ; papeterie, fourniture de bureau, bibeloterie ; couronne mortuaires, lampisterie ; armes et munitions de chasse, cycles et motos ; faïence et porcelaine, quincaillerie, outillage.

chambres dites de luxe au-dessus du comptoir général des articles de consommation. Par cette proposition, M. Morin souhaite être choisi pour le projet de construction d'un hôtel neuf de Hué, un des trois hôtels de premier ordre de l'Indochine dont les travaux sont considérés comme première urgence pour l'hôtellerie indochinoise pour la période de 1924 à 1926. Toutefois, cette solution paraît insuffisante voire regrettable selon le directeur des services Économiques. Elle a un double point de vue : d'abord parce qu'elle risque de nuire aux débuts de l'hôtel neuf de Hué, et ensuite parce qu'elle prive l'entreprise à encourager le concours financier sollicité par M. Morin.

Selon le directeur des services Économiques, il convient de conserver à Hué le grand hôtel Morin de Hué (pour les voyageurs de goût modeste), mais de construire, indépendamment un nouvel hôtel administratif de premier ordre (pour les voyageurs ainsi que les touristes bourgeois). Ce directeur est d'ailleurs contre l'idée de M. l'architecte des Bâtiments civils de l'Annam de raser le grand hôtel Morin de Hué et de construire à sa place un nouvel hôtel. Le directeur des services Économiques expose au résident supérieur de l'Annam l'intérêt qu'il y aurait à décider MM. Morin à consacrer une partie de leurs capitaux, qui doit être considérable à la construction d'un nouvel hôtel. Il est bien entendu que l'administration y contribue par une participation égale au tiers ou au quart de la dépense totale. Le résident supérieur de l'Annam en discute ensuite avec M. Wladimir Morin. Il suppose que ce dernier décide alors de construire un nouvel hôtel sur les terrains qu'il possède à côté du grand hôtel Morin de Hué déjà existant. Cette solution a des avantages pratiques et elle est de nature à réduire les frais généraux de l'exploitation. Elle ne plaît pourtant pas au directeur des services Économiques. Il lui manque donc des éléments pour porter un jugement définitif sur elle. Il demande à M. l'architecte des Bâtiments civils d'étudier cette question.

3.2. Le projet d'agrandissement du grand hôtel Morin de Hué de 1924 à 1931, fruits d'échanges et d'achat des terrains entre l'administration, M. Bogaert et les Morin frères

Suite au besoin d'un hôtel plus vaste et plus confortable qui commence à se faire sentir à Hué en 1925[447], les négociants principaux, MM. Morin, s'offrent à transformer

[447] En 1927, le détournement de la ligne ferrée de Chine par Tourane est effectué. Puis, le chemin de fer de Vinh à Dongha commence à fonctionner en 1928 et les express transportent les voyageurs en seize heures de Hanoï à Hué pour un prix modeste. Cela encourage considérablement les affaires et le tourisme. Vers 1930, la ligne du Mékong met Hué à moins de douze heures de Thakhek. D'ailleurs, à partir de 15 mai 1934, les trains directs Saïgon-Hanoï en 41 heures font de Hué une destination d'excursion pour les Saïgonnais qui viennent remplir l'hôtel Morin à Hué.

en 1924 leur hôtel, à condition que l'administration les seconde. Il est important de signaler que la société des Morin frères obtient déjà à cette période une bonne réputation et que cette maison n'a pas besoin de faire appel à d'autres capitaux que les leurs.

En 1924, les Morins frères transforment toute une aile de leur grand hôtel Morin de Hué. Pour le projet d'agrandissement de leur hôtel, il leur faut impérativement le bureau de poste, relevant de l'administration de l'Annam et les terrains derrière leur hôtel appartenant à M. Bogaert. Si ces terrains administratifs et privés leur sont transférés, le grand hôtel Morin de Hué, qui possède 40 chambres en 1924, pourrait être reporté à 100 chambres. Et comme toutes leurs constructions, faites et à faire, sont étudiées pour supporter un étage de plus, les Morin frères pourraient doubler le nombre de 100 chambres. Le magasin de l'hôtel est en 1924 englobé dans le centre de l'hôtel est déplacé à la place du bureau de poste.

Les Morin frères consacrent des sommes considérables pour donner à leur hôtel une entrée agréable, avec un vaste salon indépendant du café et une grande salle à manger. Ils aménagent les 20 anciennes chambres, et en construisent 20 autres confortables et modernes. Ces chambres sont équipées soit d'un cabinet de douche, soit de salle de bain, avec eau chaude. Plusieurs ont aussi leur propre lieu d'aisance. Des toilettes, ainsi que deux salles de bain et de douche, sont installées au milieu de cette longue ligne de chambres. D'autres chambres sont construites dans le corps de bâtiment du restaurant. Cet aménagement permet au rez-de-chaussée d'avoir, d'une part, une nouvelle cuisine, un office, une lingerie et autres dépendances de l'hôtel et d'autre part, une suite de boutiques. Ces dernières sont louées à des tailleurs, cordonniers, merciers, modistes, coiffeurs, libraires, photographes, marchands de curiosités et autres commerces. De plus, ils inaugurent un garage « comme aucun hôtel n'en possède en Indochine »[448] en 1925. Ce garage est composé de 22 compartiments formant chacun un garage individuel avec un lit, une armoire et un lavabo pour le chauffeur, lumière électrique, etc[449]. Ils possèdent aussi leur parc automobile et leur propre station d'essence Morin. En bref, les établissements des Morin frères à Hué sont en plein développement et demandent une superficie beaucoup plus importante. Ce qui est essentiel pour leur développement est de racheter des terrains aux alentours du grand

[448] CUCHEROUSSET, « Un grand hôtel à Huê », *L'Éveil économique de l'Indochine*, 5 avril 1925.

[449] C'est très rare de voir un tel aménagement en faveur du bien-être des chauffeurs avec en outre atelier, restaurant.

hôtel Morin de Hué. Comme il s'agit d'affaires difficiles, les Morin frères doivent consacrer sept ans (1924-1931) pour cette affaire majeure de leur chaîne d'hôtel en Annam. [voir Annexes 21. Plan d'aménagement du grand hôtel Morin de Hué dressé le premier juillet 1922 et validé en 1925 : 21.1. Plan de la « façade de développement sur cours » du grand hôtel Morin de Hué ; 21.2. Plan du rez-de chaussée du grand hôtel Morin de Hué ; 21.3. Détail de l'escalier du grand hôtel Morin de Hué].

Pour la réalisation de leur projet d'agrandissent du Grand hôtel Morin de Hué, les Morins frères proposent d'une part au résident supérieur de l'Annam en 1924 de racheter la poste, qui se trouve juste à côté de leur hôtel, et d'autre part d'acheter les terrains de M. Bogaert, qui se situent derrière leur hôtel. Le bureau de poste donne sur la rue Jules Ferry, la plus passagère de Hué. Il a la forme d'un rectangle de 59 m x 39,5 m d'une superficie de 2 257 m^2, valant 9 028 $[450], pour une surface bâtie de 520 m^2. Le terrain de la poste est gratuitement cédé le 11 mars 1902 à l'administration par M. Bogaert. Il est à noter que M. Bogaert construit en 1901 le bâtiment qui devient grand hôtel Morin de Hué en 1906. Les Morin frères montrent auprès de l'administration une volonté de fer pour ce projet du fait de leur expertise professionnelle ainsi que de leur puissance économique. Ils lui cèdent, en jugeant que ce bureau de poste est trop petit, un terrain de 8 080 m^2 avec l'immeuble qui se trouve dans la rue Amiral Courbet, juste à côté de la rue Jules Ferry où le grand hôtel Morin de Hué et le bureau de la poste se situent. D'ailleurs, le terrain pour le futur bureau de poste est entouré de quatre rues et se trouve bien au cœur de la ville européenne à Hué. Ce terrain permet ainsi à l'administration d'avoir plus de place pour y construire un bureau de poste, la maison du directeur et un grand magasin. Ils sont prêts à réaliser ce projet dans un délai de un à deux ans à partir de 1924.

Après beaucoup d'échanges, un arrêté du gouverneur général d'Indochine octroyé en 1928[451] détermine des conditions d'échanges des terrains entre l'administration de l'Annam et la société en nom collectif Morin frères. Les Morin frères cèdent à l'administration des postes de l'Annam le terrain de 600 m^2 dans la rue Amiral Courbet sur lequel sont construits l'hôtel des postes et le magasin et atelier à l'étage. L'hôtel de la poste, qui doit être plus grand que celui de Vinh, est construit avec

[450] ANV4, RSA, 2991, 1924.30.10, Lettre du sous-directeur des postes et des télégraphes de l'Annam au RSA.

[451] ANV4, RSA, 2991, 1928, Arrêté du GGI en 1928.

adduction d'eau, éclairage et ventilation. Les Morin doivent effectuer la construction du magasin et de l'atelier avec un étage selon les plans dressés par l'architecte en chef des bâtiments civils de l'Annam pour un total de 45 470,83 $[452]. Ils doivent enfin verser sur leur propre budget une somme forfaitaire de 6 000 $ pour l'adduction d'eau, l'éclairage et la ventilation du bureau des postes. Par ailleurs, l'administration des postes cède aux Morin frères les bâtiments et le terrain de l'ancienne poste. Elle leur verse une somme forfaitaire de 6 000 $ et s'engage à supporter tous les frais d'enregistrement ou autres frais pour l'échange des immeubles. Les travaux de construction du bureau de postes et de télégraphe sont commencés le 17 mai 1927 et la livraison des travaux est envisagée en janvier 1928. En attendant l'achèvement des travaux, l'administration des postes et télégraphes de l'Annam paie l'allocation forfaitaire aux Morins frères par un crédit de 600 $, dans les prévisions budgétaires du 1927 du budget général accordant le 22 mai 1926.

Parallèlement à l'acquisition de la poste, les Morin frères achètent en 1925 les terrains de M. Bogaert qui se trouvent derrière l'hôtel pour y construire des entrepôts, un garage et une blanchisserie. De cette façon, les Morin frères peuvent séparer l'hôtel du magasin par une cour de 360 m^2 et y aménager une pelouse et des jeux. M. Bogaert vend pour une somme de 20 000 $[453] à la société en nom collectif Morin frères le premier août 1925 l'immeuble sis à Hué, sur les rues Jules Ferry, Richard et Olivier. Au moment de vente, cet immeuble est occupé par la gendarmerie locale. Le protectorat de l'Annam le loue par le contrat du premier juillet 1921 pour une durée de trois, six ou neuf années pour un loyer de 1 200 $ par an. M. Bogaert et des Morin frères demandent en 1925 au résident supérieur de l'Annam de bien vouloir leur substituer par un avenant dans les droits et obligation résultant de ce contrat de bail. En 1927, les Morins frères trouvent que ce loyer n'est pas suffisamment élevé et ils demandent au résident supérieur de l'Annam une augmentation : 120 $ par mois au lieu de 100 $ pour la période de premier juillet 1927 au 30 septembre 1928.

[452] Le détail estimatif des travaux du bureau de la poste établi le 10 juillet 1926 présente un total de 45 470,83 $ pour la construction de cet œuvre. Ce devis est approuvé le 13 août 1926 par le directeur des postes et télégraphies de l'Indochine.

[453] ANV4, RSA, 3808, 1925, Concession d'un immeuble de la part de M. Bogaert aux Morin frères.

3.3 Le contrat signé en 1929 entre l'administration et les Morin frères pour le réaménagement et l'exploitation du Grand hôtel Morin à Hué

Au moment de la faillite de la société des grands hôtels indochinois en 1930, le gouvernement général de l'Indochine stimule, à l'aide de subventions et de prêts, le secteur privé chargé de la construction, de l'aménagement et de l'exploitation hôteliers. En fait, les premiers échanges en 1922 entre M. Wladimir Morin et le directeur des services Économiques et le résident supérieur de l'Annam sont retenus. Le projet d'agrandissement du Grand hôtel Morin à Hué à de meilleures conditions est directement communiqué par le gouverneur général de l'Indochine à la métropole en 1928. Il est à noter que l'œuvre de construction d'un hôtel neuf de Hué reste toujours au stade de projet. Après beaucoup d'échanges, deux contrats sont passés en 1929[454] avec la maison Morin frères pour la construction d'un hôtel à Hué et d'un hôtel à Quinhon pour un montant total de 270 000 $. Cette signature est effectuée juste avant la liquidation de la société des grands hôtels indochinois. Le contrat pour l'hôtel de Hué est signé le 31 mai 1929, puis enregistré le 15 juin 1929, moyennant un forfait de 150 000 $ remboursable en dix ans puis reporté à douze ans du budget d'emprunt des fonds généraux. Ce prêt correspond tout à fait au budget octroyé à l'« Hôtel neuf de Hué » au programme d'aménagement touristique de l'Indochine conçu en 1922. Ce contrat assure la construction, la transformation, l'agrandissement et l'exploitation du Grand hôtel Morin à Hué et porte sa capacité de 40 chambres à 65 chambres. Il stipule que l'hôtel de Hué doit être achevé le 31 mars 1931. En revanche, les Morin frères doivent prendre l'engagement de permettre aux représentants désignés par le gouverneur général de l'Indochine de suivre et de contrôler l'exécution des travaux. Ils sont soumis aux conditions d'exploitation déterminées par ce contrat. La déchéance du bénéfice de ce prêt hôtelier est prononcée par arrêté du gouverneur général de l'Indochine.

Ce contrat d'une valeur de 150 000 $ signé en 1929 permet d'apprendre que les échanges en 1922 entre les Morin frères et l'administration (échelles tant générales que

[454] ANOM, FOM, c.594, d.581, 1929.7.31, Exposé général n^0 424-oit de la marche du service de l'office indochinois du tourisme et de la propagande pour l'année de 1930 au directeur des finances de l'Indochine ;

ANOM, FOM, c.594, d.582, 1931, Rapport de présentation au comité central du tourisme, le 9 mars 1931 au sujet de l'organisation du tourisme en Indochine et

ANV1, RST, 3160, 1943, Note du 13 mai 1943 pour M. le chef du 7e bureau de la direction des Finances, faisant partie du dossier portant Prêt Morins frères pour la construction de l'hôtel de Hué.

locales) sont bien notées pour le programme d'aménagent de la Route Mandarine. Ce programme forme un an plus tard les bases pour l'élaboration du programme d'aménagement touristique de l'Indochine validé en 1923. La construction d'un « Hôtel neuf de Hué » y constitue un cas particulier car les travaux sont à faire sur les fonds d'emprunt du budget général de 150 000 $. Ce contrat est lié aux prêts spéciaux des fonds du gouvernement général aux acteurs privés, ce qui est hors de la loi française. Les procédures respectives très complexes font objet de nos recherches dans la partie suivante.

III. Les Morin frères et les prêts spéciaux de l'administration… pour la consolidation de leur empire en Annam

Cette partie contribue à montrer le « revers de la médaille ». Les MM. Morin se présentent aussi comme acteurs de doubles portraits. Grands négociants, ils se figurent non seulement comme acteurs incontournables, justifiant une belle coopération indispensable entre le secteur privé et le gouvernement de l'Indochine dans les domaines tourisme et d'hôtellerie au centre d'Annam, mais aussi comme grands profiteurs de prêts spéciaux de l'administration aux particuliers. La politique de prêts spéciaux de l'administration permet aux Morin frères de fonder et de consolider leur empire en Annam.

1. Des prêts spéciaux pour la construction et l'aménagement des grands hôtels Morin de Hué et de Quinhon

Avant d'aborder directement les prêts consentis sur les fonds du gouvernement général aux Morin frères, nous faisons un bref diagnostic législatif liés à ce sujet.

1.1. Contourner la réglementation afin de conserver l'« armature hôtelière » de l'Indochine

Le décret financier du 30 décembre 1912 interdit d'investir des fonds publics dans les entreprises privées. Les crédits budgétaires sont destinés, par définition, au paiement des dépenses publiques. Le budget général ne peut accorder des prêts sur les fonds de réserve, mais seulement à d'autres colonies. Les rares exceptions à cette règle impérative doivent faire l'objet de décrets spéciaux.

Pour contourner la règle interdisant les prêts de l'administration aux particuliers, le gouvernement déguise cette avance sous la forme d'un contrat comprenant un marché

de travaux et une vente d'immeuble. La régularité des contrats passés à cet effet reste discutable. Or ce subterfuge est nécessaire notamment pour l'époque de crise économique et de guerre qui a engendré la faillite de la société des grands hôtels indochinois. Par la nécessité de maintenir l'« armature hôtelière » qui assure la réception touristique en Indochine, l'administration arrête le 5 juillet 1930 que le gouverneur général de l'Indochine puisse déterminer des prêts spéciaux consentis par le gouvernement général de l'Indochine pour favoriser la relation, l'extension, l'aménagement d'établissement des hôteliers satisfaisant aux besoins permanents de réception des touristes en Indochine[455]. Cette méthode permet de mettre en valeur des acteurs privés de repères que sont les sous-traitants de la société des grands hôtels indochinois. Le contrat avec cette société détermine que l'administration valide ses sous-traitants.

Afin que l'administration puisse accorder des prêts sur les fonds publics aux Morin frères, deux contrats comprenant un marché de travaux sont faits. Ces susdits contrats permettent aux établissements Morin de construire les hôtels de Hué et de Quinhon pour le compte du gouvernement général. Après l'achèvement des hôtels, le gouvernement général les leur remettent en toute propriété sous condition qu'ils s'engagent à en payer le prix en douze annuités ; ce qui leur est évident car leur commerce est florissant à cette époque.

1.2. Les accords entre le gouvernement général de l'Indochine et MM. Morin pour la construction, l'agrandissent et l'exploitation de leurs hôtels

Les contrats à passer entre le gouvernement général de l'Indochine et MM. Morin frères pour la construction, l'agrandissent et l'exploitation des hôtels de Hué et de Quinhon sont signés après que le gouverneur général de l'Indochine accepte l'hypothèque consentie par la société Morin frères sur le grand hôtel Morin de Hué et l'inscription de cette hypothèque à Tourane. La société Morin frères consent le 27 février 1930, au profit du gouvernement général, une hypothèque sur son hôtel de Hué en garantie d'une avance de 150 000 $ du budget général remboursable en douze ans[456]. Cette inscription hypothécaire Vol. 6 $n^0$49 garantit deux créances : l'une de 150 000 $

[455] [Voir Partie 2. Chapitre 6. I. 3. Octroi de prêts spéciaux en faveur de l'équipement hôtelier de l'Indochine (1930-1934)].

[456]ANV1, RST, 3160, 1943.4.30, Note pour M. le receveur de l'enregistrement à Tourane de la part du chef du service de l'Enregistrement, des Domaines et du Timbre au sujet de prêt des Morins frères pour la construction de l'hôtel de Hué.

résultant d'un contrat administratif du 31 mai 1929, enregistré 15 juin 1929 et modifié par l'avenant du 6 août 1935 pour l'hôtel de Hué et l'autre de 120 000 $ résultant d'un deuxième contrat administratif du 29 juin 1929, enregistré le 10 août 1929 pour l'hôtel de Quinhon, soit, au total, une somme de 270 000 $[457]. Cette inscription prise au bureau d'hypothèque de Tourane est, en vertu d'un acte de dette de la société Morin frères, au profit du gouvernement général de 1'Indochine. Il est à noter que cette inscription d'hypothèque permettant un prêt depuis 1930 ne dure que dix ans seulement. Puis, elle est prolongée en douze ans par l'avenant du 6 août 1935 du contrat administratif. Avant l'expiration de ce délai, elles doivent être renouvelées en 1942. Le service central de l'enregistrement prend en charge l'annulation de l'hypothèque prise, au profit du gouvernement général auprès de la conservation des hypothèques de Tourane.

La mainlevée de l'hypothèque prise sur le prêt Morin pour la construction de l'hôtel de Hué au profit du gouvernement général est enfin effectuée en février 1943. Avant le remboursement de 150 000 $ de l'inscription d'hypothèque faisant l'objet dudit contrat administratif, les Morin frères réussissent à effectuer une autre inscription d'hypothèque en 1939. L'inscription en renouvellement Vol. 13N M85 prise le 26 octobre 1939 garantit les mêmes créances pour la somme de 199 398,18 $ contre la société Morin frères au profit du gouvernement général de 1'Indochine. Cette inscription assure une somme de 101 648,19 $[458] représentant le solde restant dû au jour de l'inscription de la créance du gouvernement général reconnue par l'acte administratif approuvé le 31 mai 1929 précité.

1.3. Morin Frères, grands bénéficiaires des prêts spéciaux du budget général de l'Indochine aux hôteliers du secteur privé

Ces deux inscriptions font preuve de la reconnaissance de dette de la société Morin frères envers le gouvernement général suivent les contrats administratifs approuvés en conseil de gouvernement et par l'inscription d'hypothèque sur leur hôtel existant afin d'obtenir les prêts spéciaux du budget général de l'Indochine, les Morin frères ne mobilisent pas leur propre budget pour la construction, l'aménagement et l'exploitation d'une grande partie de leur chaîne d'hôtels. Ils cherchent à le faire sur le fond du budget général. Ils le font grâce à leur réussite et leur réputation commerciale.

[457] ANV1, RST, 3160, 1943, Note du 13 mai 1943 pour M. le chef du 7e Bureau de la direction des Finances au sujet de prêt des Morins frères pour la construction de l'hôtel de Hué.

[458] ANV1, RST, 3160, 1943, Arrêté du mai 1943 du GGI.

Leur logique est d'adresser à l'administration un projet d'aménagement hôtelier pour obtenir des prêts spéciaux par contrat d'avance. Et juste le moment avant le remboursement de cette l'inscription d'hypothèque, ils déposent un autre projet afin d'en obtenir une autre. Ils calculent le temps si bien que les prêts du budget général de la deuxième l'inscription leur permettent de rembourser les emprunts de la première inscription afin de liquider la première affaire. Il est à noter que M. Wladimir Morin ne fait jamais exactement face à ses obligations. Il obtient des aménagements hôteliers fort avantageux or il est toujours en retard sur ses échéances. Et au moment où il arrive à les régler, les monnaies n'ont plus, de loin, la même valeur d'échange que celle à laquelle ces prêts ont été consentis.

L'administration prend conscience de leur méthode, dite profiteuse, mais elle juge nécessaire de maintenir l'industrie hôtelière en Indochine pendant l'époque de guerre. D'ailleurs, les prêts hôteliers consentis aux Morin frères sont un cas particulier car ils ne correspondent même pas à l'arrêté déterminant les prêts spéciaux du gouvernement. Les prêts consentis par application de cet arrêté comportent une durée maximale soit de dix ans, soit de quinze ans or ceux des Morin frères ont une durée de douze ans. Afin de rembourser le prêt de l'hôtel de Hué, les Morin frères versent en avril 1943 au trésor de Hué, la somme de 100 000 francs[459], représentant la dernière échéance du contrat d'avance de l'hôtel de Hué. En conséquence, cette société remet le récépissé n^{0} 220 de la caisse des dépôts et consignations de 90 000 francs[460], dans l'attente de bien vouloir lui faire délivrer un certificat de mainlevée administrative, pour lui permettre de toucher le cautionnement, ainsi que les intérêts échus du premier janvier 1942 à avril 1943. Pour liquider cette affaire, cette société souhaite recevoir une mainlevée administrative, en ce qui concerne l'hypothèque sur le grand hôtel Morin de Hué. En bref, en mai 1943, la société Morin frères rembourse totalement 150 000 $[461] faisant l'objet du contrat administratif du 31 mai 1929 modifié par l'avenant du 6 août 1935. L'administration confirme par un arrêté du mai 1943 du gouverneur général de l'Indochine qu'il est donné mainlevée à la radiation définitive de l'inscription de la somme de 150 000 $ en 1930 et de l'inscription de 199 398,19 $ en 1939[462].

[459] ANV1, RST, 3160, 1943.4.10, Lettre de la société Morin frères au directeur des Finances de l'Indochine au sujet du dossier Hôtel Hué.

[460] *Ibid.*

[461] ANV1, RST, 3160, 1943.4.30, Note pour M. le receveur de l'enregistrement à Tourane de la part du chef du service de l'Enregistrement, des Domaines et du Timbre.

[462] ANV1, RST, 3160, 1943, Arrêté du mai 1943 du GGI.

C’est ainsi que les établissements Morin obtiennent de tels prêts consentis d’abord en 1930, puis en 1939 de la part du budget général. La régularité des contrats passés entre le gouvernement général de l’Indochine et MM. Morin frères reste donc discutable. Pourtant, cela permet de doter en 1931 l’Indochine de deux hôtels sur le total de cinq qui sont considérés comme les travaux de première urgence du programme d’aménagement touristique de l’Indochine. Ces deux hôtels sont situés le long de la Route Mandarine. Le grand hôtel Morin de Hué est initialement un hôtel privé de second ordre, il devient en 1931 un hôtel de premier ordre. C’est le fruit de l’investissement de l’administration dans le secteur privée en hôtellerie. Le projet de construction d’un hôtel neuf de Hué, hôtel administratif de grand luxe, confirme depuis 1922 la grande volonté de l’administration en matière d’aménagement touristique. La réalisation du projet d’agrandissement du grand hôtel Morin de Hué de 1924 à 1931 concrétise les efforts du secteur privé en lien avec l’administration. L’époque de guerre engendre des impacts néfastes à l’industrie hôtelière dont la faillite de la société des grands hôtels indochinois. Pourtant, cette époque oblige l’administration à réagir d’avantage vers le secteur privé en conceptualisant les règles financières afin de maintenir le développement touristique en Indochine où l’administration doit jouer un rôle de première importance. Ces caractéristiques de la mise en œuvre du tourisme en temps de guerre apportent des contraintes mais aussi des conditions qui stimulent une collaboration fructueuse entre l’administration et le secteur privé. Le cas du grand hôtel Morin de Hué en est un témoignage de haute qualité. Outre les contributions touristiques, un hôtel de premier ordre joue un rôle stratégique à Hué. Par cet hôtel de grand luxe, l’administration y expose la présence du pouvoir colonial contre celui de la Cour de Hué. Et ce n’est pas le cas de l’hôtel de Bach Ma ; or la construction de cet hôtel suit les mêmes principes de prêts que celles des grands hôtels Morin de Hué et de Quinhon.

2. Les financements pour la construction de l’hôtel de Bach Ma en 1942

Cette période précédant la Seconde guerre mondiale présente des conditions en faveur de la création d’un hôtel à Bach Ma car les retours en France sont provisoirement interrompus. Bach Ma a des possibilités d’avenir comme station climatique justifiant le concours du budget général pour la construction d’un hôtel. Pourtant, ce concours ne peut être accordé sous la forme de prêt. Il est très important de noter à nouveau que la loi interdit l’investissement de fonds publics dans les entreprises privées.

Les établissements Morin frères à Hué tendent à obtenir l'aide financière du gouvernement général pour la construction et l'installation d'un hôtel dans le centre d'estivage de Bach Ma. Après avoir étudié cette demande, le directeur des services Économiques de l'Indochine écrit en août 1942 à l'inspecteur général de finances et au directeur des Finances de l'Indochine à ce sujet pour faire valoir leur avis. Le prêt demandé est garanti par une hypothèque sur leur grand hôtel Morin de Hué. Le remboursement s'effectue par annuités dont l'importance varie en fonction du chiffre d'affaires brut de l'hôtel à construire à Bach Ma. Le résident supérieur de l'Annam en transmettant la demande de M. Wladimir Morin à M. le gouverneur général, émet un avis très favorable.

Suite de la demande de M. Wladimir Morin en vue d'un prêt pour la construction d'un hôtel à Bach Ma, le gouvernement général peut lui octroyer un prêt, sans y être autorisé par décret. Le directeur des services Économiques de l'Indochine peut conseiller de renouveler le moyen détourné et habile utilisé pour obtenir satisfaction conduisant à échapper à cette règle comme dans le cas des hôtels de Hué et de Quinhon : marché de travaux combiné ensuite à une vente d'immeuble. D'ailleurs, il est nécessaire pour le gouvernement général de faire un plan de ses projets pour les stations d'estivage juste avant la Seconde guerre mondiale qui rend les retours en France provisoirement impossibles. Enfin, M. Morin plaide pour lui la perfection de son système même en temps de guerre, et le gouvernement général ne doit que se louer de ses relations avec lui, de créancier à débiteur.

Comme les Morin frères sont persuadés de l'avenir de la station climatique de Bach Ma, que leur situation est florissante en 1942 et qu'ils remboursent en février 1943 le prêt de l'hôtel de Hué, ils ont les moyens d'obtenir du crédit colonial les crédits dont ils ont besoin pour la construction d'un hôtel à Bach Ma. La construction de l'hôtel Morin de Bach Ma suit les mêmes principes que celles des grands hôtels de Hué et de Quinhon. Pourtant, hors des prêts hôteliers, une aide de l'administration est attribuée sous forme de subvention du budget local de l'Annam et, le cas échéant, du budget général de l'Indochine à cet hôtel pour sa mission au sein d'une station d'altitude régionale. Il est au service d'un public plus local, ce que ne font ni le grand hôtel Morin de Hué, ni celui de Quinhon.

Les grands fonds d'archives en France et au Vietnam traitant de la question d'Indochine[463] ne donnent pas assez d'éléments permettant de répondre entièrement aux questions liées au tourisme et d'hôtellerie de l'Annam. Elles restent fort discrètes. Dans le cadre de mes recherches de thèse, j'ai découvert les archives historiques de la province de Thua Thien-Hué[464]. Ces archives provinciales s'occupent des fonds très importants de l'Annam qui auraient dû être rassemblés aux ANV4. Au cours de mes fouilles documentaires, un projet de numériser ces fonds est en cours de réalisation. Ce fait ne me permet pas, malgré mes entretiens, de déterminer les éléments pouvant éclaircir d'avantage les contrats en lien avec l'hôtel Morin de Bach Ma.

3. Wladimir Morin, « général en chef » de l'Empire Morin au Centre de l'Annam (1904-1943)

Cette partie nous permettra de mieux voir le profil du « général en chef » de l'empire Morin. Wladimir Morin, né en 1879 dans le Jura, cinquième d'une famille d'agriculteurs de sept enfants, est le véritable fondateur et directeur des Établissements Morin frères. Il est également directeur du grand hôtel Morin de Hué et de celui de Quinhon. Il a 21 ans lorsqu'il débarque à Haïphong au Tonkin, en 1898. Il vient s'installer en 1904[465] à Tourane en Annam avec son frère Émile et ses deux sœurs pour reprendre l'établissement du « père Gassier ». Le début de la société au nom collectif Morin frères est constitué le premier avril 1920, à Tourane[466]. En 1906, l'hôtel Morin de Tourane est déjà devenu un solide établissement. Il laisse son frère Émile diriger l'affaire de Tourane et part tenter une autre chance à Hué, capitale de l'Annam et siège de la Résidence Supérieure en Annam. Il a 28 ans lorsqu'il prend la direction du grand hôtel Morin de Hué, ancien hôtel Guérin très réputé, racheté à Alphonse Guérin en 1906. Mais c'est sa rencontre avec Jeanne Deroberet, fille d'un soyeux de Lyon qu'il épouse en 1914 qui lui permet de consolider financièrement la société des Établissements Morin Frères. Très vite, la première chaîne des hôtels de l'Annam et des fameux comptoirs Morin sont fondés et consolidés. Après les grands hôtels Morin de Tourane (1904) et de Hué (1906), ceux de Bana (1923), de Quinhon (1929), de Bach Ma (1942) et de Nhatrang (1948) sont tous ouverts au public.

---

[463] Tels que ceux des ANOM, ANV1, ANV4, etc.

[464] Archives historiques de la province de Thua Thien-Hué, du Vietnam

[465] 1902, selon COUSSO Jean, « Histoire d'un monument historique, Wladimir et Jeanne créent en 1904 l'Hôtel Morin au cœur de la Cité Impériale de Hué (Vietnam) », *I&M – Bulletin* n^0 52, p. 21.

[466] ANV4, RSA, 3822.

L'empire Morin sous sa direction joue un rôle essentiel dans le développement du tourisme et d'hôtellerie en Annam. Le grand hôtel Morin de Hué est la vitrine de la chaîne des grands hôtels Morin. M. Wladimir Morin, par sa contribution, est reconnu comme acteur de haute qualité pour l'hôtellerie, le tourisme, la conservation et la valorisation des patrimoines, ainsi que fournisseur en détails au centre de l'Annam.

Il contribue activement à la vie publique, culturelle, scientifique et sportive de la ville de Hué. M. Wladimir Morin, en tant que représentant privé, participe à l'administration du tourisme officiel (aux réunions du comité central du tourisme indochinois). Les Morin frères sont non seulement grands acteurs de transport en faveur des touristes et des voyageurs mais ils assurent également le transport des courriers entre le bureau des postes et la gare de Hué[467]. Outre ces activités, ils fournissent 35% du bois de chauffage pour le train de Tourane à Dong Ha en exploitant en 1926 les cinq séries de 3 000 ha de la réserve n^0 82 de Thua Luu[468].

Au-delà des rôles de grand entrepreneur, M. Wladimir Morin présente une vie active dans les domaines académiques, culturels et politiques. Il apporte un concours désintéressé à des activités scientifiques ou culturelles concernant la ville de Hué. Il donne aussi un soutien financier à l'Association des Amis du Vieux Hué, première société savante franco-vietnamienne, dont il devient membre le 31 août 1920. Avec sa famille, il est également éditeur de cartes postales portant au verso mention MF de 1914 à 1930, représentant des paysages et des monuments de l'Annam, notamment ceux de Hué et de Tourane.[469] Beaucoup de manifestations festives dont les fameuses régates sont organisées à Hué avec son soutien financier en partenariat avec le cercle sportif[470].

[467] ANOM, GGI, 60516, 1926, Transport des courriers entre le bureau de poste et la gare de Hué par M. Morin.

[468] ANOM, GGI, 45922, 1926, Substitution de la société Morin frères aux droits de M. Bogard pour exploitation d'une partie de la réserve N 82 de Thua Luu.

[469] Il existe au moins trois séries de cartes postales. La première, qui doit être la plus ancienne et qui compte environ 150 cartes, consiste en une série de cartes-photos numérotées, sans mention d'éditeur. La seconde série compte une centaine de cartes-photos portant au verso mention MF suivie d'un numéro et, au verso, la mention « Edition MORIN Frères. HUE (Annam) ». Ces deux premières séries ont été éditées entre 1914 et 1925. La troisième série, beaucoup plus importante, publiée dans les années 1920-1930, comporte plusieurs centaines de cartes, imprimées en héliogravure et tirées en bistre, avec la mention de l'éditeur. Toutes les cartes postales de la collection Morin Frères représentent des paysages et des monuments de Hué, de Tourane et des environs.

[470] Au cercle civil, initialement juste en face de l'hôtel Morin, sont organisés des bals, des fêtes déguisées et les fêtes des écoles. En 1936, à la suite des travaux réalisés par l'ingénieur Raoul Desmarets, est construit le nouveau cercle, un peu en amont, à l'emplacement des anciens terrains de tennis. Le

Il participe activement à la protection des sites de Hué et de ses environs. Il concourt de 1930 à 1941 à la vie publique huéenne. Il est membre suppléant et membre titulaire du conseil de protectorat de l'Annam. Il fait partie depuis 1932 de la chambre mixte de Commerce et d'Agriculture de Tourane et de la commission municipale de Hué. Dans le domaine de tourisme officiel, il se présente aux réunions du comité central du tourisme, tenues les 9 et 10 mars 1931 en tant que le seul représentant des organismes privés de tourisme de l'Annam, désigné par le résident supérieur de l'Annam. Il est de nouveau élu aux réunions du comité central du tourisme, tenues le 18 décembre 1932 à Hanoï mais absent pour assister à l'Occasion du Grand Conseil à Hanoï. Jusqu'à sa mort en 1943, Wladimir Morin donne à tous ses employés l'exemple d'une activité intensive et méthodique.

Du programme d'aménagement hôtelier en Indochine validé en 1923 à la signature du contrat passé entre l'administration et la société des grands hôtels indochinois en 1924, la construction d'un « Hôtel neuf de Hué », qui est prévu de 20 chambres avec le budget de 150 000 $ sur les fonds d'emprunts du fonds général, est reporté à 40 chambres avec un budget de 300 000 $. Juste avant la faillite de cette société en 1930, deux contrats sont signés en 1929 entre l'administration et ses partenaires de secours, les Morins frères. Ces contrats (1929) et l'avenant (1935) permettent l'agrandissement du grand hôtel Morin de Hué et la construction de grand hôtel Morin de Quinhon. Les travaux de ces hôtels sont terminés à la fin d'année 1931 et ces hôtels apportent activement leurs contributions à l'industrie hôtelière de l'Indochine. D'ailleurs, l'hôtel de la grande plage de Nhatrang, construit sur le budget général, est remis aux Morin en 1948. C'est le fruit de la collaboration entre l'administration et de la société des établissements des Morin frères. Ces trois hôtels d'Annam, figurés au programme d'aménagement touristique, font enfin partie de la chaîne d'hôtels de l'empire Morin. Cette collaboration entre l'administration et les hôteliers particuliers présente la solution répondant le mieux au contexte local en temps de guerre. Ils sont à la fois propriétaires et directeurs des grands hôtels Morin à Bana et à Bach Ma aux deux seuls centres d'altitude du centre de l'Annam. Le grand hôtel Morin de Hué, vitrine de leur chaîne d'hôtels au en Annam, confirme non seulement leur réputation mais aussi une garantie financière, sous forme d'hypothèque, sur lequel

« nouveau » cercle prend le relais de l'ancien cercle et devient « Cercle sportif », principal centre de loisirs des Européens de Hué : piscine (construite en 1930), tennis, voile, une salle de bals et même une bibliothèque. En 1946, le Cercle sportif devient le "Cercle franco-vietnamien".

les demandes de prêt au budget général sont effectués pour la construction, l'aménagement et l'exploitation de la chaîne des hôtels Morin en Annam. Pourtant, MM. Morin se présentent aussi comme des acteurs à doubles faces. Grands négociants, ils se prennent non seulement pour des acteurs incontournables, justifiant une belle coopération entre le secteur privé et le gouvernement de l'Indochine dans les domaines tourisme et d'hôtellerie en Annam, mais aussi pour de grands bénéficiaires de prêts spéciaux de l'administration aux particuliers.

En plus des hôtels préalablement analysés, MM. Morin frères projettent en 1925 de construire près de la gare de Hué un grand hôtel de deuxième ordre de 100 chambres pour la clientèle asiatique mais aussi pour les européens modestes. Pourtant, ce projet n'est jamais réalisé. Les Morin frères consacrent tous leurs efforts afin d'agrandir le grand hôtel Morin de Hué et afin de transformer leur hôtel de second ordre en hôtel de première classe. Ce qui est à la hauteur du projet initial de construction d'un « Hôtel neuf de Hué », un hôtel administratif de luxe. Ce sont les contributions de haute qualité des MM. Morin en matière de tourisme et d'hôtellerie en Annam. Leur patrimoine contribue à établir, auprès des œuvres tissés et menés par l'administration, l'armature solide de l'aménagement favorable à l'accueil touristique en Indochine.

CONCLUSION DE LA PARTIE

La circulaire ministérielle du 20 octobre 1922 expose les vues de la métropole au sujet de la mise en tourisme des colonies françaises. Elle donne aux gouverneurs des colonies des directives précises et des instructions pressantes. Le programme d'équipement touristique déterminé par la métropole dans ses colonies en 1922 est contextualisé en Indochine par un programme d'équipement hôtelier pour la période comprise entre 1924 à 1926. Afin de créer des conditions de base pour le développement du tourisme en Indochine, l'administration réalise l'aménagement hôtelier des routes Saïgon-Angkor et Saïgon-Hanoï. L'Annam fait partie de l'aménagement de ces deux routes. Ce programme mené par l'administration permet de réaliser « l'armature hôtelière de l'Indochine »[471]. À la fin des années vingt, l'Indochine passe de la période de préparation à celle de réalisation des directives de la métropole en 1922 en matière de développement du tourisme. À partir des années trente jusqu'au début de la Seconde guerre mondiale, le tourisme en Indochine est dans une période florissante malgré la guerre et la crise économique. Les années quarante sont plus tôt consacrées à unifier et à renforcer les qualités de service d'hôtellerie. L'industrie hôtelière est cependant jugée en 1940 en pleine période de développement du fait de l'impossibilité de retour des européens pendant les temps de guerre.

Afin d'exécuter le programme d'équipement hôtelier en Indochine, un contrat est signé le 30 janvier 1924 entre le gouvernement général de l'Indochine et la société des grands hôtels indochinois pour une valeur de 1 200 000 $ et valable en vingt ans (1924-1943). Le Cambodge et l'Annam occupent une place centrale dans ce contrat. Il s'agit de la construction et l'exploitation des trois hôtels neufs à Angkor, à Phnom-Penh et à Hué (hôtels principaux) et d'un hôtel à Phanthiet, d'un bungalow à Dijring (hôtels secondaires). Ce contrat confirme la place centrale du tourisme officiel en Indochine. De grands retards à l'exécution de ce contrat engendrent un avenant du 28 avril 1928 avec la même société qui est valable également en vingt ans (1928-1947). Cet avenant permet la construction et l'exploitation de trois hôtels neufs à Phnom-Penh, à Siem Reap et à Dalat. À la fin du contrat modifié par cet avenant en 1947, l'industrie hôtelière de l'Indochine aurait pu fonctionner sans le soutien financier de l'administration. Pourtant, la guerre entrave le mouvement de l'industrie hôtelière et lui laisse des

[471] ANOM, GGI, 48039, 1925.3.25, Rapport de M. l'Inspecteur adjoint des Colonies P. Boisson sur le programme d'équipement touristique de l'Indochine et son exécution à l'époque du 1er mars 1925.

impacts néfastes. Suite à la faillite en 1930 de la société des grands hôtels indochinois, les hôtels et bungalows reviennent au gouvernement général, ce qui est conforme au contrat. Cette faillite impose à l'administration de trouver une méthode assurant le fonctionnement et la gérance de ces hébergements hôteliers. Elle permet à la fois de grouper les hôtels par région touristique et de remettre chaque hôtel à un gérant confirmé. D'ailleurs, afin d'assurer la réception touristique en Indochine, le gouvernement général de l'Indochine est obligé de contourner le décret financier du 30 décembre 1912 interdisant d'investir des fonds publics aux privés. Il détermine à partir de 1930[472] des prêts spéciaux du budget général pour favoriser la relation, l'extension et l'aménagement des hôteliers privés. Grâce à cette politique de prêt, un grand nombre d'hôtels sont réalisés aux moyens d'avances remboursables consenties à des particuliers en hôtellerie. Afin d'unifier et assurer la qualité des services hôteliers et ainsi de mener à bien l'exploitation hôtelière dans les différents pays de l'Union indochinoise, l'administration rédige des contrats (pour la construction, l'aménagement et les prêts) et des cahiers des charges (des hôtels, des bungalows). Elle les prend comme outils de gouvernance appliqués à tous les types d'hébergement touristiques auxquels elle octroie des appuis financiers. Cette méthode de gérance permet à l'administration de standardiser, de contrôler et d'assurer la qualité des services hôteliers dans toute l'Indochine tant pour le tourisme officiel que pour celui du secteur privé.

Dans les centres importants de l'Indochine tels que Saïgon, Hanoï et Haïphong, le secteur privé joue un rôle majeur en hôtellerie et en tourisme. L'exploitation hôtelière lui permet d'avoir des ressources immédiates après investissements. Ce n'est pas le cas pour l'Annam, pays pauvre de l'Indochine mais possédant une grande richesse patrimoniale. Ce pays occupe notamment un emplacement stratégique reliant tous les pays de l'Union indochinoise (la Route Mandarine, et ses deux points de départ donnant accès vers les hauts plateaux de l'Annam et le Laos, les seules régions ne touchant pas directement cette route). Il possède lui-même deux grands centres d'intérêts touristiques pour l'Indochine : Hué et ses alentours au cœur de ce pays ; et Dalat sur le haut-plateau Langbian qui est situé au sud de l'Annam. Toutefois, il faut mentionner le groupe des villes Quinhon-Nhatrang-Phanthiet en Annam qui permet de faciliter les voyages dans toutes les destinations touristiques de l'Indochine. Le gouvernement doit

[472] Arrêté du GGI du 5 juillet 1930.

jouer un rôle fondamental en Annam afin d'assurer le tourisme et l'industrie hôtelière de toute l'Indochine.

Par ces caractéristiques, l'Annam est doté de cinq hôtels sur un total de onze hôtels et bungalows, qui sont considérés comme les travaux de première urgence du programme d'aménagement hôtelier en Indochine initié en 1922. L'administration lui assure donc la construction des trois hôtels neufs de Nhatrang, Quinhon, Hué, la transmission d'un immeuble de Phanthiet en hôtel et l'agrandissement puis la transformation de l'hôtel de Vinh. Outre cet aménagement hôtelier, l'administration crée un ensemble de gîtes d'étape, de bungalows et d'hôtels de moindre importance en Indochine. La plupart de ces types d'hébergement se trouvent en Annam, ce qui lui permet d'être doté les plus riches gammes d'hébergement de l'Indochine. Les bungalows administratifs et petits hôtels privés de la même gamme, recevant l'aide financier de l'administration, dans les endroits éloignés en Annam, jouent un rôle incontournable pour le tourisme en Indochine. Il est à noter que leur exploitation ne donne pas de bénéfices, voire risque des pertes. D'ailleurs, les prototypes de bungalows administratifs de Donghoi, Quangngai, Tuyhoa, construits en 1922 constituent les bases solides pour la conception, la construction et l'exploitation des bungalows administratifs de toute l'Indochine en 1931.

L'investissement de la part de l'administration en matière de construction, d'aménagement et d'exploitation hôteliers à Dalat dépasse les intérêts touristiques. Le rôle de l'administration en matières d'hôtellerie est notamment remarquable au haut Langbian en rappelant les montagnes françaises (les Vosges, la Savoie) et en possédant les atouts en faveur du tourisme, dont la chasse au gros gibier. Ce haut plateau, occupe un emplacement pour la colonisation française en Indochine. Sa métropole, Dalat, ville d'inspiration européenne (paysages, urbanisme, architecture), est également la station d'altitude la plus importante de l'Indochine pouvant rivaliser avec Baguio, Simla et Darjeeling, les fameuses stations, reconnues universellement, des colonies espagnole et britanniques aux alentours de l'Indochine. La présence des pouvoirs coloniaux français doit y être importante et le groupe d'hôtels de Dalat contribue à renforcer ces pouvoirs. Ce groupe se compose des hôtels d'Indochine les mieux équipés appartenant à l'administration générale et affermés à des concessionnaires. Le Langbian Palace est un hôtel administratif de luxe de premier ordre de l'Indochine et l'hôtel du Parc est mis au service d'un public indochinois plus modeste et en famille ne pouvant rentrer en Europe

à cause de la guerre. Cette hôtellerie de luxe est construite en 1916, aménagée à plusieurs reprises et agrandie en 1925 par l'annexion du grand hôtel de Dalat. L'architecture du Langbian Palace est conçue suivant les modèles de Paris puis de Java et enfin conduit à celle des maisons coloniales en Indochine. Comme le groupe d'hôtels de Dalat représente le pouvoir colonial, son exploitation demande une forte subvention de l'administration, notamment celle de Langbian Palace.

Si le gouvernement général marque sa présence sur les hauts plateaux par le groupe d'hôtels de Dalat, construits et exploités au sud de l'Annam, la présence française se traduit en Annam par la chaîne d'hôtels des Morin frères. L'empire Morin est composé de la première chaîne d'hôtels-magasins-cafés-restaurants-transport/tour-opérateur en Annam (1904-1951) dont le grand hôtel Morin de Hué est la vitrine. Ces six hôtels sont tous situés dans les emplacements stratégiques de la Route Mandarine ou à sa proximité : au port le plus important de l'Annam, à la capitale de l'Annam, aux stations d'altitude et maritime. Cet empire Morin est un beau témoin de la collaboration entre l'administration et le secteur privé en hôtellerie. Cela permet de finaliser le programme d'aménagement hôtelier en Indochine. Il est à noter que les Morin frères jouent en Annam un rôle analogue à celui de l'administration en termes de tourisme officiel. Le projet d'un « Hôtel neuf de Hué » conçu en 1922 est finalisé par l'œuvre d'agrandissement et de modernisation du grand hôtel Morin de Hué (1924-1931). Cet hôtel ayant été un hôtel de second ordre est devenu le seul hôtel privé classé comme premier ordre au centre de l'Annam grâce aux prêts spéciaux consentis par l'administration. Sous la direction de M. Wladimir Morin, les contributions de cette hôtel en matières d'hôtellerie, de tourisme, d'administration et d'intérêts culturels transforment cet hôtel en un lieu de haute sociabilité de la vie coloniale tant pour les colons, les hauts fonctionnaires que pour la classe populaire locale. Ces résultats issus de la collaboration entre le secteur privé et l'administration renforce encore d'avantage la présence du pouvoir colonial à Hué, la capitale annamite. Toutefois, les Morin frères sont à la fois ambassadeurs du secteur privé et grands bénéficiaires des prêts spéciaux de l'administration.

Comme l'Annam dispose d'un emplacement reliant tous les pays de l'Union indochinoise, il fait partie de l'aménagement hôtelier de ces deux routes Saïgon-Angkor et Saïgon-Hanoï constituant « l'armature hôtelière de l'Indochine ». L'émergence et l'évolution de l'industrie hôtelière de l'Annam présente le mieux les caractéristiques de

cette industrie de toute l'Indochine et le rôle majeur de l'administration en cette matière. Les hébergements (administratifs et privés de caractères indispensables aux voyages en Indochine) construits et aménagés sur le long de la Route Mandarine, et aux points de départs de cette route vers les hauts plateaux de l'Annam et au Laos sont assurés par l'administration. Cela permet de fournir d'abord le confort, l'hygiène et ensuite le luxe aux touristes et voyageurs durant leur découverte de l'Indochine. C'est en Annam que nous étudions le mieux la collaboration incontournable entre l'administration et le secteur privé. Cela permet de finaliser le programme d'aménagement hôtelier de l'Indochine, qui est mené par l'administration suivant les directives de la métropole depuis 1922. Le rôle majeur de l'administration en aménagement et en gestion hôtelière lui permet de réaliser « une unité de vue unique »[473] en termes d'exploitation hôtelière et d'assurer la qualité des services hôteliers, ce qui est un élément de base pour la naissance et le développement du tourisme en Indochine. L'Annam se présente donc comme la principale illustration du contexte hôtelier de l'Indochine. La partie suivante permettra de voir comment les circuits touristiques sont réalisés et mis au service des touristes.

[473] ANOM, GGI, L4, 1932. 2.12, Rapport de la réunion du 2 décembre 1932 du CCT au GGI.

PARTIE TROISIEME

TROIS BASES FONDATRICES POUR L'INGÉNIERIE DU TOURISME : LA GRANDE CHASSE, LES VALEURS CULTURELLES ET LA GROTTE DE PHONG-NHA

CHAPITRE DIXIEME :

COMMENT VENIR ET SE DEPLACER EN INDOCHINE ?

I. Caractéristiques et logistiques en faveur de la création des flux touristiques vers l'Indochine

Cette partie permet de voir l'Indochine, les principales voies d'accès à cette Union Indochinoise, les voies de communication à l'intérieur de l'Indochine et les moyens de transports principaux pour venir et circuler dans ce territoire. Elle fournit des notions de bases afin de faciliter la compréhension de la partie de l'offre touristique en Annam dans le contexte indochinois et notamment au service du grand tourisme international.

Le tourisme représente un facteur économique de première importance. Dans l'immense mouvement touristique, l'empire colonial français dont l'Algérie, la Tunisie et l'Indochine tiennent au début des années dix une place effacée. Or « L'Indochine française est aussi riche en monuments grandioses, en sites et panoramas merveilleux, en climats divers, peuplades curieuses et terrains de chasse aussi fameux ceux que l'Inde, le Japon, les Philippines, Java ou l'Afrique tropicale»[474]. D'ailleurs, l'Indochine est située dans une partie du monde où l'intensité touristique est considérable.

Un courant touristique nécessite essentiellement deux conditions distinctes : l'existence de beautés naturelles ou artificielles capables d'attirer les voyageurs; et des moyens matériels permettant aux excursionnistes d'atteindre la région souhaitée. Pour satisfaire leur curiosité et parcourir aisément la région choisie, ils doivent y trouver des installations suffisantes dans les lieux où ils désirent séjourner. L'Indochine offre les beautés, les curiosités, les attraits cynégétiques pouvant tenter les touristes.

La première des conditions pour assurer le tourisme est de pouvoir y amener aisément les touristes : voies de communication à l'extérieur et à l'intérieur de l'Indochine. En donnant en 1922 les directives pour le développement du tourisme aux colonies françaises, la métropole personnalise son message à l'Indochine : « Je tiens à

[474] BOUVARD Pierre et MILLET, *Dalat, sanatorium de l'Indochine française. La chasse au Lang-Bian. Nouveau guide illustré*, Bergerac, Imprimerie générale du Sud-Ouest (J. Casranet), 1920, p. 3.

rappeler tout spécialement votre importance sur l'organisation de moyens de transport tant extérieurs que locaux, appropriés aux besoins de la clientèle touristique »[475].

1. L'Indochine : une position géographique privilégiée pour le « grand tourisme international »

L'Indochine française, située dans le sud-est de l'Asie, a des façades maritimes sur la mer de Chine. Elle a des frontières avec la Chine, la Birmanie, le Siam. Elle est à proximité des Indes néerlandaises, de la Malaisie britannique et des Philippines. Elle n'a aucune voie terrestre la reliant à l'Europe. Elle communique avec la France par la voie maritime et vers la fin des années trente par la voie aérienne. Pour ses voisins immédiats, elle entretient des relations par routes, par chemins de fer, par bateaux et par avions.

Par ailleurs, il faut penser que l'Indochine est toujours moins accessible aux Français que l'Afrique du Nord car il est plus facile et plus agréable de traverser la Méditerranée que l'océan Indien. La durée des déplacements et leur coût élevé éloignent une grande partie de la clientèle française qui n'hésite pas à visiter l'Algérie, la Tunisie ou le Maroc. « L'Extrême-Orient se trouve placé plutôt dans le domaine d'action du grand tourisme international et plus particulièrement du tourisme américain»[476]. Les compagnies françaises de navigation, notamment les Messageries Maritimes, s'efforcent de créer un mouvement national d'intérêt et de curiosité vers l'Indochine pour la période 1927 à 1928.

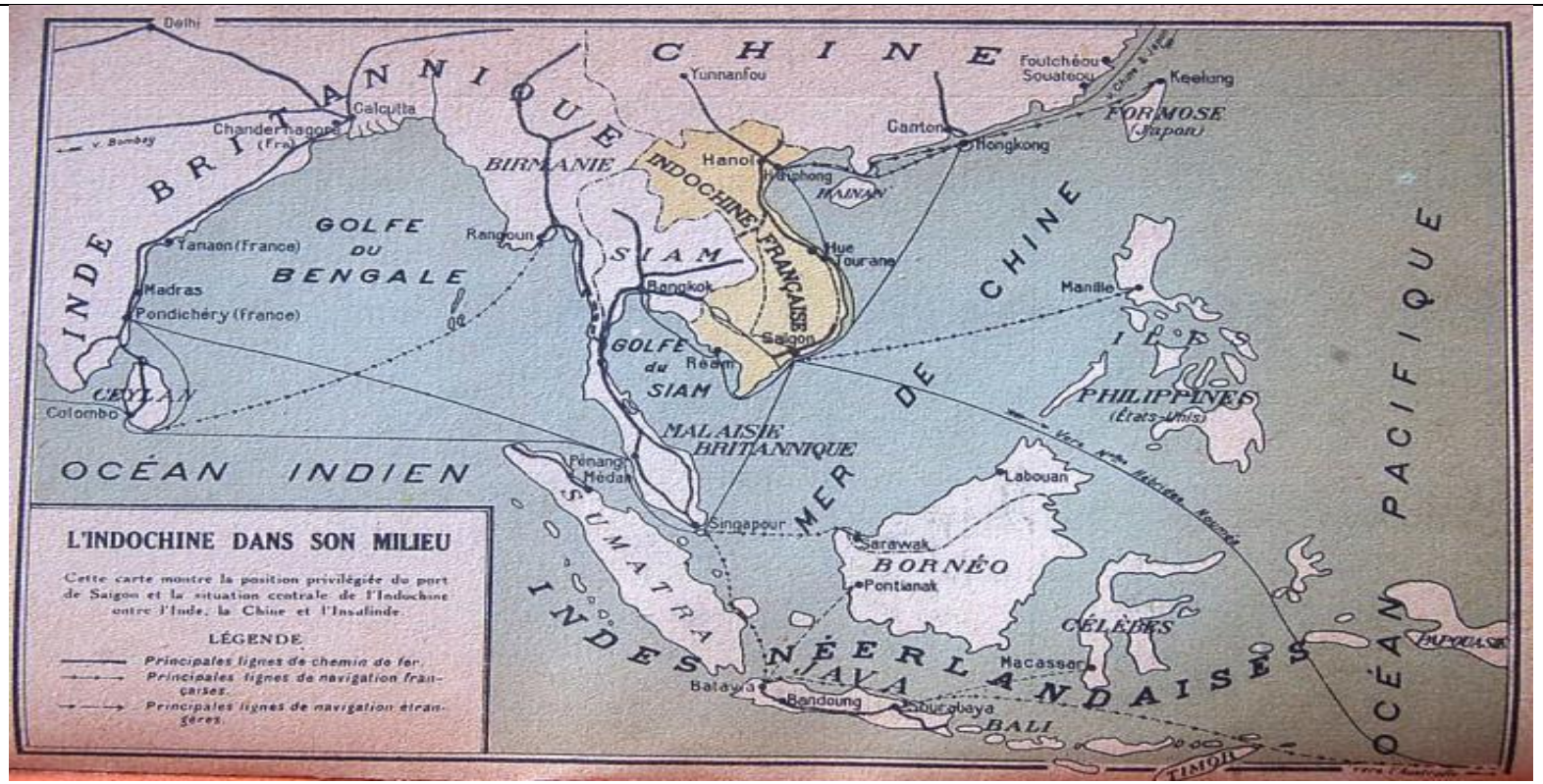
[475] Circulaire du 2.10.1922 au sujet d'organisation du tourisme colonial de M. Albert Sarraut, ministre des colonies au GGI.

[476] ANOM, FOM, c.594, d.577, 1928, Lettre n^0 448S du 6.7.1928 du gouverneur général en p.i de l'Indochine au ministre des Colonies au sujet des vœux de la section du Tourisme du conseil supérieur des Colonies.

.

DOCUMENT 8.

L'INDOCHINE ET LES PRINCIPALES VOIES DE COMMUNICATION



Source : En ligne : http://belleindochine.free.fr/images/Plan/103IndochineDansSonMilieu.JPG , s.d, s.l, s.m.d.

2. Une accessibilité favorisant le développement touristique de l'Indochine

Le sud de l'Indochine est accessible :

- par la voie maritime de Singapore **;**
- par la voie ferrée de Singapore ou de Penang par Bangkok[477] ;
- et par la voie aérienne notamment de Bangkok.

Les courriers venant d'Europe, des Indes, d'Australie, des Indes néerlandaises embarquent à Singapour[478] et beaucoup moins fréquemment à Batavia[479]. Le trajet se fait ensuite de Singapour et de Batavia à Saïgon à bord des paquebots[480]. Depuis l'achèvement de la ligne ferroviaire « Transindochinois » en 1937, l'Indochine est accessible par le sud, par la voie ferrée, par Bangkok[481]. Il faut sept heures quarante minutes sur la ligne siamoise jusqu'à la gare-frontière d'Aranya. Cette gare est reliée à la Route Mandarine traversant toute l'Indochine. Cette colonie est également accessible par l'ouest**,** par la voie maritime**,** de Bangkok à Réam ou à Kep ou à Hatien[482] et par la voie aérienne[483]. Cette colonie française est abordable par l'est, par la voie maritime, de Manille[484]. Le nord de l'Indochine est abordable

- par la voie ferrée de Yunnanfu[485] ;
- par la voie maritime de Hongkong, grand port des lignes venant de Chine, du Japon, de Manilla et de l'Amérique ;
- et par voie aérienne depuis la France[486].

Le trajet maritime se fait de Hongkong à Saïgon[487] et de Hongkong à Haïphong[488]. Il est à noter qu'une ligne maritime Hongkong-Saïgon est créée vers 1939.

[477] De Bangkok, il faut 8 heures en ligne quotidienne offert par « the Siamese railway à Aranaya », à la frontière de l'Indochine. Puis le service en automobiles ou en bus d'Aranya à Angkor.

[478] Des Messageries Maritimes (tous les 14 jours) ; des Chargeurs Réunis (tous les 28 jours) ; de la K. P. M. (tous les 2 mois en 1937), des Affréteurs Maritimes Indochinois (SAMI) (toutes les semaines).

[479] De Batavia, par la K. P. M. (tous les deux mois).

[480] Les voyages de Singapore à Saïgon sont assurés par les Messageries Maritimes pour chaque 14 jours, par les Chargeurs Réunis par mois, par KPM chaque 28 jours, et par Affréteurs Réunis par semaine, etc.

[481] De Bangkok, il faut 8 heures en ligne quotidienne offert par the Siamese railway à Aranaya, la frontière. Puis le service en automobiles ou en bus d'Aranya à Angkor.

[482] Sur les vapeurs de « The Siam Steam Navigation Compagny » (toutes les semaines).

[483] Par les lignes « Air France » (service hebdomadaire).

[484] Par les vapeurs de la K. P. M. (tous les 28 jours).

[485] Ligne quotidienne (Yunnanfu à Hanoï) assurée par la Compagnie française des chemins de fer de l'Indochine eu du Yunnan.

[486] De France ou points intermédiaires à Vientiane et à Hanoï, vols assurés par semaine par Air France.

En outre, il existe un service mensuel du Japon et Formose[489] touchant à Saïgon. L'Indochine est également accessible par le nord, par la voie aérienne venant de la Chine[490]. En outre, l'Indochine est aussi accessible par de nombreux routes et chemins de Siams, Birmanie et de Chine.

Saïgon est le point d'arrivée le plus important de l'Indochine. Singapore et Hongkong sont les deux points intermédiaires les plus importants. « Le premier point nécessaire pour attirer des touristes en Indochine est d'avoir des lignes de navigation directes avec Hongkong et Singapore passant par les ports de l'Indochine.»[491] En 1939, il n'y a qu'une ligne directe entre l'Amérique et Saïgon[492]. Pour développer le tourisme indochinois axé sur le grand tourisme international et spécialement le tourisme américain, un projet de création d'une ligne maritime directe entre l'Amérique, les Philippines, l'Indochine[493] est ainsi envisagé en 1939. Le bénéficie de cette création devrait revenir à la France, par une modification des services des Messageries Maritimes[494]. Il pourrait être envisagé la transformation de la ligne des Messageries Maritimes passant par le Panama, en une ligne mensuelle de Saïgon à Sans Francisco par Manille, la Nouvelle-Calédonie et Tahiti.

Les voyageurs arrivent en Annam en débarquant soit à Saïgon, soit à Tourane. En outre, le service maritime Saïgon-Haïphong et vice-versa en correspondance à Saïgon avec les paquebots des Messageries Maritimes, ligne d'Extrême-Orient, en provenance ou à destination de l'Europe, est assurée par les vapeurs annexes, qui

---

[487] Sur les paquebots des Messageries Maritimes (tous les 14 jours), de la « Burns, Philp et C° Ltd » (tous les mois) ;

[488] Sur les vapeurs de la compagnie Indochinoise de Navigation (toutes les semaines), de la « China Navigation C° Ltd' » (toutes les semaines).

[489] Par une ligne de Posaka Shosen Kaislia « O.S.K. ».

[490] Ligne hebdomadaire de la South Western Aviation Corporation, venant de Shanghai et Canton.

[491] ANOM, AGEFOM, c.594, d.573, 1939, Touring-Club de France, Comité de tourisme d'Outre-mer et colonial. Réunion du 11.11939.

[492] C'est la ligne Kiavaneau, desservie par des cargos de fort tonnage (10.000 à 13.500 tonnes). Ces bateaux très modernes, à moteur, font un voyage par mois. Ils prennent de 8 à 15 passagers dont les agents de la société commerciale française de l'Indochine à Saïgon. Les bateaux sont toujours pleins et les voyageurs en sont très satisfaits.

[493] Lettre du 16.5.1939 de M. Bourrin, commissaire pour la section du tourisme au Commissariat pour le tourisme à l'Exposition de l'Indochine à San Francisco en 1939 au sujet de la publicité touristique commune aux pays voisins de l'Indochine, au Sud de Hongkong.

[494] En dehors de cette ligne limitée, il faut transborder à Hongkong et à Manille, si on prend les autres grands services tels que Nippon YuanenKaisha et Prersident Lines. Ces deux lignes touchent les bords du Japon et de la Chine. Ce qui leur retire une bonne partie des touristes.

desservent l'Annam en touchant les ports de Quinhon et Tourane, tout en sachant que Camranh, considéré comme le port possédant de meilleure qualité de l'Indochine, reste toujours au stade de projet.

3. Les voies de communication reliant l'Indochine à l'Europe et l'Extrême-Orient

3.1. Des voies maritimes pré-dominantes

« Les voies d'accès vers l'Indochine sont nombreuses, puisqu'il n'existe pas moins de 21 arrivées de paquebots, (rien que pour les services réguliers) dans le cours d'un mois »[495]. [voir Annexe 22. Les voies d'accès maritimes vers l'Indochine et les grandes compagnies de navigation en 1910].

3.1.1. La Compagnie des Messageries Maritimes et des Chargeurs Réunis : piliers des liaisons avec la France

Les relations maritimes par courriers réguliers avec la France datent de l'époque de l'occupation de Saïgon, sous le second empire (1852-1860 et 1862-1870). Les voies de communication à l'extérieur de l'Indochine (avec l'Europe et l'Extrême-Orient) sont assurées d'abord par la compagnie des Messageries Maritimes et puis des Chargeurs Réunis. Ces deux grandes compagnies de navigation françaises assurent les lignes de France aux d'autres continents en Extrême-Orient et assurent également les lignes en Extrême-Orient. D'une échelle locale, les entreprises indochinoises telles que la compagnie indochinoise de navigation, la société maritime indochinoise contribuent à effectuer les lignes maritimes régulières reliant en 1931 les grands ports de l'Indochine (Saïgon, Haïphong et Tourane) aux principaux ports voisins du Pacifique. Ces compagnies contribuent au développement touristique de l'Indochine, à mesure qu'on aménage sur le territoire les voies de pénétration et les centres d'excursion.

La Compagnie des Messageries Maritimes

La compagnie des Messageries Maritimes est connue depuis 1914 pour ses excellents paquebots type Amazone (les dimensions et le luxe), pour ces cargo-paquebots, type Euphrate. Ses services (une quinzaine) sont établis de Marseille sur Saïgon, la Chine et le Japon. Puis le développement économique de l'Indochine crée un service sur le Tonkin, par le port de l'Inde du Sud, reliant Pondichéry (Inde) à Saïgon et

[495] Office Central du Tourisme Indochinois, « Coup d'œil sur le tourisme en Indochine », *Information d'Indochine Économique et financière* (n^0 105 – 23 novembre 1935), Imprimé à Saïgon, p. 5.

Haïphong. Pour la ligne postale d'Extrême-Orient, tous les 14 jours de Marseille ; la ligne postale d'Indochine toutes les 4 semaines, les paquebots des Messageries Maritimes desservent tantôt la ligne de Marseille à Yokohama, tantôt la ligne de Marseille à Haïphong, en faisant escale à Port-Saïd, Colombo, Singapore, Saïgon, Haïphong, Hongkong et Shanghai. Elle peut prendre, outre les touristes s'embarquant directement à Marseille, ceux qui séjournent au Caire, ceux qui viennent des Indes et de Java, et au retour, les touristes en provenance d'Amériques, du Japon et de Chine. Cette compagnie est appelée à transporter le plus grand nombre de voyageurs à destination de l'Indochine. La compagnie des Messageries Maritimes organise des croisières en Méditerranée avec tel succès que les touristes doivent réserver leurs places longtemps à l'avance pour ce voyage. Cette compagnie réalise à partir de 1925 des voyages d'excursion en Indochine afin de faciliter aux Français la connaissance de cette magnifique colonie qui reste encore presque complètement ignorée en 1925 malgré son emplacement sur le parcours des plus importants mouvements de tourisme.

La Compagnie des Chargeurs Réunis

La compagnie des Chargeurs Réunis possède des cargo-paquebots, type dit des Amiraux, parfaitement aménagés et satisfaisant la clientèle. Elle remplace les anciens transports affrétés par l'État française et organise depuis vers 1890 un service mensuel entre la France et le Tonkin. Ses diverses lignes facilitent les relations commerciales (dont celles touristiques) et postales. Les paquebots des Chargeurs Réunis sont moins rapides et moins luxueusement installés que ceux des Messageries Maritimes. Ils sont cependant confortables, offrent le grand avantage d'avoir toutes leurs cabines sur le pont et permettent aux voyageurs de visiter plus commodément les escales où ils séjournent en général plus longtemps que les paquebots rapides des Messageries Maritimes. Des touristes peuvent ainsi jouir des admirables escales que sont, tout particulièrement, Colombo, dans l'île de Ceylan, et Singapore. Un service régulier relie Saïgon à Singapore. L'Indochine est moins bien reliée à Manille d'une part, à Hong-Kong d'autre part. Les paquebots des Chargeurs Réunis reçoivent les passagers, suivant la formule moderne de la « classe unique ».

Les Chargeurs Réunis fournissent des lignes d'Extrême-Orient ; celles de la Côte Occidentale d'Afrique et celle des Paquebots de l'Amérique du Sud. Ils exploitent en 1925 au départ des ports de la Mer du Nord deux lignes à destination de l'Extrême-

Orient : la ligne de l'Indochine[496] (dont les ports d'arrivée et d'escale en Indochine sont Saïgon, Haïphong, Tourane) et la ligne de Chine[497] (dont le port d'escale en Indochine est Saïgon). En outre de ces deux lignes reliant la France avec l'Extrême Orient, les Chargeurs Réunis utilisent deux petits vapeurs, le Campinas et le Caravellas au cabotage entre l'Indochine et les pays voisins. [voir Annexe 23. La ligne d'Extrême-Orient vers 1903].

3.1.2. Les compagnies étrangères de navigation assurant des lignes entre la France et l'Indochine

Ces deux compagnies françaises ne sont pas les seules à parcourir les mers d'Extrême-Orient, à desservir les pays de l'Océan indien et ceux des mers de Chine et à relier l'Indochine des ports voisins étrangers. De puissantes sociétés étrangères y entretiennent de très belles unités navales, mais aucun de leurs services réguliers ne fait escale en Indochine avant 1937. Pourtant, leurs vapeurs s'approchent bien près des côtes, puisque la plupart viennent reconnaître la position du phare Padaran (en Annam) pour régler leur marche entre Singapour et Hongkong. Ces paquebots luxueux et à marche rapide sont préférés par les voyageurs pressés et attirés vers la Chine et le Japon, deux grandes destinations touristiques. Pendant que les vapeurs des Messageries Maritimes mettent de 27 à 28 jours de Marseille à Hongkong, le Lloyd Tristino ne prend que 21 jours malgré le détour par Bombay demandant déjà 3 jours. Des lignes étrangères amènent régulièrement les touristes en Indochine après 1937. Ce sont celles de la KPM, venant de Manille une fois par mois ; de Batavia une fois par mois ; et celle de Burns Philp Line, venant d'Australie une fois les deux mois.

3.1.3. Les compagnies indochinoises assurant les lignes maritimes de l'Indochine avec les grandes destinations du Pacifique

Parmi les compagnies indochinoises de navigation, la Société Maritime Indochinoise assure en 1931 quatre sur le total de cinq lignes reliant l'Indochine aux grandes destinations du Pacifique : les lignes Hongkong-Haïphong ; Singapour-Saïgon ***;***

[496] D'Anvers, Dunkerque, le Havre, Bordeaux et Marseille pour: Port-Saïd, Djibouti, Colombo, Singapore, Saïgon, Tourane et Haïphong.

Les navires de la ligne de l'Indochine ne chargent que des marchandises à Anvers, Dunkerque, le Havre, Bordeaux. Après avoir complété leur chargement à Marseille, ils embarquent, toutes les 4 semaines leurs passagers dans ce port à partir duquel ils font un service de paquebots. Ce service, assuré en 9.1925 par les 5 vapeurs neuf, livrés en 1923-1924, dont Amiral Latouche-Tréville, Amiral Nielly et Amiral Ponty.

[497] De Hambourg, Anvers, Dunkerque, La Rochelle-Pallice, Gênes pour Port-Saïd, Colombo, Pénang, Singapore, Saïgon, Hongkong, Shanghaï, Pukow, Hankow, Takou et Dairen (Dalny).

Java-Saïgon ; de Java-Saïgon[498]. La Compagnie indochinoise de navigation réalise seulement la ligne Hongkong-Haïphong. [voir Annexes 24. Lignes maritimes régulières reliant les ports de l'Indochine aux principaux ports voisins du Pacifique : 24.1. Evolution des lignes maritimes régulières reliant les ports de l'Indochine aux principaux ports voisins du pacifique de 1931 (à gauche) a 1939 (à droite) ; 24.2. Ces lignes maritimes et les compagnies de navigation tant françaises qu'indochinoises].

3.2. Des voies routières renforcées depuis l'achèvement des chemins de fer de l'Indochine en 1937

Les voies maritimes sont les voies de communication les plus importantes pour venir et partir de l'Indochine. Les voies terrestres jouent de rôle de deuxième importance en termes de communication dans cette colonie. L'achèvement des chemins de fer en Indochine en 1937 permet de renforcer le transport des voyageurs par la voie terrestre, tant par les voies ferrées que les voies routières.

M. Doumer entreprend d'établir en 1898 un plan général de voies ferrées d'un mètre dans toute l'Indochine. Depuis l'achèvement de la ligne ferroviaire « Transindochinois » en 1937, l'Indochine est accessible par le sud, par la voie ferrée, par Bangkok. La gare-frontière d'Aranya (Siam) est reliée à la Route Mandarine traversant toute l'Indochine. L'Indochine est abordable du nord par la voie ferrée de Yunnanfu. Elle est aussi accessible par de nombreux routes et chemins de Siam, Birmanie et de Chine.

3.3. Les voies aériennes pour une clientèle touristiques extrêmement aisée

Toutefois, ce moyen de transport est uniquement réservé aux touristes extrêmement aisés car rien le billet simple de la compagnie Air-France (de Marseille à Hanoï ou à Saïgon) coûte 16 320 francs français[499] (équivalent 1 630$). Un cuisinier indochinois, gagne mensuellement 20 $, il doit travailler quatre-vingt-et-un mois pour ce voyage en avion. Une dactylo de l'office central du tourisme indochinois doit travailler trente-trois mois pour l'avoir (le salaire mensuel de 50 $ en 1931). Un employé européen archiviste-interprète parlant français et anglais pour service de

[498] La 5ème ligne maritime est Saïgon-Tourane-Haïphong qui est assurée toutes les 2 semaines par service postal de la compagnie des Messageries Maritimes.

[499] Office central du tourisme indochinois, *Glimpses of a great tourist country French-Indo-China at the beginning of 1938*, Saïgon, s.m.d, 1938, 68 p.

renseignements à cet office de touriste travaille à peu près sept mois pour pouvoir payer un circuit simple dans son pays (250 $ par mois). Un secrétaire général appointé de l'office central du tourisme indochinois doit travailler plus de quatre mois pour ce voyage (son salaire mensuel de ce Français est de 400 $)[500].

Plusieurs sociétés aériennes de différentes nations prennent en charge des vols pour les allers-retours en Indochine. Toutefois, Air-France joue un rôle incontournable en offrant soit le service direct, soit un parcours de voyage (notamment depuis Bangkok vers l'Indochine) en étroite collaboration avec d'autres firmes.

Un service français par avion est ouvert en 1937 à la poste et aux voyageurs entre l'Indochine et la France. Il part chaque semaine de Marseille pour Saïgon et Hanoï, avec arrêt à Bangkok, où se fait le transbordement pour Saïgon. La ligne principale est constituée de Hanoï sur la Chine par une compagnie sino-américaine de Shanghai. [voir Annexe 25. Renseignements pratiques sur les voies aériennes en service de la destination indochinoise en 1938].

II. L'aménagement intérieur de l'Indochine et les conditions d'accueil en termes de communication touristique

Pour se déplacer à l'intérieur de l'Indochine, le moyen de transport le plus utilisé par les touristes est l'auto : rapide et permettant des horaires souples, des changements d'itinéraires, une grande commodité, pour la visite des villes et des sites intéressants, elle réunit tous les suffrages. Les autocars des services réguliers sont aussi fort utiles pour accomplir, dans les conditions satisfaisantes de confort et de prix, certains parcours. Les chemins de fer offrent pour les longs trajets, l'important avantage de couchettes permettant de passer les nuits sans fatigue et rapidement. Les paquebots sont souvent utiles pour les déplacements entre le nord et le sud, offrant le confort appréciable de leurs belles installations. Pour les randonnées dans l'intérieur, les moyens de transport qui peuvent être empruntés sont des chaloupes à vapeur ou à moteur, des jonques et des sampans, des pirogues, des chevaux, des pousses-pousses, des chaises à porteurs, des charrettes à bœuf, des éléphants, des bicyclettes, des cyclo-pousses et des motocyclettes.

[500] ANOM, GGI, 60069, 1932.6.29, Rapport du conseil d'administration de l'office du Tourisme indochinois à l'assemblée générale ordinaire.

Toute la vallée du fleuve Rouge au Tonkin peut être visitée en chemin de fer. De Saïgon, le rail conduit jusqu'au pied du plateau du Langbian : un chemin de fer à crémaillère permet d'aller jusqu'au sanatorium à Dalat. Cette station d'altitude est également accessible en automobile permettant de franchir confortablement la dernière étape. Pour se rendre de Saïgon aux ruines d'Angkor, les touristes peuvent prendre soit l'automobile, soit les bateaux à vapeur. De Hanoï à Saïgon, les touristes peuvent prendre la Route Mandarine en automobile ou la ligne ferroviaire « Transindochinois ».

1. Les réseaux routiers, voies de communication les plus importantes de l'Indochine

L'absence de voies de communication à l'intérieur de l'Indochine (d'une superficie de 740 000 km^2) a été longtemps le plus grand obstacle aux voyageurs. Avant la Première guerre mondiale, le système routier est inexistant dans certaines régions. À la fin de cette guerre, la longueur totale des routes coloniales en Indochine n'est que de 4 000 km. Cet obstacle est en 1925 vaincu dans une large mesure. Une automobile peut se rendre en 1925 de la porte de la Chine à la frontière du Siam. Les routes forment en 1935 en Indochine un réseau de plus de 25 000 km dont 70% sont empierrées[501]. En 1937, ce réseau s'étend sur 40 000 km[502](or 29 000 kilomètres de routes en 1935 et de plus de 30 000 km en 1938, selon une source)[503]. Le gouvernement général a une politique de construction et de maintenance d'un réseau de routes important en Indochine. Le réseau de routes de l'Indochine se divise en deux catégories : les routes coloniales maintenues par l'administration et les routes locales appartenant aux pays de l'Union indochinoise. Parmi ces routes, il faut citer les énormes efforts pour la fameuse Route Mandarine de 2 567 km (route coloniale $n^0$1) et la route du Mékong de 600 km (route coloniale $n^0$13). La Route Mandarine est la route principale. Elle a des frontières du Siam à celles de la Chine, par Phnom-Penh, Saïgon, Hué, Hanoï. Elle est bien roulante, sillonnée par des services d'autocars, d'autobus et d'automobiles, jalonnée de dépôts d'essence et d'hôtels, de bureaux de poste, télégraphe et téléphone dans les centres principaux. Les routes vers le Laos sont en cours de construction en 1938. La signalisation routière y est bien faite, suivant les prescriptions de la convention

[501] Office central du tourisme indochinois, « Coup d'œil sur le tourisme en Indochine », *Information d'Indochine Économique et financière* (n^0 105 – 23 novembre 1935, imprimé à Saïgon), 26 p.

[502] ANOM, FOM, c.594, d.585, 1937, Rapport de M. Cl. Madrolle au sujet d'aménagement des territoires d'outre-mer, d'aménagement des routes et des voies de communication intercotidales.

[503] Office central du tourisme indochinois, *Glimpses of a great tourist country French-Indo-China at the beginning of 1938*, Saïgon, Imprimerie illisible, Saïgon, 1938, 68 p.

internationale signée à Genève le 30 mars 1931. Au Tonkin et en Cochinchine, le réseau routier devient plus dense que ceux des autres pays indochinois du fait de leurs caractères géographiques.

Les routes d'Indochine se divisent en trois catégories : routes coloniales, locales et provinciales. Ce qui est semblable à peu près aux routes nationales, départementales ou chemin vicinaux en France. Les routes coloniales, locales sont en bon état (empierrées et asphaltées). Les routes provinciales ne sont utilisées que pour les communications rurales. Auprès du système de routes, il existe un ensemble de pistes de terre, praticables pendant la saison sèche. Ces pistes mènent à des sites splendides et des monuments remarquables notamment en Annam, aux plateaux de la montagne centrale (pays des « Moïs »). Les routes indochinoises ont un grand charme. [voir Annexe 26. Carte de l'Indochine : routes, chemins de fer et phares vers 1933].

Dans toutes les directions fonctionnent des services publics d'automobiles, et des voitures de tourisme qui peuvent être louées dans tous les centres importants. La longueur totale des routes coloniales atteint 10 000 km en 1933[504], en 30 000 km[505] (et selon d'autre source en 32 000 km[506]) de routes en 1937, dont 20,000 km sont utilisables en toute saison. Elles permettent de parcourir le pays dans tous les sens (et selon d'autres sources 14 000 km praticables en automobile en toutes saisons et 18 000 km « automobilables » en saison sèche qui dure de 6 à 8 mois de l'année). Cet énorme réseau, qui se développe d'année en année, est entretenu en excellent état. Le nombre des véhicules automobiles immatriculés dépasse 25 000 en 1933. Les touristes qui désirent amener leur voiture, peuvent le faire en 1937 en toute sécurité. Un laissez-passer est délivré par la Douane, moyennant une taxe de 2 à 15 piastres suivant la durée de séjour jusqu'à six mois. Les postes d'essence sont nombreux partout et de bons ateliers de réparations existent dans tous les centres. On peut voyager sur les autocars de nombreuses sociétés. En outre, on trouve dans les principaux centres, des voitures de location à des tarifs raisonnables.

[504] GAUTHIER, *Le Tourisme en Indochine*, Paris, s.m.d, 1933, p 3. (Publication de l'Agence économique de l'Indochine).

[505] Bureau du Tourisme en Indochine, *Les grandes chasses en Indochine,* Saïgon-Cochinchine, Imprimerie A. Portail, 1937, 63 p.

[506] TAUPIN, *Guide touristique général de l'Indochine* (Guide alphabétique Taupin), Hanoï, Edition G. Taupin & Cie, 1937, 450 p.

Les touristes qui désirent amener leur voiture, peuvent le faire en toute sécurité. Un laissez-passer est délivré par la douane, moyennant une taxe de 2 à 15 piastres suivant la durée de séjour jusqu'à six mois. Les postes d'essence sont nombreux partout et de bons ateliers de réparations existent dans tous les centres. On peut voyager sur les autocars de nombreuses sociétés. En outre, l'on trouve dans les principaux centres, des voitures de location à des tarifs raisonnables. [voir Annexes 27. Les voies routières de l'Indochine : 27.1. Carte de réseau de routes coloniales en Indochine en 1921 ; 27.2. Les principales routes de l'Indochine en 1933 ; 27.3. Carte du réseau routier de l'Indochine en 1937].

2. Les chemins de fer de l'Indochine et leur vedette, le « Transindochinois »

M. Doumer entreprend d'établir en 1898 un plan général de voies ferrées dans toute l'Indochine. Les chemins de fer y sont établis à voie d'un mètre. En 1920, les chemins de fer indochinois sont beaucoup plus confortables que celui de Java à Jérusalem. L'Indochine possède plus de 2 000 km de voie ferrée en exploitation en 1920, 2 300 km en 1925[507]. Le rail court de la frontière de Chine à Tourane, de Nhatrang au Mékong, de Haïphong à Laokay et au-delà des frontières jusqu'à Yunnanfou en Chine. Le réseau des chemins de fer présente, à son achèvement en 1937, un grand effort de l'administration indochinoise voire français. La longueur de lignes de chemin de fer est de 3 000 km environ, plus de 460 km de la frontière de la Chine à Yunnanfou. Les lignes en service en 1937 dotées d'un matériel confortable, sont mises constamment au niveau du progrès (Michelines, autorails, voitures à air conditionné, etc.) et font excellente figure vis-à-vis des réseaux voisins d'Extrême-Orient. Des trains de nuit avec couchettes existant sur la ligne principale « Transindochinois ». Depuis 1937, les trains vont directement et sans changement de Hanoï à Saïgon en trente-deux heures, assurant aux touristes des conditions de transport aussi confortables que possible. [voir Annexes 28. Chemins de fer de l'Indochine. 28.1. Chemins de fer de l'Indochine en 1910 ; 28.2. Les étapes de construction du « Transindochinois » avant 1914 ; 28.3. Réseau des chemins de fer de l'Indochine en 1925 ; 28.4. Chemin de fer et routes en 1931 parcourant les sites patrimoniaux importants de l'Indochine ; 28.5. Le tourisme en Indochine en 1939 : routes et chemins de fer].

[507] ANOM, INDO, GGI, L, 91 1578, Lettre du 16.5.1939 de M. Bourrin, commissaire pour la section du tourisme au Commissariat pour le tourisme à l'Exposition de l'Indochine à San Francisco en 1939.

Les chemins de fer en Indochine sont gérés d'une part par le gouvernement général et d'autre part par la Compagnie française des Chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan. Tous deux possèdent un même type de chemin de fer d'un mètre de largeur et offrent quatre classes dont la quatrième est uniquement pour les indigènes. Les wagons pour les trois premières classes et ceux de la section de Yunnan sont capables de transporter quinze passagers. Certains wagons sont munis de climatiseur. Pour le service de restaurant (wagon-restaurant), l'hôtel Métropole de Hanoï est en charge du restaurant de la section du nord, de Hanoï à Vinh-Benthuy et le service du sud, de Nhatrang à Hué est exploité par A-Tân, un chinois, propriétaire d'un hôtel à Tour Cham. Sur les sections de Hanoï à Laokay et au Yunnanfou, les passagers peuvent être servi au déjeuner dans leur wagon, il n'y pas de wagon-restaurant sur ces sections.

DOCUMENT 9.

CONSTRUCTION ET MISE EN SERVICE DES LIGNES FERREES D'INDOCHINE, DU POINT DE VUE TOURISTIQUE

Un plan général de voies ferrées d'un mètre dans toute l'Indochine est concu en 1898. En 1920, les chemins de fer indochinois sont beaucoup plus confortables à celui de Java à Jerusalem. Le réseau des chemins présente, à son achèvement en 1937, un grand effort de l'Administration indochinoise voire français.

Après plusieurs étapes de construction et d'évolution, les chemins de fer atteignent une longueur de 3 000 km environ, plus 465 km de la frontière de la Chine à Yunnanfou à son achèvement en 1937. Les chemins de fer en Indochine sont gérés d'une part par le gouvernement générale de l'Indochine et d'autre part par la Compagnie française des Chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan.

I. Les lignes principales de chemin de fer appartenant au gouvernement général de l'Indochine :

1. Ligne Hanoï-Saïgon (Transindochinois) de 1 225 km en 1931 desservant Tonkin, Annam et Cochinchine. Après l'achèvement du tronçon Tourane-Nhatrang, cette ligne principale est complètement achevée en 1937 et mesure en 1 756 km. Il y a en tout vingt gares sur cette ligne principale d'Indochine et il existe déjà quinze gares en Annam[508].

   Depuis 1920, les lignes parcourant la Cochinchine et le Sud-Annam, (de Saïgon à Khanhhoa), desservant les plus beaux terrains de chasse et conduisant au Langbian. Et les lignes (Tourane-Dongha), longeant la côteé d'Annam par une splendide corniche et franchissant le pittoresque Col des Nuages, sont déjà mises en service.
   En 1937 :
   - Saïgon-Hanoï : train journalier. Départ à 21h et arrivée à 13h35 du surlendemain (en 41h 35m en 1937). Première classe : 97 $; 62 $ en

[508] Il s'agit des gares de Thanhhoa, Vinh, Thuanly (Donghoi), Dongha, Quang tri, Hué, Tourane central, Quangngai, Dieutri, Tuyhoa, Ninhhoa, Nhatrang, Ngaba (Bangoi), Tourcham (pour accéder à la ligne pour Dalat) et Muongnam (pour accéder à la ligne pour Phanthiet).

deuxième classe avec couchette ;

- Hanoï-Saïgon : train journalier. Départ à 15h et arrivée à 7h20 du surlendemain (en 41h 20m en 1937).

2. Ligne de Hanoï-Langson-Namcham (frontière de Chine), de 179 km, facilitant l'accès aux lacs Babé et la porte de Chine ;
3. Ligne de Tour Cham à Dalat initialement de 61 km en 1931, puis 87km desservant le magnifique plateau du Langbia ;
4. Ligne de Saïgon à Mytho de 71km en Cochinchine ;
5. Ligne Phnompenh-Battambang et Mongkolborey de 335 km en Cambodge ;
6. Ligne de Thudaumot-Locninh de 108 km (63 miles) en Cochinchine.

L'horaire de ces lignes de trains est muni des informations générales, publié sous forme de guide pochette et vendu à toutes les gares à prix de 0,05 $ en 1938. Parmi ces lignes, celles à destination de Dalat sont mises en valeur pour la présentation en une seule page afin de faciliter la lisibilité pour le public.

- Lignes quotidiennes de Hanoï à Dalat et à inverse (Hanoï : 15h et Saïgon : après 41h ; puis à 8h33 du jour après l'arrivée à Saïgon) ; (Dalat à 19h36 et Hanoï : après 41h ; puis à 13h35 du jour après 41h) ;
- Lignes quotidiennes de Saïgon a Dalat et à inverse (Saïgon : 21h – Dalat 8h33 ; Dalat : 19h36 – Saïgon 7h20).

II. La Compagnie française des Chemins de fer d'Indochine et du Yunnan prenant en charge les lignes suivantes :

1. La ligne de Hanoï-Haïphong de 102,4 km au Tonkin desservant la magnifique la baie d'Along ;
2. La ligne de Hanoï-Laokay de 296 km au Tonkin, facilitant l'accès vers le Haut-Tonkin pittoresque et la porte de Chine ;
3. La ligne de Laokay-Ynunnanfou, avec plus de 465 km de la frontière de la Chine au Yunnan.

Toutes les lignes appartenant tant à l'administration qu'à la compagnie française des Chemins de fer d'Indochine et du Yunnan possèdent un même type de chemin de fer d'un mètre de largeur et offrent quatre classes dont la quatrième est uniquement pour les indigènes. Les wagons pour les trois premières classes et ceux de la section de Yunnan sont capables de transporter quinze passagers. Certains wagons sont munis de climatiseur. Pour le service de restaurant (wagon-restaurant), l'hôtel Métropole de Hanoï est en charge du restaurant de la section du Nord, de Hanoï à Vinh-Benthuy et le service du Sud, de Nhatrang à Hué est exploité par A.Tan, un chinois, propriétaire d'un hôtel à Tour Cham. Sur les sections de Hanoï à Laocay et au Yunnanfou, les passagers peuvent être servis au déjeuner dans leur wagon, il n'y pas de wagon-restaurant à ces sections.

Il existe déjà tous les jours les trains de nuit avec couchette pour la ligne de Hanoï à Saïgon (deux nuits), toutes les semaines de Hanoï à Laokay, tous les jours de Tour Cham à Dalat. Les couchettes dans les trains de nuit ne sont utilisées que pour les première et deuxième classes. Les passagers peuvent emmener des bagages à mains dans les wagons. Ils ont le droit de prendre des bagages au maximum 30 kg, qui sont classés dans les wagons de bagages. Il existe des politiques de réduction de prix pour les familles.

Source :

- BUI Thanh Van, *De Hué à Yunnamfou*, Hué, Imprimerie Dac Lap, Bui Huy Tin &

Cie, 1922, 72 p ;
- BUI Thanh Van, *Relations de voyage en France*, Hué, Imprimerie Dac Lap, Bui Huy Tin & Cie, 1922, 120 p ;
- GAUTHIER, *Le Tourisme en Indochine*, Paris, s.m.d, 1933, p 3. (Publication de l'Agence économique de l'Indochine) ;
- ANOM, FOM, c.594, d.585, 1937, Rapport de M. Cl. Madrolle au sujet d'aménagement des territoires d'outre-mer, d'aménagement des routes et des voies de communication intercotidales ;
- TAUPIN, *Guide touristique général de l'Indochine (Guide alphabétique Taupin)*, Hanoï, Edition G. Taupin & Cie, 1937, 450 p ;
- Bureau du Tourisme en Indochine, *Les grandes chasses en Indochine*, Saïgon-Cochinchine, Imprimerie A.Portail, 1937, 63 p ;
- Office central du tourisme indochinois, *Glimpses of a great tourist country French-Indo-China at the beginning of 1938*, Saïgon, s.m.d, 1938, p 68 et
- ANOM, INDO, GGI, L, 91 1578, Lettre du 16.5.1939 de M. Bourrin, commissaire pour la section du tourisme au Commissariat pour le tourisme à l'Exposition de l'Indochine à San Francisco en 1939.

Il existe depuis 1937, tous les jours, des trains de nuit avec couchettes pour la ligne de Hanoï à Saïgon (deux nuits), toutes les semaines de Hanoï à Laokay, tous les jours de Tour Cham à Dalat. Les couchettes dans les trains de nuit ne sont utilisées que pour les premières et deuxièmes classes. Les passagers peuvent emmener des bagages à mains dans les wagons. Ils ont le droit de prendre des bagages au maximum 30 kg, qui sont classés dans les wagons de bagages. Il existe des politiques de réduction de prix pour les familles, etc. L'emploi de wagons construits spécialement pour les pays tropicaux, muni de double toit et de ventilateurs, s'impose. Le train de nuit raccourcit considérablement la durée des voyages. L'aménagement de wagons-lits et de wagons-restaurants sur la ligne du Yunnan est indispensable tant qu'il n'y a pas d'hôtel moderne pour recevoir les voyageurs aux haltes de nuit. Le projet d'achèvement des nouvelles lignes en 1920 permettrait d'ouvrir le Laos au tourisme (ligne Quangtri-Savanakhet), et de donner la possibilité d'accéder rapidement aux ruines d'Angkor (ligne en construction en 1920 de Saïgon à la frontière du Siam). La voie ferrée prévue jusqu'à la frontière du Siam sera aisément prolongée jusqu'à Bangkok et rejoindra la ligne de Singapore par le réseau Birman.

L'horaire des trains de Hanoï-Saïgon est géré par le gouvernement général. Cet horaire des trains, muni des informations générales est publié sous forme de guide pochette et vendu dans toutes les gares pour un prix de 0,05 $ en 1938. Parmi ces lignes,

celles à destination de Dalat sont mises en valeur pour la présentation en une seule page afin de faciliter la lisibilité pour le public.

- Lignes quotidiennes de Hanoï a Dalat et à inverse (Hanoï : 15h' et Saïgon : après 41h ; puis à 8h33 du jour après l'arrivée à Saïgon) ; (Dalat à 19h36 et Hanoï : après 41h ; puis à 13h35 du jour après 41h)

- Lignes quotidiennes de Saïgon a Dalat et à inverse (Saïgon : 21h – Dalat 8h33 ; Dalat : 19h36 – Saïgon 7h20)

3. Les voies fluviales au service du tourisme

Il existe de très nombreuses voies fluviales desservant à peu près tous les pays de l'Union indochinoise, notamment en Cochinchine du fait de ses caractéristiques géographiques. Le réseau des fleuves et des canaux dans les deltas du Mékong et du fleuve Rouge, constituent les voies de communication les plus utilisées en 1920. Au Tonkin, c'est par la voie fluviale qu'on se rend aux centres de pèlerinage et par des bateaux fluviaux qu'on va à la baie d'Along. Et c'est par les chaloupes à vapeur que l'on se rend également aux grottes de marbre et aux tombeaux de Hué. La remontée du Mékong par les grands bateaux des Messageries fluviales de Cochinchine, est l'itinéraire classique aux ruines d'Angkor. Toutefois, on peut se rendre en 1920 aux ruines d'Angkor par la route Saïgon-Phnom-Penh-Pursat. Le parcours Saïgon - Phnom-Penh peut être effectué en automobile en 5 fois moins de temps que par la voie fluviale.

4. Des voies aériennes utilisées pour les grandes destinations touristiques et le sport aéronautique

Plus de cent-dix terrains d'atterrissage et aéroports[509] facilitent la communication au service des voyageurs pour se rendre en Indochine et circuler à l'intérieur de l'union indochinoise. Une étude est effectuée en 1927 pour la ligne aérienne de Saïgon à Hanoï. Ce projet, jamais réalisé, permet de déterminer le type de moyens de transport aérien convenable dans le contexte local. Si les voies aériennes internationales pour les destinations indochinoises sont très fréquentées vers la fin des années trente, les voies aériennes en faveur du tourisme prennent leur naissance beaucoup plus tôt en Indochine. Les vols Saïgon-Angkor permettent aux touristes internationaux (grand tourisme international) de consacrer plus de temps à Angkor.

[509] TAUPIN, *Guide touristique général de l'Indochine* (Guide alphabétique Taupin), Hanoï, Edition G. Taupin & Cie, 1937, 450 p.

4.1. Le projet de création de la ligne aérienne de Saïgon à Hanoï en 1927

Les centres d'aviation sont installés en Indochine. L'hydravion paraît surtout appelé à jouer le rôle principal dans les communications par voie des airs, en raison de l'existante de cet immense domaine fluvial. Les aviateurs y trouvent un pays déjà étudié, relevé et outillé pour le sport aéronautique. Suite à l'exploitation de la ligne Saïgon-Bangkok en 1922[510], répondant à l'intérêt Franco-Siamois, la société d'études d'aviation commerciale et postale en Indochine et en Extrême-Orient prend en charge en 1927 une étude pour le projet de réalisation de la ligne aérienne Saïgon-Hanoï. Cette ligne est l'aboutissement de tous les efforts aéronautiques dans l'Indochine et elle constitue la ligne indispensable et populaire entre toutes. Si la ligne Saïgon-Bangkok est facile à tous points de vue et peu coûteuse, la ligne Saïgon-Hanoï est beaucoup plus complexe. Il est à noter qu'une ligne aérienne ne fonctionne que si elle assure son service avec sécurité et régularité. Or la ligne Saïgon-Hanoï se heurte à de grandes difficultés à cause de la chaîne annamite[511].

Avant de lancer des avions de transport commerciaux, il faut organiser une infrastructure permettant un fonctionnement sûr et régulier. Ces deux qualités sont fondamentales pour un transport public. Ces observations conduisent à demander un ensemble minimum de travaux, pouvant s'élever à un montant voisin de 1 500 000 francs français, qui semblent devoir être à la charge du gouvernement comme faisant partie de l'aménagement de l'infrastructure.

La Société d'étude envisage le parcours suivant : Saïgon - Phnom-Penh - Stung-Strang ou Kratie - Oubone - Savannakhet - Vinh - Hanoï. Phnom-Penh, en communication avec Battambang et le Siam. À Oubone, liaison intérieure avec les lignes aériennes siamoises. Thakek, liaison avec Vientiane et le haut Mékong et Vinh,

[510] La ligne Saïgon-Bangkok, portant valeur commerciale, est affirmée dès 1922, lors de la visite officielle du Commandant Galize à Bangkok.

[511] Difficultés dues au pays survolé : au-dessus du passage de la chaîne annamite, le sol est découvert de forêts. L'impossibilité de trouver en cas de pannes un endroit passable pour atterrir demande au service de l'Aéronautique militaire d'installer déjà un certain nombre de terrains d'atterrissage. Pourtant, la plupart possède une dimension trop refuite pour des avions commerciaux. En outre, pendant la saison des pluies, ces terrains sont inondés et deviennent inutilisables quatre mois par ans. Difficultés dues aux régimes météorologiques. La chaîne annamitique constitue un obstacle aux courants atmosphériques et accroche les nuages de façons constantes. Il y a un changement de temps au passage de cette chaîne. Cette obligation impose la nécessité de mettre en œuvre des moyens spéciaux pour entreprendre avec sécurité le passage de la chaîne.

liaison avec Hué et Tourane. Pour ce qui concerne les horaires, cette société assurerait un service aller-retour par semaine pendant toute l'année. Le trajet s'effectue en un jour et demi ou deux jours en un temps compris entre trente et trente-six heures, en comprenant les arrêts aux escales et les heures de nuit. Il s'agit d'un trajet de sept étapes avec une longueur de 1 470 km. Ces propositions sont remises au gouvernement général d'Indochine en 1927. Ce projet n'a jamais été réalisé. [voir Annexes 29. Projet de ligne aérienne de Saïgon à Hanoï en 1927 : 29. 1. Carte de la ligne aérienne de Saïgon à Hanoï en projet en 1927 ; 29.2. Description de la ligne aérienne Saïgon à Hanoï en projet en 1927].

4.2. Le tourisme aérien depuis 1929 : la ligne Saïgon-Angkor au service du grand tourisme international

L'Indochine réalise un progrès remarquable en inaugurant en 1929 le tourisme aérien, ce qui permet de lier rapidement Saïgon à Angkor. La voie aérienne, jusqu'en 1929 envisagée et appliquée seulement au point de vue postal et commercial, vient d'être utilisée, pour la première fois, au point de vue uniquement touristique et c'est une date qui marquera dans les fastes du tourisme international.

Pour faciliter l'accès d'une des merveilles du monde, pour répondre au désir universel de visiter les ruines d'Angkor, il faut abolir par la vitesse la distance qui sépare Angkor de Saïgon pour que les voyageurs, notamment du grand tourisme international, puissent avoir plus de temps pour leur séjour à Angkor. Le bureau du tourisme en Indochine crée des services rapides permettant aux passagers des grands paquebots de profiter de leur escale à Saïgon pour visiter Angkor et faire de leur court arrêt en Indochine de véritables expériences. À quatre heures à peine de Saïgon, ce vol permet aux touristes de contempler le panorama magnifique du delta indochinois et de faire à Angkor un séjour suffisant pour jouir pleinement de ses monuments et de son site. D'ailleurs, le 10 avril 1929, un hydravion de la compagnie aérienne française prend son vol sur la rivière de Saïgon, et deux heures après se pose doucement à Phnom-Penh. Dans l'après-midi du même jour, il reprend son vol et vient, une heure quarante-cinq minutes plus tard, à Angkor-Vat. Le même chemin le ramène le surlendemain à Saïgon.

Entre les différents appareils à choisir pour le tourisme en Indochine on peut hésiter entre l'avion ordinaire et l'hydravion. Il semble cependant que l'hydravion ait un intérêt particulier dans une région de delta comme la Cochinchine et le Cambodge avec

innombrables canaux, rivières et fleuves. L'hydravion permet encore, et surtout, de faire à Angkor une arrivée aussi sensationnelle qu'impressionnante. En résumé, l'emploi de l'hydravion, pour le trajet Saïgon-Angkor et retour, demande quatre heures de vol effectif dans le plus agréable paysage ; il permet de s'arrêter à Phnom-Penh le temps nécessaire pour parcourir la capitale du Cambodge, pour voir le palais, le musée et la pagode d'argent, et il vous dépose dans les douves mêmes d'Angkor. Quatre heures de vol à l'aller, quatre heures de vol au retour, le touriste peut ainsi aisément consacrer à Angkor une, deux ou trois journées selon le temps qui lui est imparti.

L'achèvement des chemins de fer en 1937 offre un aménagement complet en termes de communication en Indochine. Le vaste territoire de l'Indochine est muni d'un réseau de communications très développé et les touristes atteignent facilement tous les points intéressants à visiter. Les transports publics à l'intérieur de l'Indochine sont représentés par les chemins de fer, les services fluviaux et les services automobiles. « Si l'Indochine bénéfice d'excellentes et rapides relations maritimes et aérienne avec la métropole, les communications dans l'intérieur du pays sont très difficiles, si l'on excepte les deux principaux centres, unis entre eux par le chemin de fer »[512].

III. L'Annam : une accessibilité et des infrastructures favorables au développement touristique

1. L'Annam et son emplacement incontournable pour le tourisme en Indochine

L'Annam, occupe une superficie modeste sur le total de l'Indochine (150 000 km^2 sur 740 km^2). Ce pays de l'Union indochinoise s'étend en bordure de la mer de Chine sur une longueur de côtes de plus de 1 200 km. Ce pays est situé au centre de l'Union indochinoise, il est à la frontière avec la Cochinchine et le Cambodge au sud, avec le Laos à l'ouest, avec le Tonkin au nord et avec le Golfe du Tonkin et la Mer de Chine à l'est. La Route Mandarine depuis la frontière du Siam jusqu'à celle de la Chine et la ligne ferroviaire « Transindochinois » de Hanoï à Saïgon, traversent l'Annam sur le long de sa longueur de plus de 1 200 km. Il y a en tout vingt gares sur cette ligne principale d'Indochine et il existe déjà quinze gares en Annam. De nombreuses routes carrossables partent de la Route Mandarine, se dirigeant vers la mer, les hauts plateaux

[512] ANOM, FM, AGEFOM, c.594, d.572, Rapport de M. Lacone, chef du service de la navigation nautique et aérienne a la compagnie internationale des Wagons-Lits Cook sur la question « Aménagement touristique des Territoires-d'Outremer-Coordination des différentes transports coloniaux et inter-coloniaux », p. 3.

et le Laos. L'Annam possède environ un quart[513] des terrains d'aviation de l'Indochine (23 sur un total de 110)[514] et la base d'hydravion est installée à Tourane, le port le plus important de l'Annam. [voir Annexe 30. Liste des provinces de l'Annam, au point de vue touristique].

2. L'Annam au cœur des voies de communication traversant toute l'Indochine

Depuis 1931, les touristes peuvent rejoindre Saïgon - Hanoï en prenant le train direct avec arrêt à Hué. Dans un sens comme dans l'autre, le service direct permet donc aux touristes de visiter Hué en trois jours. Les services de wagons-restaurants et de wagons-lits leur permettent de gagner du temps et de voyager dans le confort. Le train part de Saïgon (le mardi et le vendredi à 19h) et arrive à Hué (le jeudi et le dimanche à 13h). Il prend son départ de Hué les mêmes jours à 13h10 et arrive à Hanoï le vendredi et le lundi à 6h37. De Hanoï, le train part le mardi et le vendredi à 19h40, arrive à Hué le mercredi et le samedi à 12h59. Puis, il part de Hué les mêmes jours à 13h09 et arrive à Saïgon le vendredi et le lundi à 8h05. L'horaire des lignes de trains appartenant à l'administration est muni des informations générales, publié sous forme de guide pochette et vendu à toutes les gares au prix de 0,05 $ en 1938. Parmi ces lignes, celles à destination de Dalat sont mises en valeur par la présentation en une seule page afin de faciliter la lisibilité pour le public. Ainsi, Dalat, situé légèrement en retrait de la Route Mandarine est relié à cet artère par deux routes orientées de l'est à l'ouest. Il convient de signaler que cette importante station d'altitude est reliée à la ligne ferroviaire « Transindochinois » par une ligne spéciale, de Tour Cham à Dalat.

- Lignes quotidiennes de Hanoï a Dalat et à inverse (Hanoï : 15h' et Saïgon : après 41h ; puis à 8h33 du jour après l'arrivée à Saïgon) ; (Dalat à 19h36 et Hanoï : après 41h ; puis à 13h35 du jour après 41h) ;

- Lignes quotidiennes de Saïgon a Dalat et à inverse (Saïgon : 21h – Dalat 8h33 ; Dalat : 19h36 – Saïgon 7h20).

L'Annam possède un très bon réseau routier. Sa principale artère est la Route Mandarine (route Coloniale n^{0}1), des portes de la Chine aux frontières du Siam, traverse

[513] TAUPIN, *Guide touristique général de l'Indochine* (Guide alphabétique Taupin), Hanoï, Edition G. Taupin & Cie, 1937, 450 p.

[514] An-Khê ; Ba-Ngoi ; Ban-Méthuot ; Dak-To ; Dalat ; Dong-Hoi ; Dran, Ha-Co (Cua-Tung) ; Nha-Trang ; Phan-Rang ; PhanThiêt ; Phu-Cat (Binh-Dinh) ; Quang-Ngai; Quang-Tri; Tam-Ky ; Tan-My ; Thanh-Hoa ; Vinh ; Vinh-Hao (Phan-Ri) ; Tourane : Tuy-Hoa ; Van-Xuan (Dong-Hoi) et Canh-Duong (Roon).

l’Indochine, en reliant entre elles les capitales du Tonkin, de l’Annam, de la Cochinchine et du Cambodge. Cette route, praticable durant toute l’année, parcourt toutes les provinces de l’Annam, excepté celles de la haute région du sud, auxquelles on accède par d’importantes voies de circulation. [voir Annexe 31. Carte routière de l’Annam en 1937].

CHAPITRE ONZIEME

LA GESTION DES FLUX TOURISTIQUES EN INDOCHINE PAR DES AMENAGEMENTS SPECIFIQUES

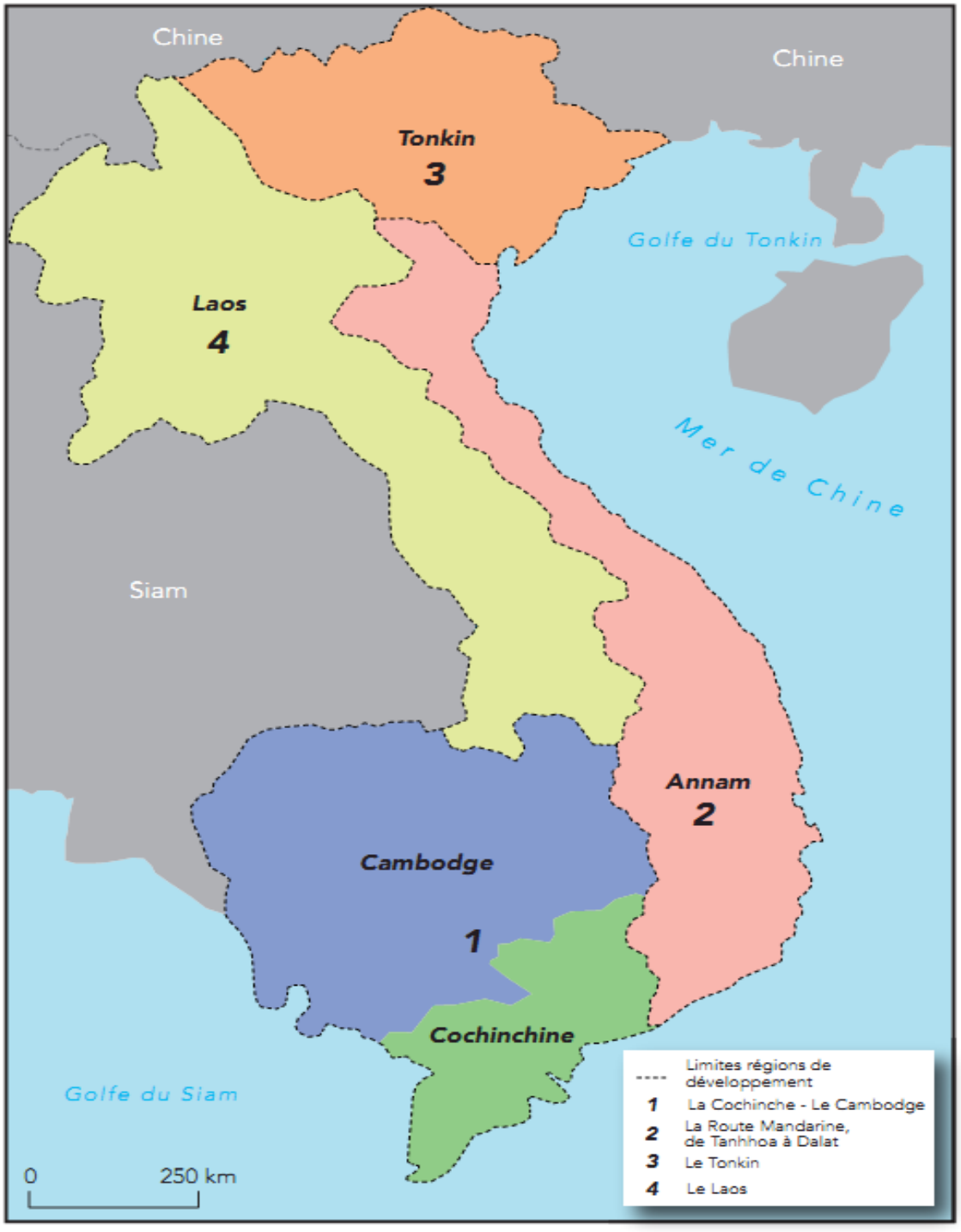
I. Les plans d'aménagement de l'Indochine

1. L'armature de l'équipement touristique : quatre régions de développement économique

L'aménagement qu'il soit de l'ordre de l'économie générale ou du tourisme, est la base de l'exploitation touristique d'un pays. Au travers de ses actions, se révèle la place centrale de l'administration dans la réalisation des infrastructures et le contrôle étatiste afin d'unifier et d'assurer la qualité des services dans tous les pays indochinois. Afin de recevoir l'afflux des touristes, l'Indochine doit être capable d'assurer à ses visiteurs les mêmes conditions de confort et d'aménagement que les pays limitrophes d'Extrême-Orient tels que Java, le Japon, etc.

Les aménagements en Indochine sont initialement faits en faveur de l'économie générale. Dans cet intérêt, l'Indochine se divise en quatre régions de développement : la Cochinchine-Le Cambodge ; la Route Mandarine en Annam, de Thanhhoa à Dalat ; le Tonkin et le Laos.

DOCUMENT 10. CARTE D'AMENAGEMENTS DE L'INDOCHINE EN FAVEUR DE L'ECONOMIE GENERALE EN 1925



Source : Nga NGUYEN, *Cartographie d'aménagements de l'Indochine en faveur de l'économie générale en 1925* (d'après la carte du protectorat d'Annam au sein de l'Indochine française. En ligne : - https://fr.wikipedia.org/wiki/Protectorat_fran%C3%A7ais_d%27Annam#/media/Fichier:Indochine_francaise.svg).

2. Le plan d'aménagement touristique en faveur du tourisme en Indochine

Pourtant, nous étudierons la question des aménagements en faveur de l'économie générale mais dans le contexte du développement touristique. Pour la première région de l'Indochine du sud, les routes d'accès par Saïgon et par Phnom-Penh aux ruines d'Angkor sont construites. L'installation de gîtes d'étape sur ces routes et sur ce fameux site et ses environs est également effectuée. En même temps, la station d'altitude Bockor est achevée. Tous ces efforts d'aménagement ont pour but de développer le tourisme sur les ruines d'Angkor, centre d'attraction touristique le plus important de l'Indochine. Dans le nord de l'Indochine, l'aménagement d'un circuit de grand tourisme du Haut-Tonkin passant par le lac Babe a pour objectif de faire connaître aux voyageurs le Haut-Tonkin pittoresque. L'aménagement effectué au Tonkin a également pour mission de seconder les efforts des particuliers afin de rendre plus aisée la visite de la baie d'Along. La construction d'un bungalow à Thakhek et d'un autre à Savanakhet au Laos permet de faciliter aux touristes le voyage direct du Tonkin ou de l'Annam au Cambodge par la route Vinh-Thakhek et le Mékong. Ces derniers constituent l'itinéraire[515] le plus rapide permettant en même temps de voir les ruines de Vat-Phu, et les chutes de Khones, deux sites remarquables du Laos. Afin de se déplacer en toutes directions dans tous les pays de l'Union indochinoise, la Route Mandarine, qui traverse l'Indochine donc l'Annam dans toute la longueur de ses provinces, sauf les hauts plateaux de l'Annam et le Laos, est incontournable. Par cet emplacement stratégique, le programme d'équipement touristique de l'Indochine pour la période de 1924 à 1926 permet de doter l'Annam de neuf hôtels, gîtes d'étape ou points d'arrêt ou installations neuves à Nhatrang, Tuyhoa, Quinhon, Quangngai, Tourane, Hué, Donghoi, Vinh, Thanhhoa. D'ailleurs, il est envisagé de construire à Dalat un hôtel de second ordre. Dès 1921 un crédit de 100 000 $ est inscrit au budget général de l'exercice 1922, il est destiné au commencement de la construction des trois bungalows administratifs de Donghoi, Quangngai et Tuyhoa en Annam. Auprès de ces quatre régions de développement en faveur de l'économie générale mais créant l'armature de l'équipement touristique via l'aménagement du territoire dans son ensemble, cet équipement touristique permet de positionner en Indochine les richesses patrimoniales tant naturelles que culturelles en cinq zones :

[515] Chaque année, le nombre des voyageurs parcourant le Laos et l'Annam par le trajet Vinh-Thakhek, Savanakhet et Dongha par la Route Mandarine et par le chemin de fer augmente.

- Angkor et sa route d'accès (Cambodge) ;
- La station d'altitude de Langbian, le chemin et la route y conduisant (Annam) ;
- La Route Mandarine, artère reniant les pays d'Indochine, permettant l'aménagement touristique dans les provinces d'Annam situés sur le long de cette route (Annam) ;
- La baie d'Along, Haut Tonkin (Tonkin) ;
- La route du Mékong (Cochinchine).

En termess de centres d'intérêts patrimoniaux et touristiques, l'Annam en possède deux sur le total de cinq en Indochine.

Malgré tout, seulement trois centres d'attraction touristique sont retenus comme suit :

- Angkor et ses ruines ;
- Hué et ses environs,
- Le Haut-Tonkin et la baie d'Along.

Ce qui est confirmé, en 1925, dans le rapport de M. Boisson sur le programme d'équipement touristique de l'Indochine et dans la note de M. Lochard à ce sujet. Et ces trois destinations sont officiellement et largement promues tant à l'intérieur de l'Indochine qu'en métropole et à l'étranger. [voir Annexe 32. Angkor, Hué et la baie d'Along, « Trois des Merveilles du Monde […] font la gloire de l'Indochine »[516]].

Le plan d'aménagement en faveur du tourisme en Indochine est ainsi établi et deux méthodes d'actions financières sont envisagées afin de mettre en œuvre l'aménagement hôtelier[517].

Afin de promouvoir la mise en œuvre de cet aménagement, le gouvernement général de l'Indochine envisage en 1922 un guide touristique d'usage commode et bien illustré.

[516] « Publicité », *Extrême-Asie*, revue indochinoise illustrée, organisme officiel de Bureau du Tourisme en Indochine, mai 1930.

[517] [Voir Partie 2. Chapitre 6. I. Aménagement intérieur de l'Indochine et conditions d'accueil en faveur du tourisme].

Cette documentation est enrichissante par la description des sites et les renseignements pratiques sur les moyens de communications, les hôtels, l'organisation des voyages. Elle donne aux touristes non seulement un aperçu concis et complet de l'Indochine, mais aussi des itinéraires touristiques. Il est à noter que ce guide est élaboré sur la base d'un guide d'Extrême-Orient édité en anglais par le gouvernement japonais avec « une inexactitude désobligeante »[518]. Or il existe déjà en 1922 le guide de l'Indochine du nord par Madrolle, subventionné par le gouvernement général de l'Indochine. Sa rédaction et sa publication sont faites à Paris. Ce guide est considéré comme supérieur à celui du Japon.

Parallèlement à l'équipement l'hôtelier, il est important de noter que le gouverneur général de l'Indochine prend en charge l'aménagement de l'infrastructure en facilitant l'accès des touristes aux sites d'Indochine et en y créant des stations d'attitude et des stations maritimes. L'inventaire effectué en 1925 permet de voir un budget de 799 967 $ sur le total de 1 842 148 $[519] adressé à l'Annam (soit 43,4%) dans l'œuvre de construction et d'aménagement de la route de Phanthiet à Djiring (route de Dalat de 80 000 $) et de la construction et de l'aménagement de la Route Mandarine (parcours de Tour Cham, Nhatrang, Tuyhoa, Quinhon, Quangngai, Hué, Donghoi, Vinh). La réalisation d'un canot motorisé mis en service sur la rivière des Parfums à Hué[520] en fait partie également.

En 1927, la question du développement du tourisme en Indochine ne peut donc plus rester cantonnée aux seules régions riches en patrimoines. Elle doit constituer un atout,

---

[518] ANOM, GGI, 48039, 1925.3.25, Rapport de M. l'Inspecteur adjoint des Colonies P. Boisson sur le programme d'équipement touristique de l'Indochine et son exécution à l'époque du 1er mars 1925, p. 8.

[519] *Ibid.*

[520] Pour le projet de l'organisation de circuits touristiques dans le Haut-Tonkin, trois canots automobiles sont achetés en 1924 : un pour la rivière de Chora et deux pour la baie d'Along. Le canot à moteur pour le trajet Chora - Lac Babe est enfin mis en service sur la rivière des Parfums à Hué pour rendre plus agréable et plus pittoresque la visite des tombeaux Ming-Mang et Gia-Long.

Après l'appel à la concurrence, le canot automobile pour le trajet Chora - lac Babe fait l'objet d'un marché passé avec la société des Ateliers Maritimes de Haïphong. Ce canot vaut 350 livres sterling et 4 500 $ non compris les frais de douanes à percevoir sur le moteur à son entrée en Indochine. Le canot est mis à flot sur le Song-Nang le 24 novembre 1924 et il s'échoue à plusieurs reprises sur les fonds de 50 cm. De plus, par ses dimensions, il paraît difficilement maniable sur le parcours très accidenté qu'il doit suivre et ceci à tel point que le président de la société se refuse à l'y engager avant réception. Le canot se révèle inutilisable. On décide alors de l'offrir au RSA pour être mis en service sur la rivière des Parfums en vue de rendre à la fois plus agréable et plus pittoresque la visite des tombeaux Ming-Mang et Gia-Long. Le gouvernement local de l'Annam prend à sa charge la moitié des frais de transport de retour du canot de Chora à Haïphong soit 363 $, l'autre moitié étant supportée à titre de pénalité par le constructeur.

ayant un programme d'ensemble défini et s'étendant aussi bien aux beautés classiques et de réputation mondiale d'Angkor ou de la baie d'Along par exemple qu'à la mise en valeur des richesses moins connues et éparpillées sur tout le territoire Indochinois. En 1928, les touristes vont surtout à Angkor, ils se dirigent ensuite sur l'Annam, sur le Laos et sur la Chine par la frontière.

II. Comment mieux canaliser l'afflux touristique en Indochine ?

1. État des lieux des flux du grand tourisme international vers l'Indochine

Bien que l'Indochine soit située sur le parcours des plus importants mouvements de tourisme, l'Indochine est presque complètement ignorée en 1925. Elle est peu connue des touristes entreprenant de grands voyages vers l'Orient lointain et fabuleux. Tant en Egypte qu'à Ceylan et aux Indes néerlandaises, les touristes ont, en effet, la faculté de séjourner jusqu'au passage de la malle suivante dans chacune des escales de Port-Saïd, Djibouti, Colombo, Penang et Singapore, avant d'arriver à Saïgon, port de débarquement [521]. Saïgon, la « Perle de l'Extrême Orient », est le point de relai nécessaire au croisement des deux grands courants touristiques mondiaux :

- courant de l'Europe par l'Inde et Java ;
- courant des États-Unis d'Amérique par la Chine, le Japon et les Philippines.

Aussi, Saïgon est-il en 1920 en relations rapides et suivies avec Singapour (en deux jours), Bangkok (en un jour et demi), Manille (en quatre jours), Batavia (en quatre jours), Hongkong(en quatre jours), Shanghai (en huit jours), Yokohama (en quinze jours) Vancouver et San-Francisco (en une durée de vingt à vingt-deux jours). De ce point d'arrivée, riche de tout le confort moderne, le touriste rayonne aisément sur toute l'Indochine. Les Ruines d'Angkor sont à deux jours seulement de voyage, et les terrains de chasse du Langbian à moins d'une journée de Saïgon. Le Centre-Annam, avec les grottes de marbre de Tourane et les Tombeaux des empereurs à Hué, ne se trouve qu'à deux jours de mer, ou trois jours de voyage par terre. De Hué, le touriste gagne facilement le Tonkin en

[521] Ils peuvent également, s'ils le désirent, faire établir leur billet jusqu'au Japon et visiter à loisir ce dernier pays après avoir touché Hong-Kong et Shanghaï. La durée de validité d'un billet de passage est d'une année. Deux itinéraires différents peuvent être établis. Ces deux itinéraires se présentent complets l'un et l'autre et facilement réalisables.

deux jours de bateau, ou de voie ferrée, et il peut, après avoir admiré la Baie d'Along, aller jusqu'au cœur de la Chine par le prestigieux Chemin de fer du Yunnan. [voir Annexe 33. Carte de Saïgon, grand point de relai au croisement des deux grands courants touristiques mondiaux].

2. Saïgon, Haïphong et Réam : trois ports incontournables pour canaliser l'afflux touristique en Indochine

En 1920, les voyages des grands courriers, en services normaux, n'ont lieu que 2 fois par mois. La majorité des voyageurs internationaux se croisent au large des côtes indochinoises. Ils sont transportés par les malles anglaises, américaines, canadiennes, japonaises, hollandaises dont aucune ne fait escale en Indochine. Les lignes de navigation françaises desservent en 1925 d'une façon suffisante les ports de l'Indochine.

Malgré les efforts d'aménagement, le développement du tourisme en Indochine est considérablement gêné jusqu'à 1936 pour ces deux raisons essentielles. Les grands ports indochinois, Saïgon et Haïphong, ne sont pas sur le trajet habituel des paquebots étrangers qui assurent le trafic d'Extrême-Orient. Il est difficile d'obtenir que ces paquebots touchent 1'Indochine, même si les touristes qu'ils transportent le désirent. Les compagnies de navigation étrangères sont écartées par les difficultés et le temps que l'accès de ces deux ports comporte. Il leur faut un déroutement de deux jours pour atteindre et quitter Saïgon, port bâti sur la rivière, à 72 km du cap Saint-Jacques. Haïphong est plus près de la mer. Pourtant, ce port, situé au fond du golfe du Tonkin, nécessite un détour plus grand que Saïgon et ne permet pas toujours aux grands bateaux modernes de remonter en toute sécurité. Les navires étrangers n'ont aucune chance de trouver du fret dans des ports indochinois. La plupart des bateaux touristiques ne peuvent absolument pas, étant donné la longueur des navires modernes, affronter les sinuosités de la rivière de Saïgon. D'ailleurs, ces deux grands ports sont non seulement d'un accès difficile et coûteux, mais encore ils ne sont pas en 1936 reliés par une voie de communication rapide parce que le chemin de fer n'existe pas entre Tourane et Nhatrang, ce qui fait plus de 500 km.

En bref, ci-dessous les raisons semblent éloigner les paquebots étrangers des ports indochinois :

- Déroutement de 2 jours pour atteindre et quitter Saïgon situé en rivière ;
- Pilotage et taxes trop élevés ;
- Manque de passagers et de frets à prendre pour d'autres destinations ;
- Formalités administratives jugées excessives par les voyageurs (sûreté et douane). Il faut savoir que les ports voisins : Singapore et Hongkong, sont libres et que les formalités de séjour y sont inexistantes ou à peine soupçonnées ;
- Saïgon, le port d'embarquement, n'a pas de couleur locale qui retient spécialement les passagers.

Heureusement, le gouverneur général de l'Indochine décide en 1937 que les navires étrangers, transportant uniquement des touristes ne se livrant à aucune opération commerciale bénéficieraient sur la taxe de pilotage de la même ristourne que les navires français.

Malgré les efforts de l'administration, pour ces motifs, les touristes étrangers fréquentent peu l'Indochine. La seule voie par la quelle il y ait quelques apports avec des gens est la frontière du Siam par laquelle pénètrent des voyageurs venus de Penang et Bangkok qui viennent visiter Angkor et, la visite faite, s'en retournent par la même voie sans voir aucune des autres parties de l'Indochine dignes d'intérêt. Les agences de voyage, elles-mêmes ne font aucun effort en faveur de l'Indochine à cause sans doute des difficultés exposées ci-dessus. Tous les grands navires qui pourraient transporter des touristes en Indochine n'envisagent même pas, dans leur programme, l'éventualité d'un circuit auxiliaire traversant l'Indochine. Que ce soit à Bombay, à Calcutta, à Penang, à Singapour ou à Shanghai, personne ne propose aux touristes de visiter l'Indochine, et aucune agence de voyage n'organise de circuits à travers ce pays.

Si les vapeurs étrangers des lignes régulières des mers d'Extrême-Orient ne font pas d'escale en Indochine, par contre, leurs compagnies organisent des croisières en hiver, qui dans leurs tournées « Autour du monde » comprennent généralement l'excursion à Angkor. Ces paquebots, pourtant, n'abordent pas les ports indochinois. Ils déposent leurs passagers au port siamois de Bangkok d'où ceux-ci gagnent les temples d'Angkor par le chemin de fer, puis par autocar (380 km). Ces croisières, toujours rapides, ne consacrent à l'excursion d'Angkor, que 3 journées. De plus, celle-ci est un extra non compris forfaitairement dans le

prix du voyage. Les Messageries Maritimes comprennent vers 1935 le voyage d'Angkor dans son forfait de croisière (9 500 fr = 950 $, 7 800 fr et 5 900 fr)[522]. Par ailleurs, les touristes français et les passagers des Messageries Maritimes passent par Saïgon**.** Cela constitue un atout des Messageries Maritimes, malgré la vitesse restant à remédier par rapport aux autres compagnies étrangères, les Messageries Maritimes font escale directement à Saïgon pour les touristes qui voudraient visiter l'Indochine ou bien les « sportsmen » qui viennent juste pour la grande chasse à Dalat. Les croisières sont dédiées aux voyageurs du grand tourisme permettant de visiter plusieurs pays en Extrême-Orient. Réam, le port du Cambodge, pourrait être utilisé par les vapeurs étrangers se rendant ou provenant de Bangkok, pour embarquer leurs passagers ayant visité le Cambodge.

Les navires des grandes lignes étrangères reculent devant le temps perdu en raison du déroutement vers le port de rivière de Saïgon. Les touristes (grand tourisme international), passant au large des côtes indochinoises, manquent donc l'occasion de visiter les merveilles de l'Indochine, notamment les ruines d'Angkor. Ce n'est plus le cas depuis que l'administration a pris des mesures. Pour y amener ces touristes, on pourrait tout d'abord faire toucher les malles étrangères en un point de la côte indochinoise : au cap St-jacques ou à Camranh. Le cap St-Jacques détournerait très peu les navires et la communication avec Saïgon serait facile à établir par un service fluvial ou automobile, ou une ligne de chemin de fer. Camranh, dont la rade magnifique est célèbre depuis le séjour de l'amiral Rojdestvenski en 1902, est à proximité au Langbian et reliée par le chemin de fer à Saïgon. Le port de Camranh en Annam pourrait en être une bonne solution.

3. Le projet du port maritime de Camranh, en Annam, est-il la meilleure solution pour le développement touristique de l'Indochine en 1936 ?

Malgré son emplacement situé aux croisements des lignes maritimes touristiques et malgré ses patrimoines remarquables, l'Indochine reste jusqu'en 1935 ignorée des afflux du grand tourisme international en Extrême-Orient. Le port maritime de Camranh est secondé par le port fluvial de Bangoi et la ligne ferroviaire « Transindochinois ». Le projet du port

[522] ANOM, FOM, c.594, d.585, 1937, Rapport de M. Cl. Madrolle au sujet d'aménagement des territoires d'outre-mer, d'aménagement des routes et des voies de communication intercotidales.

maritime de Camranh est sans doute la meilleure solution pour le développent touristique de l'Indochine en 1936.

3.1. Atouts du port de Camranh depuis les premières installations en 1902

Camranh est considéré comme « une des plus belles et plus grandes baies du monde, la Baie de Cam-Ranh, située à 336 km de Saïgon »[523]. D'ailleurs, « Camranh, point d'escale pour les navires au long cours, est exactement placé sur la grande ligne d'Extrême-Orient»[524]. Le port de Camranh est situé sur la ligne droite qui joint Singapour à Hongkong, c'est la ligne maritime la plus fréquentée d'Extrême-Orient. Les paquebots y déposent les passagers pour Saïgon, les touristes pour les ruines d'Angkor, les gens désirants jouir du climat d'altitude de Dalat, les amateurs de tourisme cynégétique (chasse au gros gibier) en Annam (notamment au Langbian). Cette rade, immense et bien abritée, communique avec la mer par une seule passe. Ce port, d'une longueur de 12 km, d'une largeur de 6 km et d'une profondeur de 10 m à 35 m présente un abri très sûr car il est protégé des typhons par deux presqu'îles montagneuses. Cette profondeur est suffisante pour recevoir les plus grands paquebots. D'ailleurs, son accès facile permet aux touristes de débarquer ou d'embarquer beaucoup plus rapidement à Camranh qu'à Saïgon et à Haïphong. L'administration fait relier ce port à la ligne ferroviaire « Transindochinois » afin de faciliter et renforcer le tourisme en Indochine. Le port fluvial de Bangoi[525], situé au fond de ce port constitue un atout en termes de voie de communication en faveur du tourisme. Les deux points géographiques Camranh et Bangoi sont bien repérés dans les circuits et programmes touristiques en Indochine et notamment en Annam. [voir Annexe 34. Emplacement de la baie de Camranh].

La baie de Camranh est officiellement reconnue depuis l'installation du marquis de Barthlemy, en 1902. Les études de défense y sont menées[526] en 1903. Depuis cette date, des travaux importants y sont effectués. L'achèvement du premier appontement (sur des fonds

[523] GAUTHIER, *Le Tourisme en Indochine*., Paris, Publication de l'Agence économique de l'Indochine, 1933, p. 18.

[524] EBERTHARDT, *Guide de l'Annam*, Paris, A. Challamel Editeur, Librairie Maritime et Coloniale, 1914, p. 36.

[525] Bangoi en annamite signifie trois fleuves.

[526] Par le commandant Fillonneau et le capitaine Favelli.

de 7,6 m) est achevé en 1905. Ces travaux d'aménagement permettent à une escadre russe d'y embarquer et d'y séjourner. La première jetée est en construction en 1906 et est achevée en 1907. Les travaux de construction d'une défense mobile (type de Vauban) dans cette baie sont effectués pendant six mois à cette période. Pourtant, une dépêche de la métropole fait abandonner brutalement les travaux. A partir de 1910, les paquebots mixtes de la ligne commerciale de l'Indochine touchent Camranh. De 1911 à 1914, la maison de commerce Barthélemy et de Portales, offrant elle-même des services touristiques, y est installée. Cette maison entrepose du charbon et organise des expéditions de chasse. Un hôtel de 6 chambres, tenu par les comptoirs français du Sud-Annam, est mis en service pour les voyageurs en 1914. (Il est conseillé de réserver en avance les chambres par l'adresse télégraphique : Sanh-Hung Caranh.) Toutes ces organisations rendent service à l'œuvre d'unification des escales Phanrang-Nhatrang à la jetée de Dabac au fond de la baie de Camranh et à l'arrivée de la ligne ferroviaire « Transindochinois ». À Dabac (de la baie de Camranh), les trains viennent à la tête de la jetée et la navigation trouve une correspondance directe avec Nhatrang, tête de ligne du chemin de fer[527]. En fin 1914, Camranh est relié à Saïgon par la voie ferrée. De Phanrang - Tour Cham, l'embranchement de Xomgon mène vers de 1914 à 1916 les voyageurs en chemin de fer jusqu'à Dabang, pied de la chaîne annamitique (vers le haut plateau de Langbian dont la métropole est Dalat). En termes d'organisation touristique, si les passagers descendant des paquebots sont nombreux, un train spécial est organisé. [voir Annexe 35. Installation à la baie de Camranh en 1914].

Il est à noter que la baie de Camranh apporte elle-même de grandes valeurs pour le tourisme, notamment le tourisme sportif par les activités nautiques, ce qui est rare en Indochine et les expéditions de chasse. C'est à Camranh que l'agence du Yacht-Club de France pour l'Indochine s'installe. Elle est représentée par le marquis de Barthélemy et le comte de Houdedot qui sont membres correspondants du Saint-Hubert-Club. Les amateurs de yachting ou de chasse trouvent auprès d'eux les meilleurs renseignements comme les plus aimables directions. Dès l'année 1914, un service de location (à la journée ou au voyage) des canots à voiles français et des chaloupes à vapeur pour tous les points de la baie, y est effectuée. [voir Annexe 36. Des excursions aux environ de Camranh].

[527] Binhthuan, Khanhhoa, Langbian et Phanrang-Tour Cham.

3.2. L'aménagement du port de Camranh vers 1935 : de nouvelles possibilités pour le tourisme en Indochine ?

Malgré ces caractéristiques remarquables, le port de Camranh reste effacé sur le plan de voies de communication en Indochine, et en Extrême-Orient. La première réunion d'un comité d'étude de Camranh a eu lieu en 1930. Le syndicat d'initiative de Camranh est formé en 1933. Il prend en charge les études et les travaux d'aménagement de ce port. Il réussit à créer un trafic de marchandises à partir des ports à Banghoi et Camranh d'une importance considérable (de 8000 tonnes en 1934 à 25 000 tonné en 1935 et à un quota déjà évalué de 100 000 tonnes en 1936[528]. Ce trafic apporte tous les arguments pour attirer l'attention de l'administration pour un aménagement raisonnable.

Pour cette raison, l'administration fait vers 1935 des travaux d'aménagement dans ce port à l'intention des touristes : un débarcadère et un chemin de fer de raccordement avec la grande ligne Nhatrang-Saïgon. L'escale de Camranh ne demande aucun déroutement maritime et ne se fait qu'en quatre heures au maximum. Il suffit aux passagers des paquebots passant au large, après entente avec le commandant du navire, d'aviser par la transmission sans fil (TSF) quarante-huit heures à l'avance, la direction des chemins de fer à Saïgon pour avoir un wagon spécial à Camranh. Si on voulait un train spécial, l'avis doit être envoyé quatre jours à l'avance. Un service de chaloupes prend les passagers à bord pour les emmener au débarcadère. Grâce à cet aménagement, les touristes peuvent quitter leur bateau à Camranh pour visiter Saïgon et Angkor, et remonter à Penang, ou inversement. Ils peuvent ainsi débarquer à Penang, visiter Angkor et Saïgon, et reprendre le bateau à Camranh. Cet aménagement permet d'équiper le port de Camranh pour assurer le débarquement des touristes par des moyens confortables, et pour organiser leur répartition sur les centres touristiques de l'Indochine par les chemins de fer de l'Indochine. Ces derniers sont prêts à mettre à la disposition des touristes des trains de luxe avec wagons-lits et wagons-restaurants à l'arrivée de chaque paquebot.

[528] ANV1, RST, 10204, 1936, Note sur le tourisme en Indochine & le port de Cam-Ranh en Annam en 1936.

La création de moyens de débarquement faciles à Camranh permet aux touristes d'avoir accès à la ligne ferroviaire « Transindochinois » qui facilite beaucoup les questions logistiques liées directement au transport dans de bonnes conditions de confort. La création du port de Camranh pourrait être la meilleure solution pour le développement touristique de l'Indochine. D'une part, cette colonie dispose d'un point de contact avec les grandes lignes maritimes étrangères d'Extrême-Orient : le port de Camranh. D'autre part, l'Indochine dispose d'un moyen rapide et confortable pour traverser son territoire en passant par le port de Camranh. L'achèvement du « Transindochinois » en 1937 les trains iront directement et sans changement de Hanoï à Saïgon en trente-deux heures, assurant aux touristes des conditions de transport aussi confortables que possible. La création de moyens de débarquement faciles à Camranh, ainsi que l'existence du « Transindochinois » bien équipé de Hanoï à Saïgon contribue à modifier la situation de l'Indochine touristique à la fin des années trente. La création du port de Camranh pourrait être la meilleure solution pour le développement touristique de l'Indochine. D'une part, 1'Indochine dispose du port de Camranh comme point de contact avec les grandes lignes maritimes étrangères d'Extrême-Orient. Ce point est complémentaire voire le meilleur pour de l'Indochine par rapport aux ports de Saïgon, Haïphong, Réam et Tourane. D'autre part, l'Indochine dispose du port de Camranh comme accès rapide et confortable dans la traversée de son territoire. Toutefois, la crise économique ne permet pas de réaliser un aménagement complet comme il faut pour le port de Camranh. Prenant conscience que l'aménagement complet du port de Camranh puisse apporter des possibilités futures de tourisme en Indochine, le ministre des Colonies décide à la fin des années trente d'aménager ce port. De nouveau, cette décision ne sera jamais réalisée en raison de la guerre qui s'approche.

CHAPITRE DOUZIEME

L'ÉTABLISSEMENT DE CIRCUITS POUR L'INDOCHINE TOURISTIQUE

Il est à noter que l'Indochine est moins accessible aux Français que l'Afrique du Nord. La durée des déplacements, leur coût élevé éloignent une grande partie de la clientèle française. « L'Extrême-Orient se trouve placé bien plutôt dans le domaine d'action du grand tourisme international et plus particulièrement du tourisme américain»[529]. « L'Indochine sur la route d'Extrême-Orient d'un part, sur le prolongement de la route transpacifique d'autre part est placée dans des conditions au moins aussi favorables que Java qui a su capter à son profit une part considérable du trafic touristique de l'Extrême-Orient.

Or la très grande partie de ce mouvement passe devant l'Indochine sans y arrêter et encore moins y séjourner. »[530] Pourtant, l'Indochine est un des pays les plus intéressants de l'Extrême-Orient tant au point de vue de la nature qu'à celui de l'art.

Jusqu'en 1931, les Américains négligent l'Indochine. Grâce aux efforts de « propagande » touristique menée par l'administration, ce type de clientèle connaît déjà les richesses et les beautés de cette colonie asiatique. Ces clients entendent être traités et reçus comme ils le désirent. Les agences de voyage étrangères déjà installés en Indochine, suivent avec attention l'œuvre de l'aménagement et assurent, le moment venu, y attirer les touristes internationaux. Il est à noter que les efforts récents tentés par les compagnies françaises de navigation et plus spécialement celle des Messageries Maritimes pour opérer un mouvement national d'intérêt et de curiosité vers cette colonie française en Extrême-Orient. D'ailleurs, la propagande poursuivie par le gouvernement général est aussi bien dans l'intérieur qu'à l'extérieur de l'Indochine continue à attirer dans les années trente un nombre accru de touristes. Afin d'assurer la réception touristique, les établissements de circuits pour l'Indochine doivent s'effectuer parallèlement avec l'œuvre d'aménagement en faveur du tourisme.

---

[529] ANOM, FOM, c.594, d.577, 1928, Lettre n^0 448S du 6.7.1928 du gouverneur général en p.i de l'Indochine au ministre des Colonies au sujet des vœux de la section du Tourisme du Conseil Supérieur des Colonies.

[530] ANOM, FOM, c.594, d.582, 1931, Rapport de présentation au comité central du tourisme, le 9.3.1931 au sujet de l'organisation du tourisme en Indochine.

I. La création de circuits routiers en Indochine

Les voies de communication routière jouent un rôle de première importance à l'intérieur de l'Indochine. Pour s'y déplacer, le moyen de transport le plus utilisé par les touristes est l'auto : rapide et permettant des horaires souples, des déviations d'itinéraires, une grande commodité pour la visite des villes et des points intéressants, elle réunit tous les suffrages. L'organisation des circuits automobiles en Indochine paraît analogue à celle des circuits dont la Compagnie Transatlantique dote l'Afrique du Nord. Toutefois, ceux de l'Afrique du Nord semblent plus adaptés et plus efficaces. (L'organisation des circuits automobiles en Indochine est analogues à celle des circuits dont la Compagnie Transatlantique dote l'Afrique du Nord paraît très désirable). Pourtant, les situations ne sont pas les mêmes entre les deux pays. L'Afrique possède un réseau routier complet. En 1931, l'Indochine est équipée de voies de communication considérables. Toutefois, seulement les deux parcours principaux permettent une circulation permanente des automobiles pour le confort des voyageurs occidentaux. Ce sont les parcours de Hanoï à Saïgon et de Saïgon à Angkor. Tous les deux font partie de la Route Mandarine. Comme ils possèdent tous l'attrait des sites et monuments les plus remarquables d'Indochine, ces deux parcours sont également des circuits touristiques. Ces circuits seront présentés dans l'ordre d'importance basé sur la réputation touristique des sites.

1. Le circuit de Saïgon à Angkor

Ce circuit mène des touristes aux ruines d'Angkor, le premier site d'attraction d'Indochine reconnu mondialement. La ligne routière de Saïgon à Angkor est équipée de cars comparables aux meilleurs de France par la Société des Transports et Messageries de l'Indochine. L'accès aux ruines d'Angkor est donc assuré depuis 1931 dans les meilleures conditions de régularité, de prix et de confort. À part les moyens de transport, il faut attirer d'avantage les voyageurs et renforcer l'afflux touristique par une bonne organisation et une bonne réception hôtelière et touristique. Des hôtels les accueillent et les traitent suivant leurs besoins et leurs exigences. Pour le grand tourisme en Extrême-Orient, « le tronçon Saïgon-Angkor n'est qu'un élément d'un circuit de caractère plus général Saïgon-Angkor-Bangkok-Penang-Singapour et inversement. [….] seul coupable de dériver et de maintenir les flots de touristes en majorité étrangers, clients des périples « tour du monde » qui

viennent déferler presque à nos portes, à Manille, Java, et Singapour. Il faut donc assurer la liaison directe pour Angkor par le chemin de fer Siamois »[531].

2. Le circuit de Saïgon à Hanoï

Le circuit de Saïgon à Hanoï fait partie de la Route Mandarine. Celle-ci est en 1928 presque en parfait état. Cependant, certains parcours sont ralentis par l'obligation de franchir les passages par les bacs. Ce circuit offre déjà depuis 1928 aux touristes des facilités et agréments certains. Puis, la plus part des bacs sont supprimés en 1931, les voyageurs peuvent aller de Saïgon à Quinhon sans en rencontrer un seul depuis 1930. La section Saïgon-Nhatrang par Djiring et Dalat, très intéressante du point de vue touristique, est très bien aménagée. Après Nhatrang, terminus des chemins de fer du Sud en 1931, la liaison est faite jusqu'à Tourane par un service automobile rapide et confortable. Il est à noter que la liaison automobile entre Tourane et Nhatrang, est assurée par des services libres et également par le service subventionné confié à la société des transports automobile du centre Annam. Cette entreprise est organisée uniquement pour le transport des indigènes. Les Européens doivent cependant, en cas de nécessité, recourir aux services de cette entreprise mais ils n'y trouvent ni aise, ni satisfaction. L'achèvement de la ligne ferrée Hanoï-Hué permet d'envisager une amélioration immédiate de cette situation. À ce sujet, la direction des chemins de fer d'Indochine étudie, sous instruction du gouverneur général de l'Indochine, la création d'un service automobile rapide entre Tourane et Nhatrang en relation avec les trains directs en provenant ou en direction suivant le lieu, soit d'Hanoï, soit de Saïgon. Ces pourparlers aboutissent à une convention conclue avec la société des transports automobiles du centre Annam et elle entre en vigueur le premier novembre 1928. Les voitures employées seront du type de limousine à six places d'une force de dix-huit chevaux, capables de marcher à pleine charge de voyageurs. Outre une charge de 300 kilos pour les bagages et les sacs postaux à une vitesse moyenne de 50 km à l'heure. Le confort est d'ailleurs assuré par des fauteuils Pullman. De Tourane à Hué, la route traversant le col des Nuages est particulièrement pittoresque. Le dernier inconvénient en termes de voie de communication était le passage du bac au pied du col des Nuages. Il est déjà remplacé par un pont en 1931. Le train parcourant Saïgon-Hanoï demande soixante heures depuis 1928.

[531] ANOM, FOM, c.594, d.577, 1928, Lettre n^0 448S du 6.7.1928 du gouverneur général en p.i de l'Indochine au ministre des Colonies au sujet des vœux de la section du Tourisme du Conseil Supérieur des Colonies.

Depuis l'achèvement dela ligne ferroviaire « Transindochinois » en 1937, les trains vont directement de Hanoï à Saïgon en trente-deux heures.

« Le circuit Hanoï-Saïgon dans sa première section Hanoï-Hué n'a que peu d'intérêt au point de vue tourisme. […] Le chemin de fer achevé depuis peu, le double entièrement et des efforts sérieux sont faits pour y faire circuler des trains rapides pourvues de wagons confortables» [532] en 1928. L'Indochine vient d'acquérir deux wagons-restaurants et commande également des wagons-couchettes en 1928. Un train directe permet, une fois par semaine, d'aller de Hanoï à Hué en seize heures. Hanoï, grande capitale, est dotée d'un réseau routier permettant d'accéder facilement aux régions pittoresques de la moyenne et de la haute région du Tonkin. Le circuit de Saïgon et ses alentours au Tonkin permettent aux touristes de contempler des curiosités de la baie d'Along et de celles des lacs Babe. Ce circuit nécessite initialement une composition de plusieurs moyens de transport : automobile (de Hanoï à Chora), barques (de Babe à Chodien) et le retour (par le chemin de fer minier). Pour la visite de ces lacs, une embarcation à 2 moteurs, prête à être mise en service en 1931, est construite et équipée par l'école pratique d'Industrie de Haïphong sur les fonds du budget général. L'organisation touristique pour des visites individuelles est réalisée avant 1931 par l'affectation à la baie d'Along de deux canots automobiles. En 1931, il n'existe qu'une seule voie atteignant ces lacs. Toutefois, Hanoï, capitale administratif de l'Indochine et à la fois la métropole du Tonkin a un grand défaut en termes de communication. Elle est en dehors des grandes lignes de navigation. Pour cette raison, afin d'améliorer l'organisation du tourisme indochinois, les échanges en 1928 entre le ministre des colonies et le gouverneur général de l'Indochine portent sur la nécessité de relier Haïphong à Hongkong pour une ligne de navigation dotée des bateaux moins importants que les paquebots mais permettant quand-même la stabilité et le confort comme celui des paquebots. Haïphong est enfin relié en 1931 à Hongkong par une ligne maritime française subventionnée mais ses bateaux d'un tonnage trop faible n'arrivent pas à assurer une prestation suffisante en mer aux touristes. Il faut réaliser un service reliant la ligne côtière à celle de Hongkong. Ce qui assure la liaison entre le port de Haïphong à celui de Saïgon. Cela permet d'une part, la visite de la baie d'Along et du Tonkin et d'autre part la

[532] ANOM, FOM, c.594, d.577, 1928, Lettre n^{0} 448S du 6.7.1928 du gouverneur général en p.i de l'Indochine au ministre des Colonies au sujet des vœux de la section du Tourisme du Conseil Supérieur des Colonies.

visite de Hué et de ses environs. Le port de Tourane est un point d'arrivée et de transfert des afflux touristes pour la destination touristique de Hué.

En résumé, depuis 1931, la question du développement du tourisme en Indochine ne doit plus rester cantonner aux seules régions favorisées naturellement. Elle doit avoir un programme d'ensemble défini. L'Office indochinois du Tourisme, en tant qu'organisme exécutif du comité central du tourisme d'Indochine, prend la responsabilité d'améliorer les moyens de transport (chemin de fer, auto, chaloupe) et de les mettre à disposition des passagers. Pour cette mission, cette structure d'Etat doit coordonner les activités de différentes branches de commerce ou d'industrie se rapportant au tourisme (compagnies de navigation, compagnies de chemin de fer, société de transport ou automobiles, hôtels, bungalows, etc. notamment les sociétés subventionnées de l'administration). Cet organisme exécutif du tourisme officiel doit faire réaliser l'adaptation des transports aux besoins du tourisme (modernisation du matériel de transport des voyageurs des réseaux nord et sud : wagons restaurant, wagon couchettes, etc.).

II. L'organisation des circuits touristiques en Annam

1. Hué, capitale de l'Annam, point de repère des deux sous-sections du circuit Saïgon-Hanoï traversant l'Indochine

Hué, capitale de l'Annam, est le point de repère des deux sous-sections du circuit Saïgon-Hanoï traversant l'Indochine.

La section Hué-Hanoï

La section Hué-Hanoï, il n'en est plus de même en termes de paysage, sauf à la Porte d'Annam, aux environ de Vinh et de Hué. L'équipement hôtelier de la section Hué-Hanoï est en 1931 médiocre et insuffisant pour un trafic de voyageurs groupés. Heureusement, le chemin de fer fait des efforts considérables pour y faire circuler les trains rapides pourvus de wagons-restaurants et de wagons-lits très confortables. Un train direct permet, deux fois par semaine (une seule fois en 1928), de se rendre de Tourane à Hanoï en 20 heures (en 1928 est en 21 heures).

La section Hué-Saïgon

« La section Hué-Saïgon présente un attrait beaucoup plus vif, et de nombreux points ou sites remarquables»[533]. La route qui les unit est en presque parfait état en 1928, mais de simples bacs assurent encore le passage des grands cours d'eau, descendant de la chaîne annamitique. La circulation y devient donc aléatoire à l'époque des grandes pluies qui gonflent les torrents et inondent la chaussée. D'ailleurs, les typhons et les grands vents d'été viennent aussi s'ajouter à ces difficultés à certaines époques. L'administration a pour tâche de réduire ces obstacles. La construction des ponts est nécessaire pour le centre de l'Annam. En 1928, un pont sur le Song-da-rang et l'autre sur la rivière de Nhatrang sont en cours de réalisation. L'œuvre est considérable, lourde de difficultés et de charges financières.

2. L'Annam, point de passage pour le développement touristique de l'Indochine

L'Annam possède deux centres d'intérêts touristiques de première importance. Hué et ses alentours font partie des « Trois des Merveilles du Monde […] font la gloire de l'Indochine »[534]. Dalat, « ville du printemps éternelle » et ville à l'inspiration européenne, possède non seulement la station d'altitude la plus importante de l'Indochine pouvant rivaliser avec les stations d'altitude reconnues mondialement mais aussi son atout en termes de tourisme cynégétique attirant les « sportsmen » du grand tourisme international. En termes de logistique, Tourane et Nhatrang sont les deux points incontournables car leurs contributions en faveur de l'organisation touristique dépassent les intérêts de l'Annam et l'afflux touristique en Indochine. Tourane est une grande ville portuaire de l'Indochine (juste après les ports de Saïgon et de Haïphong). Ce port, le plus important de l'Annam, est le point d'escale des paquebots pour visiter l'Annam. D'ailleurs, Tourane possède des richesses patrimoniales tant naturelles que culturelles, notamment les fameuses ruines Cham, dont le sanctuaire de Myson, classée par l'Unesco en 1999. Nhatrang est une grande ville balnéaire de l'Indochine et elle apporte une contribution, en termes de communication, aussi importante mais complémentaire que celles de Tourane. Nhatrang est secondée par le port de Camranh car il possède des atouts pour devenir le port le plus important de

[533] ANOM, FOM, c.594, d.577, 1928, Lettre n^{0} 448S du 6.7.1928 du gouverneur général en p.i de l'Indochine au ministre des Colonies au sujet des vœux de la section du Tourisme du Conseil Supérieur des Colonies.

[534] « Publicité », *Extrême-Asie*, revue indochinoise illustrée, organisme officiel de Bureau du Tourisme en Indochine, mai 1930.

l'Indochine. Pourtant, la crise économique et la guerre ne permettent pas à l'administration de réaliser ce projet[535]. D'ailleurs, Nhatrang est le centre du parcours sud de l'Annam central (Quinhon-Nhatrang-Phanthiet), qui est située le long de la Route Mandarine et qui donne accès vers le fameux haut plateau du Langbian dont la métropole est Dalat. Par ces caractéristiques, Nhatrang assure elle-aussi les questions liées à la logistique, ce qui est indispensable pour le tourisme en Indochine[536].

L'administration doit assurer un aménagement touristique efficace et une bonne coordination via l'office central du tourisme indochinois (organisme d'exécution du tourisme en Indochine). Cet aménagement a pour but de seconder ces circuits en Annam qui sont incontournables pour le tourisme en Indochine. Cela permet de mobiliser et d'organiser le service de transport en faveur de sa clientèle touristique.

2.1. Le parcours conduisant à la grande station d'altitude de Dalat, centre du tourisme cynégétique

« Le parcours des 2 itinéraires conduisant à Dalat, en provenant de Saïgon ou de Bangoi**,** présentent une succession de sites merveilleux»[537]. Dalat est une ville d'inspiration européenne, une station d'altitude rivalisant avec les stations reconnues mondialement et un centre du tourisme cynégétique. Pour arriver à Dalat, les touristes des paquebots débarquent à Saïgon. De ce port, ils prennent soit l'automobile, soit le train pour aller à Dalat. Pour ceux qui prennent la route, Dalat est accessible du sud par Blao (en 305 km demandant cinq heures de route) et par la côte et Phanthiet (en 380 km en huit heures). Dalat est également accessible du nord par la Route Mandarine (route coloniale $n^0$1). À Tour Cham à Phan rang, il faut faire un détournement pour se rendre à Dalat (113 km en trois heures d'automobile).

Dalat est également joignable par chemin de fer. La ligne ferrée directe de Saïgon à Dalat offre des wagons et des wagons-lits. Le train prend le départ tous les soirs de Saïgon

[535] [Voir Partie 3. Chapitre 11. II. 3. Le projet du port maritime de Camranh, en Annam, est-il la meilleure solution pour le développement touristique de l'Indochine en 1936 ?].

[536] [Voir Partie 3. Chapitre 12. II. 2. 4. Le parcours traversant Quinhon-Nhatrang-Phanthiet, relais logistiques conduisant aux hauts plateaux de l'Annam, à Hanoï et à Saïgon].

[537] La France touristique, thermale, climatiques-France d'outre-mer, *Indochine (Annam, Cambodge, Cochinchine, Laos-Tonkin). Renseignement sur les stations françaises climatiques-Thermales- Touristiques*, Paris, Fascicule 23, Imprimée en France, 1939, p.6.

à 21h et arrive à Dalat à 8h33 le lendemain. Dalat est aussi accessible du nord par les voies ferrées. L'embranchement de Tour Cham à Dalat offre également des wagons-lits. Un service quotidien est assuré. Le train arrive à Dalat également à 8h33.

2.2. Le parcours conduisant à Hué, capitale de l'Annam

Hué, la capitale de l'Annam et une des « Trois des Merveilles du Monde […] font la gloire de l'Indochine »[538] se trouve à 15 500 km de Marseille. Ce voyage demande pour un circuit simple trente-quatre jours. Les paquebots embarquent soit directement à Tourane, soit à Saïgon et à Haïphong, ports d'arrivée de l'Indochine. Ils font escale à Tourane. Hué est accessible du sud par Tourane, par le train (106 km), par l'automobile. La capitale de l'Annam est également joignable du nord par le chemin de fer (688 km), en automobile par la route mandarine (567 km).

2.3. Le parcours conduisant à Tourane, port le plus important de l'Annam

Tourane, ville portuaire le plus important de l'Annam, se situe à 15 400 km de Marseille. Ce voyage maritime demande trente-trois jours. Tourane est accessible par Port-Saïd, Suez et Saïgon. À la fin des années trente, il y a de Marseille quatre départs de paquebots par mois à destination de Tourane dont trois sont assurés par la compagnie des Messageries Maritimes et un par celle des Chargeurs Réunis. Tourane est reliée par le chemin de fer, vers le nord, à Hanoï et à Haïphong par Hué, Donghoi, Vinh. Il est lié par le sud à Quinhon et à Saïgon.

2.4. Le parcours traversant Quinhon-Nhatrang-Phanthiet, relais logistiques conduisant aux hauts plateaux de l'Annam, à Hanoï et à Saïgon

L'ensemble des villes Quinhon, Nhatrang et Phanthiet, situées au sud de l'Annam, constitue une base logistique indispensable aux parcours conduisant à la fois aux plateaux centraux de l'Annam (dont Dalat), et à Hanoï, Saïgon, deux extrémités nord et sud de l'Indochine.

Quinhon, de 303 km du sud de Tourane, est un centre très commercial, une ville portuaire et une station balnéaire régionale. Les paquebots et les bateaux desservant

[538] « Publicité », *Extrême-Asie*, revue indochinoise illustrée, organisme officiel de Bureau du Tourisme en Indochine, mai 1930.

Singapore, Saïgon et Haïphong, font escale à Camranh (port à proximité de Nhatrang) et à Tourane. L'agence des Messageries Maritimes, celle de la compagnie côtière de l'Annam et le représentant de la compagnie des Chargeurs Réunis se trouvent à Quinhon. Nhatrang, de 213 km du sud de Quinhon et de 450 km du nord de Saïgon, est la station maritime la plus importante du sud de l'Annam. Elle est située à proximité de Camranh. Ce port est desservi par les lignes annexes et les caboteurs, où la navigation trouve une correspondance directe avec cette station maritime. La compagnie côtière de l'Annam fait escale à Nhatrang. Les voyageurs qui préfèrent le train peuvent joindre le « Transindochinois » traversant l'Indochine sur la longueur de Hanoï à Saïgon. La ligne ferrée est à 6 km de cette ville. A 104 km de Nhatrang, la gare de Tour Cham (Phanthiet) donne accès à Krongpha, pour le Langbian (Dalat). Encore dans la direction vers le sud, Phanthiet, grand port de pêche et grande station balnéaire à l'échelle locale, se situe à mi-étape sur le parcours Nhatrang-Dalat. Elle est reliée par le chemin de fer et par la Route Mandarine. Cette ville est à 200 km de Saïgon et à 180 km de Dalat, par la route Djiring.

Ces trois villes villes Quinhon, Nhatrang et Phanthiet sont toutes joignables à Hanoï et Saïgon par la voie maritime, par la ligne ferroviaire « Transindochinois » et par la Route Mandarin, circuit de Saïgon à Hanoï. Ces trois villes sont accessibles à la région des hauts plateaux de l'Annam par voies routières (chemin de fer et automobile). Elles occupent un emplacement de mi-étape dans les sous-sections du sud de l'Annam vers Saïgon et vers Dalat et autres chefs-lieux de la région des hauts plateaux de l'Annam. Elles offrent un relais logistique non seulement par leurs contributions en faveur des voies de communication mais aussi par leurs contributions hôtelières (hébergement et restauration)[539]. L'ensemble des villes Quinhon-Nhatrang-Phanthiet, situées au sud de l'Annam, joue un rôle indispensable au développement touristique de l'Indochine.

[539] [Voir Partie 2. Chapitre 7. III. Les hôtels de l'Annam, parties intégrantes des travaux du programme d'aménagement hôtelier de l'Indochine].

CHAPITRE TREIZIEME

LES ATOUTS PATRIMONIAUX DE L'ANNAM, PILIERS DU DEVELOPPEMENT TOURISTIQUE DE L'INDOCHINE

Ce chapitre a pour but de présenter l'Annam comme reflet de toute l'Indochine en termess de ressources patrimoniales. Ces dernières sont reconnues, voire classées par les outils de la « propagande » touristique comme incontournables pour les visiteurs. Du point de vue touristique, elles seront présentées par ordre d'importance dans des guides de grande réputation et font l'objet d'une publicité largement diffusée. Il s'agit d'une des « Trois des Merveilles du Monde […] font la gloire de l'Indochine », du « 2e site de l'Indochine » et du « paradis des chasseurs ». D'une part, ce chapitre contribue à fournir le passeport culturel pour décoder la civilisation des annamites dans le contexte des politiques patrimoniales de l'Indochine. Cela permet de comprendre pourquoi l'Annam est considéré comme « centre de l'Asie Française »[540] qui attire les touristes culturels. D'autre part, ce chapitre présente les ressources cynégétiques en lien étroit avec la réglementation de la chasse et la création des parcs nationaux. Cela détermine la réception raisonnable et durable des « sportsmen » du « grand tourisme international ». Ces atouts de l'Annam créent les bases solides pour le développement du tourisme en Indochine.

I. Des ressources patrimoniales permettant une diversité touristique

1. L'Indochine : des ressources patrimoniales culturelle et naturelle de grande qualité

Occupant une superficie de 740 400 km, « L'Indochine française est aussi riche en monuments grandioses, sites et panoramas merveilleux, en climats divers, peuplades curieuses et terrains de chasse fameux que l'Inde, le Japon, les Philippines, Java ou l'Afrique tropicale »[541]. Elle présente des caractères qui lui donne un charme si exceptionnel : des baies de beauté unique faisant partie des merveilles du monde ; des côtes admirablement variées formant des plages indéfinies ; des falaises abruptes et pittoresques ;

[540] Bureau du tourisme de Hué, *Notice touristique sur Annam*, Hanoï, Imprimerie d'Extrême-Orient, 1926, p. 7.

[541] BOUVARD Pierre et MILLET, *Dalat, sanatorium de l'Indochine française. La chasse au Lang-Bian. Nouveau guide illustré*, Bergerac, Imprimerie générale du Sud-Ouest (J. Casranet), 1920, pp. 3-4.

des montagnes escarpées ou des collines aux lignes harmonieuses ; des forêts vierges écrasantes par leur masse et leur étendue ; des fleuves majestueux ; et des lacs immenses. De riches civilisations, fondées par des peuples conquérants venus de l'Inde ou de la Chine occidentale, sont adoptées en Indochine : civilisation des annamites (celle des Viet)[542] et la civilisation Cham. L'empire Cham laisse notamment des empreintes remarquables notamment à Angkor (Cambodge) et à Myson dans son ensemble (Annam). La civilisation Viet se traduit par ses monuments intacts ; par Hué (la ville impériale et ses alentours); par les villes et villages centenaires ayant conservé leur cachet et leurs industries indigènes. Ses temples et monuments en partie ruinés sont aussi imposants et aussi admirables que les plus fameux de Birmanie[543]. Enfin, l'Indochine est connue pour ses régions giboyeuses propres à attirer les chasseurs grâce à l'abondance et à la variété de sa faune. Couverte de profondes forêts vierges, l'Indochine possède des terrains de chasse comparables à ceux de l'Afrique. L'Indochine mérite d'attirer les touristes et les grands chasseurs type « sportsmen » qui entreprennent des voyages vers l'Extrême-Orient. On peut voyager à toute époque en Indochine, mais si on le peut, il est préférable d'y venir de fin septembre à avril.

2. L'Annam : des richesses patrimoniales satisfaisant tous les types de touristes

L'Annam d'une superficie de 147 500 km^2 est enclavé entre la chaîne annamitique qui le sépare du Laos et la mer de Chine. Il s'étend sur une longueur de 1 200 km sur un total de 1 700 km des côtes indochinoise figurant une immense S dont le sommet est au Tonkin et la base en Cochinchine. « L'Annam, centre de l'Asie Française, offre à profusion aux visiteurs des richesses historiques, des monuments imposants, des sites merveilleuses, de rares sensations d'exotisme »[544]. Ce pays de l'Union indochinoise réunit, dans son immense étendue, tout ce qui attire et enchante le touriste : des sites naturels incomparables, des monuments remarquables, de beaux produits des deux civilisations (Viet et Cham), qui font l'admiration de l'artiste et du savant, une population qui a gardé ses usages et ses coutumes pittoresques[545].

---

[542] GOURDON Henri, *Tourisme en Indochine*, Colonies et Marine, Paris, Imprimerie de Vaugirard, 1920, 23 p. (Publication de l'Agence économique de l'Indochine).

[543] BERGERAC, *Nouveau guide illustré*, Imprimerie générale du Sud-Ouest (J. Casranet), 1920, 75 p.

[544] Bureau du tourisme de Hué, *Notice touristique sur Annam*, Hanoï, Imprimerie d'Extrême-Orient, 1926, p. 7.

[545] Collection du Vieux Hué, *L'Annam, notice touristique*, Hanoï, Imprimerie d'Extrême-Orient, 1919, 10 p.

Pour les touristes qui aiment la découverte des sites, ils sont séduits et enchantés, en Annam, par la succession des sites pittoresques, les rochers du Thanhhoa, les grands fleuves du Nghean et du Quangbinh, les baies et lagunes miroitantes, les plages de Hué, de Tourane, de Quinhon, de Nhatrang, de Phanthiet, les beaux paysages de Hué mytique et les massifs puissants de la Porte d'Annam, du Col des Nuages, du Varella pittoresques. À chaque étape, le paysage varie et passe du grandiose au charme, du tourmenté au classique, du sauvage au délicatement nuancé.

Les touristes, férus d'histoire et de culture, peuvent traverser le pays d'origine de la dynastie Nguyen (à Thanhhoa) et parcourir Hué, la ville impériale, et ses alentours. Quant aux touristes aimant l'archéologie, ils peuvent se passionner pour les vestiges de la civilisation Cham à partir de la Porte d'Annam mais surtout à partir de Tourane. Les touristes-artistes peuvent contempler, à Hué, dans les palais, dans les temples, les manifestations de l'art annamite les plus captivantes par leur « cachet exotique » et leur grâce. Le Palais impérial à Hué et les tombeaux des empereurs d'Annam sont les monuments les plus importants et les plus remarquables de l'art annamite. Les touristes-ethnologues peuvent découvrir, faire connaissance avec les Kinh dans les plaines côtières et les différentes ethnies qui vivent dans les montagnes de l'Annam. Dans les provinces, de nombreuses citadelles anciennes, pagodes et monuments divers, doivent également retenir leur attention. Les touristes-chasseurs trouvent, à quelques heures de tous les centres provinciaux, de grands terrains de chasse. Les touristes-curistes sont satisfaits des stations d'altitudes, des stations maritimes et des sites hydrominéraux de grande qualité de l'Annam. L'époque la plus favorable pour voyager en Indochine et visiter l'Annam est de février au début de juin or de fin septembre à avril[546].

[546] Les saisons y sont bien définies : la saison sèche et la saison des pluies. La première commence à la mousson Sud-Ouest, vers mi-avril pour finir fin-août, la seconde commence avec la mousson Nord Est, vers septembre pour finir en avril. La saison sèche est la saison chaude : le thermomètre enregistre une moyenne de 28 à 30^0 C. Pendant la saison des pluies, en l'occurrence l'hiver, la température moyenne est 23°. Exceptionnellement, le thermomètre descend à 18^0 C et même 13^0 C.

II. Hué, une des « trois des merveilles du monde […] font la gloire de l'indochine »[547]

Très peu de recherches traitent Hué en tant qu'une des « Merveilles du Monde » et en tant qu'une grande destination touristique de l'Indochine. La thèse d'Aline Demay soutenue en 2011[548], la thèse d'Erich DeWald soutenue en 2012[549] et la thèse de Raymond Files Lawrence soutenue en 2009[550] ont porté sur les questions liées au tourisme en Indochine, dont en Annam. Toutefois, aucune de ces thèses n'étudie spécifiquement les valeurs culturelles et civilisées de Hué, la capitale de l'Annam. Ces valeurs constituent un « pass » afin de prendre pourquoi l'Annam est considéré comme « centre de l'Asie française »[551]. Les sources documentaires portant sur ce sujet viennent d'une part de grandes archives en France et au Vietnam[552], des « Bulletin de l'Association des Vieux Amis de Hué », de l'« Association des Vieux Amis de Hué » et notamment des archives du centre de conservation des monuments historiques de Hué, etc. D'autre part, notre thèse a été enrichie par les recherches documentaires, des relevées de terrain et des entretiens des témoins, des historiens et des élus franco-vietnamiens effectués de 2014 à 2016 dans le cadre d'un projet franco-vietnamien[553].

Hué, la capitale de l'Empire d'Annam, offre un passage incontournable pour comprendre la culture et la civilisation autochtone (civilisations Viet et Cham). Ce bagage

---

[547] « Publicité », *Extrême-Asie*, revue indochinoise illustrée, organisme officiel de Bureau du Tourisme en Indochine, mai 1930.

[548] DEMAY Aline, *Tourisme et Colonisation en Indochine 1898-1939*, Thèse, Université de Montréal, 2011, 257 p.

[549] DEWALD Erich, *Vietnamese tourism in late-colonial central Vietnam, 1917–1945*, Thesis, University of London, 2012, 225 p.

550 RAYMOND FILES Lawrence, *Bach Ma, Historical archeology at a French Colonial Hill Station, Central Vietnam, 1930-1991*, Thesis, University of New England, 2009, 269 p.

[551] Bureau du tourisme de Hué, *Notice touristique sur Annam*, Hanoï, Imprimerie d'Extrême-Orient, 1926, p. 7.

[552] ANOM, ANV4, ANV1, BNF, EFFEO à Paris, APTTH, etc.

[553] Ces recherches documentaires tant au Vietnam qu'en France, ainsi que des relevées de terrain, des entretiens des des témoins, des historiens et des élus franco-vietnamiens sont effectués par nous-mêmes de 2014 à 2016 dans le cadre du programme de développement du tourisme culturel dans la province de Thua-Thien Hué (Vietnam). Ce programme (PRODETOUR HUÉ 2) est financé par l'ex-région Poitou-Charentes, la région Nouvelle-Aquitaine et le ministère des Affaires Étrangères et Européennes dont les maîtres d'œuvre sont l'université de La Rochelle et l'école nationale du tourisme de Hué. J'en ai pris la coordination du côté vietnamien et pris part aux recherches documentaires, aux relevés de terrains, aux entretiens et à la rédaction des medias d'interprétation (panneaux, films, expositions numériques). Ces travaux ont été accompagnés par l'université de La Rochelle et sous la direction de M. Augeron, chef de projet, maître de conférence-habilité à diriger des recherches, université de La Rochelle.

culturel et civilisé permet aux touristes d'avoir des expériences uniques durant leur séjour en Annam, « centre de l'Asie Française ».

1. Hué, passeport pour le tourisme culturel en Indochine

L'identité culturelle de l'Empire d'Annam (notamment la civilisation Viet) constitue son propre et profond charme. L'esprit du lieu se présente partout, quotidiennement et naturellement par son peuple, par son mode de vie, ses coutumes, ses croyances religieuses, etc. malgré le contact de la civilisation européenne depuis le XIVe siècle. Cela contribue à donner à l'Annam cet attrait et ce charme qui attirent considérablement les touristes. « Hué représente, avec Angkor et la baie d'Along, une des trois merveilles de l'Indochine et peut-être la première et la plus belle des trois, à cause de ce charme complexe et profond qui s'impose au touriste dès les premiers contacts avec la Capitale »[554]. La chaîne de l'Annam étagée sur quatre lignes successives se rapproche de la côte et crée autour de Hué un immense paravent géomancien qui la protège. Hué se compose de trois parties : la ville annamite (sur la ville gauche), la ville française (sur la rive droite) et la ville marchande (sur le long du canal). La première se compose ainsi de trois enceintes : la citadelle, immense carrée de 2 400 m de côté, fortifiée à la Vauban, le palais impérial et l'enceinte interdite pour la famille royale. Un pont de 400 m relie la citadelle et la ville marchande à la ville européenne. C'est la ville annamite qui constitue une grande attraction culturelle touristique et qui est le passeport pour découvrir la culture annamite. Désormais, la désignation Hué est naturellement consacrée à cette ville annamite.

2. Le « Pass » déterminant de plan d'urbanisme de Hué et l'organisation de ses édifices

2.1. L'Animisme, base déterminante des pratiques rituelles annamites

L'instinct religieux est commun à toutes les civilisations. La base des croyances indochinoise se trouve dans l'Animisme[555]. Cela signifie que tout corps, qui se meurt ou

[554] Office indochinois du tourisme, *Hué, ville impériale*, Hanoï, Imprimerie d'Extrême-Orient, 1931, p. 14.

[555] « L'animisme […] est la croyance en un esprit, une force vitale, qui anime les êtres vivants, les objets mais aussi les éléments naturels, comme les pierres ou le vent, ainsi qu'en des génies protecteurs.

Ces âmes ou ces esprits mystiques, manifestations de défunts ou de divinités animales, peuvent agir sur le monde tangible, de manière bénéfique ou non. Il convient donc de leur vouer un culte. Ainsi défini, comme « croyance à l'âme et à une vie future et, corrélativement, croyance à des divinités directrices et des esprits

paraît se mouvoir sur terre, dans le sol, dans l'air ou dans l'espace, est lié à des esprits, des éléments naturels et/ou des génies qui le font agir. Les annamites doivent leur vouer un culte. Il leur offre des prières, des sacrifices, des cérémonies. En résumé, tous les annamites sont avant tout animistes, mais leurs conceptions sont variées et propres à chaque tribu et à chaque groupe éthique. Chez les peuples primitifs, ils se maintiennent « l'animisme intégral » tel que Lễ Đâm trâu (cérémonie de tuer les bœufs chez les Cotu) par exemple. Chez les plus évolués, dirigés par un pouvoir central agissant, c'est « l'animisme spéculatif ». Chez les derniers, le culte s'adresse aux êtres supérieurs, aux divinités pour le plus grand profil de la communauté, qu'il s'agisse des actes de religieux du chef de famille ou de ceux du souverain.

Cette tendance est à l'origine de la vie communale, politique et économique.

Par ailleurs, les Annamites sont très influencés par des conceptions sino-annamites liées aux cultes : culte naturiste, ou officiel (au Ciel, à la Terre, aux astres, etc., présidé par le souverain); culte bouddhiste (avec ses doctrines d'éternité de renaissances) ; culte confucéen (avec des raisons philosophiques ; et culte taoïste (avec ses cérémonies de démonolâtrie, et de sorcellerie).

2.2. Le culte des Ancêtres chez les Annamites

Parmi les croyances en Indochine, c'est le culte aux ancêtres qui se maintient le plus. En Annam, le culte des ancêtres est au premier rang des dogmes, et c'est à l'esprit qui survit que s'adresse tout le rituel. Ce culte part du principe que l'âme, survivant à la mort, a besoin pour sortir de ses transmigrations, des hommages, des prières et des sacrifices de la part des survivants. Ceux-ci trouveront dans la protection de ces âmes ancestrales un secours nécessaire et puissant pour la prospérité du foyer familial et par extension des villages. Le culte des ancêtres a surtout un caractère privé, célébré par le chef de famille dans la pièce d'honneur de l'habitation. Pour le village, il existe un culte public afin de combattre les esprits ou les génies malfaisants. À cet effet, la commune élève des temples aux génies supérieurs et bienfaisants. Et c'est ainsi que dans chaque village d'Annam, un

---

subordonnés »[3], l'animisme peut caractériser des sociétés extrêmement diverses, situées sur tous les continents. ». (Source : en ligne : https://fr.wikipedia.org/wiki/Animisme.).

homme choisi, a la responsabilité de protéger le groupement des familles. À l'échelle nationale, l'Empereur célèbre, par son caractère unique, le culte beaucoup plus important, à un double niveau: à ses ancêtres « de sang » et à ses ancêtres « spirituels ».

2.3. La réglementation rituelle de la Cour de Hué réunissant et représentant les rites de « son peuple »

La réglementation rituelle de la Cour de Hué détermine que les rites consistent en trois échelons: les « Grands Rites » (Đại Tự), les « Moyens Rites » (Trung Tự) et les « Petits Rites » (Quần Tự). Les Grands Rites se composent eux-mêmes de trois sous-échelons : de « Tế Nam Giao » (rite dédié au Ciel-Père de l'Empereur); de « Tế Xã Tắc » (rite dédié à la Terre-Mère de l'Empereur et aux Génies des Cinq Céréales) et « Tế Miếu » (rite dédié aux Ancêtres impériaux). Les monuments dédiés aux Grands Rites comprennent :

- l'esplanade de Nam Giao ;
- l'esplanade de Xa Tac ;
- les édifices royaux à l'intérieur du palais impérial (Thế Tổ Miếu-Temple des Générations ; Hiển Lâm Các-Palais de la Splendeur ; Temple Phung Tien ; Temple Tôn Miếu et Palais de Khánh Ninh).

L'emplacement et l'orientation des bâtiments doivent réunir tous les éléments, de géomancie, de confucianisme et de valeurs historiques des dynasties de Dai-Nam. Cela assure la réussite de la dynastie des Nguyen et permet la communication entre celui qui effectue le rite (Empereur ou son délégué pour Nam Giao et Xa Tac ; l'Empereur et les membres de la famille royale pour Te Mieu) et les pouvoirs supérieurs et ancestraux (Ciel, Terre, Génies, Ancêtres). Il est important de noter que l'architecture de l'édifice et l'organisation des cérémonies rituelles sont tous déterminés par la réglementation rituelle de la Cour de Hué.

Les Moyens Rites sont voués au culte des empereurs Nguyen, à celui de Confucius et du génie de l'Agriculture. Les monuments dédiés aux Moyens Rites comprennent le temple de Lịch Đại Đế Vương, Temple de Văn Miếu et l'esplanade du génie de l'Agriculture. C'est lui qui s'occupe des moyens d'existences les plus importants des annamites. Les Petits Rites comprennent le culte des génies du vent, de la pluie, des eaux,

du feu, des canons, du fleuve, de la montagne, du lac, etc. Les Petits Rites concernent également le culte des rois de Chiem Thanh et de Chan Lap, qui ont cédé les terrains Cham pour l'Annam, le culte des génies protecteurs et celui des grands mandarins décédés. Les monuments dédiés aux Petits Rites[556] sont donc les plus variées et les plus proches du « peuple » de l'Empereur. Ils se situent tant dans les communes que dans les tombeaux royaux. « Par ces cérémonies (Dai Tu), l'Empereur, fils du Ciel et de la Terre, anime donc des cultes dédiés à la fois à ses ancêtres directs (via Te Mieu) et à ses parents spirituels (via Te Nam Giao). Le fait d'avoir des ancêtres spirituels le distingue du reste de la population, qui voue elle aussi un culte à ses ancêtres familiaux »[557].

La réglementation rituelle de la Cour de Hué détermine ainsi la réglementation d'urbanisme, l'organisation architectural et le fonctionnement de chaque bâtiment de la ville de Hué et du vieil Annam. Les contributions culturelles et religieuses que nous abordons dans cette partie permet de fournir aux touristes un « pass » pour une lecture plus profonde sur les valeurs, les sens et la signification des bâtiments, des sites et des événements constituant les atouts des produits touristiques à Hué et à ses alentours. [voir Annexes 37. Rites cultuels : 37.1. Panneau : les cérémonies rituelles ; 37.2. Film : les pratiques rituelles sous la dynastie des Nguyen][558].

[556] Il s'agit des temples Võ Miếu, Khải Thánh Miếu, Lê Thánh Tông Miếu, Đô Thành Hoàng Miếu, Khai Quốc Công Thần Miếu, Trung Hưng Công Thần Miếu, Trung Tiết Công Thần Miếu, Quốc Vương Chiêm Thành Miếu, Quốc Vương Chân Lạp Miếu, Hội Đồng Miếu, Hà Bá Miếu,…; temples situés aux tombraux royaux ; temples des genies de Thiên Thụ, de Khải Vận et de Hưng Nghiệp, etc.

[557] AUGERON Mickaël en collaboration avec NGUYEN Thi Thanh Nga, *Pratiques rituelles sous la dynastie des Nguyen,* film réalisé dans le cadre du projet PRODETOUR Hué 2, 2016.

[558] Ces médias sont actuellement mises en service au centre d'interprétation de la Cité impériale de Hué, Vietnam, site classé par l'Unesco. Ces réalisations sont effectuées dans le cadre du PRODETOUR HUE 2. Ce projet est réalisé grâce aux appuis financiers de l'ex-région Poitou-Charentes, la région Nouvelle-Aquitaine et le ministère des Affaires Étrangères et Européennes pour la période de 2014 à 2016. Les maîtres d'œuvres de ce projet sont l'université de La Rochelle (ULR) et l'école nationale du tourisme de Hué (ENTH). L'ULR apporte le transfert des connaissances et des compétences françaises dans les domaines de médiation culturelle, du tourisme et de la formation. L'ENTH a pour mission de multiplier ultérieurement ce projet au Vietnam avec l'accompagnement de l'ULR.

3. La Hué touristique

3.1. « Hué […] captivante capitale »[559] des empereurs Nguyen

Hué est un haut de lieu de la civilisation Viet. Elle est « animée » par la vie quotidienne, ainsi que par les pratiques culturelles dans l'ensemble de son palais, des tombeaux des empereurs et des sites sacrifice. On y trouve à la fois la richesse des coutumes de grande cérémonie de la Cour (dynastie Nguyen), l'intérêt de ses musées, et la connaissance d'un mode de vie de « son peuple » (génies, mandarins, grands dignitaires et annamites tout court). Cette empreinte annamite est interprétée non seulement par les pratiques répondant aux « besoins physiologiques » selon la pyramide de besoins selon Maslow[560] mais aussi par les besoins plus évolués. Ces derniers se traduisent par les pratiques rituelles (des cultes des ancêtres, des génies et du Ciel et de la Terre). Le sacrifice de Nam Giao est un condensé magnifié de la culture annamite. Les pratiques impériales et leurs significations atteignent le plus haut degré mais elles sont axées sur la culture de « son peuple » et ses richesses historiques. Ce grand événement, célébré directement par l'empereur ou rarement par son désigné, présente de merveilleux et pittoresques ensembles de la civilisation Viet : organisation sociale, plan d'urbanisme, architecture (sites et bâtiments), cérémonies de cultes, fêtes. La civilisation Viet coexiste voire s'enrichie par celle des Cham, interprétée par les empreintes et les ruines de l'ancien empire Cham parsemées le long du territoire de l'Annam. [voir Annexe 38. Les curiosités de Hué dans une publicité touristique].

3.2. Hiển Lâm Các, ambassadeur du Palais de Hué : les outils de communication touristique

Hiển Lâm Các signifie « pavillon de la Splendeur bienveillante venue d'En-Haut », dit aussi « entrée de l'âme célèbre ». Ce pavillon est tellement utilisé pour la communication, depuis les années dix, dans les brochures et guides touristiques, édités tant par les organismes du secteur privé que par ceux du tourisme officiel. Ce pavillon est devenu ambassadeur du Palais de Hué, donc ambassadeur de la culture annamite. Sans avoir requis ses valeurs, ses significations, les touristes culturels pourraient ne pas être

[559] Office central du tourisme indochinois, *Hué-Hué, Indochine française, captivante capitale*, Imprimerie d'Extrême-Orient, 1939, page de couverture.

[560] LOUART Pierre, *Maslow, Herzberg et les théories du contenu motivationnel*, Lille, CLAREE, IAE-USTL, 2002, 18 p.

équipés d'un « pass » permettant de décoder leurs circuits touristiques dans ce pays. Le logo de la ville de Hué actuel est stylisé du pavillon le plus sacré du Palais impérial. [voir Annexes 39. Hien Lam Cac au fil du temps dans les guides touristiques : 39.1. Les neuf urnes dynastiques devant Hien Lam Cac en 1914 ; 39.2. Hien Lam Cac en 1921 ; 39.3. Hien Lam Cac vu de The Mieu en 1926 ; 39.4. Hien Lam Cac vu de la cour des Générations en 1931 ; 39.5. Hien Lam Cac vu de la cour des Générations en 1939).

Hiển Lâm Các, « pavillon de la Splendeur bienveillante venue d'En-Haut », occupe une place importante et particulière dans l'ensemble des sites cultuels du palais impérial[561]. Edifié entre 1821 et 1824, il s'ouvre sur la cour du Thế Tổ Miếu, « temple des Générations », bâtiment dédié aux cultes des empereurs défunts (qui ont été décédés en titre d'empereurs). Ce pavillon est un monument commémoratif. Il est le plus haut bâtiment du Palais grâce à sa dimension sacrée. Aucun rituel n'est réalisé à Hien Lam Cac. Les cérémonies rituelles sont effectuées au The To Mieu (Temple des Générations) qui donne sur ce pavillon. C'est le lieu où les esprits des empereurs Nguyen reviennent voir leurs descendants célébrer les cultes qui les consacrent à l'intérieur du temple des Générations. Hien Lam Cac possède donc une dimension spirituelle et symbolique. Il est important de rappeler que les cérémonies rituelles que les empereurs défunts puissent observer depuis Hien Lam Cac font partie de Đại-Tự (Grandes Rites).

L'architecture de ce pavillon interprète elle-même la nature et les missions sacrées, uniques de l'Empereur. Les trois étages de ce pavillon représentent le Ciel, la Terre et l'Homme. L'Empereur est la seule personne qui puisse assurer la connexion entre le monde spirituel et le monde humain. Comme tous les édifices les plus importants du Palais, le pavillon Hien Lam Cac donne sur le sud, la direction de l'intelligence et aussi de la lumière et du feu, dont la couleur est le rouge. L'Empereur est considéré comme le Berger qui doit lui-aussi s'orienter toujours vers le sud. Ce pavillon couvert d'une couleur rouge et en

[561] A l'intérieur de la cité, il y a quatre sanctuaires installés sur deux zones. A l'est, se situe le sanctuaire dédié aux rois Nguyen avant la fondation officielle de la dynastie impériale. Les palais principaux sont The To Mieu, dédié aux rois, et, derrière celui-ci, Trieu To Mieu, dédié au premier des rois Nguyen. A l'ouest, se trouve The To Mieu, dédié aux empereurs Nguyen, et, derrière celui-ci, Hung To Mieu, dédié au père du premier empereur Nguyen. A l'ouest, sur la place centrale du sanctuaire, The To Mieu s'ouvre sur le sud, en direction du pavillon Hien Lam Cac.

direction du sud rappelle en permanence que l'Empereur gouverne « son peuple » toujours avec intelligence et raison.

Tous les éléments de Hien Lam Cac sont symboliques. Les quatre colonnes impressionnantes taillées dans une seule pièce de bois relient les trois étages. Elles représentent la connexion et la réunion parfaites entre le Ciel, la Terre et l'Homme. La hauteur de 11,20 m de ce pavillon de deux étages impose depuis la dynastie des Nguyen une réglementation d'urbanisme dans la Citadelle de Hué (y compris le Palais). Ses bâtiments doivent à l'intérieur de cette hauteur et ils ne peuvent être dotés qu'un étage. Cette réglementation reste en vigueur jusqu'à maintenant. L'escalier, grand œuvre d'art en bois soigneusement gravé, symbolise le lien spirituel qui unit ces trois mondes et se dirige vers l'Au-delà, vers une vie éternelle. En termess de motifs de décoration, Hien Lam Cac est doté au sommet du « Vase de Création » ou « Vase de Taiji », composé de Ying et Yang, en matière de « bleu de Hué »[562], sommet de l'art annamite. La plupart des sujets décoratifs gravés dans le bois sont liés au dragon, symbole de l'Empereur, avec diverses représentations stylisées. Les autres motifs de décoration de grandes valeurs, sont les caractères Phúc (bonheur), Thọ (longévité) et chauve-souris (bonheur et fidélité).

Un espace reliant Hien Lam Cac et The To Mieu est la Cour des Générations. Si prières et offrandes sont effectuées devant chacun des autels des empereurs au The To Mieu, des cérémonies religieuses sont organisés dans la Cour des Générations. Les mandarins et membres de la famille royale y sont à genoux, les danseurs y font Bát Dật[563] (Danse royale) et les musiciens y effectuent Đại Nhạc[564] (grande musique). Les neuf Cửu Đỉnh (neuf urnes dynastiques) en bronze, fondues en 1835-1837, sont installés dans cette

[562] En cuivre émaillé.

[563] « Bát Dât signifie « huit lignes ». C'est une sorte de danse impériale pratiquée lors des grandes cérémonies cultuelles. Selon la nature de chaque cérémonie, il peut y avoir 24, 32, 48 ou 64 danseurs, tous de sexe masculin. Elle comprend un groupe de « danseurs militaires » et un autre groupe de « danseurs civils », reconnaissables par leurs équipements et leurs vêtements. Les premiers se placent sous la bannière du drapeau Tinh, les seconds du drapeau Mao. Chaque groupe est dirigé par un chef de danse." (Panneau interprétant la danse Bát Dật du centre d'interprétation à Hiển Lâm Các, 2016, PRODETOUR Hué 2).

[564] « La Grande Musique fait partie du Nha Nhac, la musique de cour vietnamienne de Hue, inscrite sur la liste du patrimoine mondial (Unesco). Sous la dynastie des Nguyễn, cet orchestre comprenait 42 instruments de musique. Il était réuni pour célébrer les plus grandes cérémonies religieuses, telles que les Sacrifices à Nam Giao et à Xãtắc, ou les rites liés au culte des Ancêtres impériaux. » (Panneau interprétant la musique Đại Nhạc du centre d'interprétation à Hiển Lâm Các, 2016, PRODETOUR Hué 2).

cour. Chacune de ces urnes, ornées de dix-sept motifs différents, représentant des motifs interprétant les bienfaits réalisés par l'empereur duquel elle porte le nom. Le plan d'architecture du Palais facilite Thần Đạo, un cheminement spirituel qui va de Mieu Mon (porte d'entrée du sanctuaire), via la porte centrale de Hien Lam Cac, vers The To Mieu. Ce parcours est dédié uniquement à l'esprit des empereurs.

Hien Lam Cac est le seul édifice dédié aux cultes du Palais où aucune cérémonie rituelle ne doit être organisée. C'est le bâtiment le plus haut et le plus sacré du Palais où les empereurs-Ancêtres retournent voir leurs empereurs-descendants célébrer les cérémonies culturelles qui leur sont consacrées. C'est le seul pavillon du Palais qui soit construit pour ses fonctionnements immatériels et spirituels. L'architecture, l'organisation fonctionnelle de Hien Lam Cac, dans l'ensemble des sites de cultes du Palais, rendent service pour les actes rituels faisant partie de Đại Tự (Grandes Rites). Hien Lam Cac est le monument-ambassadeur du Palais impérial. Cela constitue un point préalable incontournable pour les touristes qui effectuent des circuits à Hué, à ses environs et en Annam [voir Annexes 40. Panneaux et film réalisés dans le cadre du PRODETOUR HUE 2 : 40.1. Le Pavillon Hien Lam Cac, historique ; 40.2. Les escaliers de Hien Lam Cac ; 40.3. Les colonnes de Hien Lam Cac ; 40.4 Hien Lam Cac, film en 3D)[565].

3.3. Les tombeaux impériaux, « Versailles oriental »[566] : une réputation identique au Palais impérial dans les éditions touristiques

Hué est connue pour ses tombeaux royaux qui sont considérés comme « Versailles oriental » des empereurs défunts. C'est pour cette raison que Hué a été et reste toujours une destination presque purement française. Le moment où le jour tombe et la température

[565] Ces médias sont actuellement mises en service au centre d'interprétation de la Cité Impériale de Hué, (Vietnam actuel), site classé par l'Unesco. Ces réalisations ont été effectuées dans le cadre du PRODETOUR HUE 2. Ce projet est réalisé grâce aux appuis financiers de l'ex-région Poitou-Charentes, la région Nouvelle-Aquitaine et le ministère des Affaires Étrangères et Européennes pour la période de 2014 à 2016. Les maîtres d'œuvres de ce projet sont l'université de La Rochelle (ULR) et l'école nationale du tourisme de Hué (ENTH). L'ULR apporte le transfert des connaissances et des compétences françaises dans les domaines de la médiation culturelle, du tourisme et de la formation. L'ENTH a pour mission de multiplier ultérieurement ce projet au Vietnam avec l'accompagnement de l'ULR.

[566] DORGELÈS Roland, **«** Sur la route Mandarine », *Les Grands Dossiers de l'Illustration,* 31 décembre 1925. Republication dans *L'Indochine. Histoire d'un siècle 1843 – 1944,* Turin, Imprimerie Tipolitographia G. Canale & C.S.p.A, 1988, p. 158.

extérieure s'affaisse constitue l'heure privilégiée pour visiter les six sépultures royales, en amont de la ville, au bord de la rivière des Parfums.

Les tombeaux impériaux ou les sépultures sont aussi connus que le Palais impérial en tant que curiosités touristiques remarquables de Hué. Leurs caractéristiques que nous découvrons ci-dessous prennent Hué pour « Versailles oriental » vis-à-vis des touristes occidentaux. C'est le résultat de la politique de « propagande » touristique tant qu'en métropole qu'en étranger par les maisons d'édition d'Etat ou privés. Depuis 1910, les tombeaux de Hué apparaissent déjà dans l'album-guide luxueux du Touring-Club de France[567]. La « Collection du Vieux Hué » les inscrit en 1919[568] puis 1921[569] dans les guides touristiques portant sur l'Annam. Le bureau du tourisme de Hué, en tant qu'organisme administratif chargé des questions du tourisme à l'échelle locale, fait connaître ces tombeaux impériaux et donne envie aux touristes de visiter par des guides touristiques sur l'Annam en 1925[570] et 1926[571] que ce bureau édite par lui-même. Au niveau gouvernemental, l'organisme d'exécution du comité central du tourisme indochinois renforce la volonté de découvrir les tombeaux des empereurs défunts de Hué par des guides communiquant Hué, la capitale de l'Annam, qui sont édités en 1931[572] et 1939[573].

Depuis la période de 1938 à 1939, c'est le bureau officiel du tourisme de Hué qui édite les premiers dépliants touristiques communicant uniquement sur chacun des tombeaux impériaux de Hué. Les dépliants touristiques de six tombeaux impériaux sont publiés en même temps en français et en anglais. Ils sont tous clairs, concis, bien organisés et présentés à l'usage des touristes. Les dépliants touristiques des tombeaux impériaux de Gia-Long et Minh-Mang sont publiés en 1938 en noir et blanc. Avec beaucoup d'efforts, ceux

---

[567] Touring Club de France, « *Le tourisme en Indochine française* », *Indo-Chine*, Paris, Imprimeur L. POCHY, 1911, 20 p.

[568] Collection du Vieux Hué, *L'Annam, notice touristique*, Hanoï, Imprimerie d'Extrême-Orient, 1919, 10 p.

[569] Collection du Vieux Hué, *L'Annam, guide du touriste*, Hanoï, Imprimerie d'Extrême-Orient, 1921, 124 p.

[570] Hue Touristic Office, *Travelling and Tourism in Annam*, s.l, s.m.d, 1925, 20 p.

[571] Bureau du tourisme de Hué, *Notice touristique sur l'Annam.* Hanoï. Imprimerie d'Extrême-Orient, 1926, 34 p.

[572] Office indochinois du tourisme, *Hué, ville impériale*, Hanoï, Imprimerie d'Extrême-Orient, 1931, 22 p.

[573] Office central du tourisme indochinois, *Hué-Hué, Indochine française, captivante capitale*, Imprimerie d'Extrême-Orient, 1939, 20 p.

abordant les tombeaux impériaux de Khai-Dinh, Dong-Khanh, Tu-Duc et Thieu-Tri sont imprimés en couleur en 1939 par le bureau officiel de tourisme de Hué. Parmi lesquels, les tombeaux de Minh-Mang et de Tu-Duc sont les plus visités. Toutefois, celui de Gia-Long, fondateur de la dynastie des NGUYEN ressort de l'ensemble par son emplacement, par son architecture grandiose. Sa volonté de confirmation géomancienne assure la réussite de sa dynastie. [voir Annexes 41. Dépliants touristiques sur les tombeaux impériaux édités par le bureau officiel de tourisme de Hué : 41.1. Dépliant du tombeau impérial de Gia-Long (édité en 1938) ; 41.2. Dépliant du tombeau impérial de Minh-Mang (édité en 1938) ; 41.3. Dépliant du tombeau impérial de Thieu-Tri (édité en 1939) ; 41.4. Dépliant du tombeau impérial de Tu-Duc (édité en 1939) ; 41.5. Dépliant du tombeau impérial de Dong-Khanh (édité en 1939) ; 41.6. Dépliant du tombeau impérial de Khai-Dinh (édité en 1939)].

Les tombeaux impériaux se situent en amont de Hué, au milieu d'une merveilleuse verdure et à proximité de la rivière des parfums. Un tombeau impérial est le palais de repos pour toujours du souverain. « C'est le suprême refuge du passé, une merveilleuse estampe faite de laques rouges, de tuiles vernissées, d'eaux endormies, de frangipaniers en fleurs...»[574]. Du vivant de l'empereur, un géomancien fait un choix de l'emplacement du tombeau, à l'abri d'un écran naturel. Très trouvent, les travaux de construction sont assurés par l'empereur lui-même, futur propriétaire du tombeau. D'ailleurs, l'empereur prend son futur tombeau comme résidence secondaire.

Pour ces tombeaux impériaux, un règlement géomancien et les rites de la dynastie des Nguyen déterminent l'organisation de l'espace d'« urbanisme » et l'architecture de ce tombeau. Ce dernier est considéré comme une cité impériale réduite. Dans ce grand escape-jardin, le nombre et l'ordonnance des bâtiments sont aménagés tout en assurant ces trois éléments distincts :

- la sépulture (un immense espace entouré du « Mur précieux » renfermant la dépouille du roi) ;
- la stèle retraçant les qualités et les vertus de l'empereur (couvert dans un pavillon) ;

[574] DORGELÈS Roland, « Sur la route Mandarine », article écrit le 31.2.1925 publié dans *Les Grands Dossiers de l'Illustration. L'Indochine. Histoire d'un siècle 1843 - 1944,* Turin, Imprimerie Tipolitographia G. Canale & C.S.p.A, 1988, pp. 143 - 184.

- et la tablette de l'esprit (abritée dans un temple où les descendants offrent des sacrifices périodiques. Ce temple pour l'âme est doté d'une terrasse pour l'accomplissement des cérémonies rituelles).

Le personnel, chargé des pratiques rituelles dédiées à l'empereur décédé, à ses ancêtres et aux génies, réside en permanence au tombeau après le départ de l'empereur. Il se compose de deux groupes. D'une part, il s'agit des concubines de cet empereur et de leurs servantes et même des servantes des concubines déjà défuntes. D'autre part, il s'agit des eunuques ayant servi l'empereur. Ce personnel assure les deux fonctions distinctes, au point de vue culturel et touristique. Premièrement, c'est eux qui maintiennent la présence de l'empereur défunt dans le monde des vivants par des cultes, strictement règlementés. Ces cultes à vocation rituelle sont organisés dans l'ensemble architectural et effectués dans le tombeau impérial. Deuxièmement, ce personnel assure le rôle de guidage (thématique) et d'animation dans ce « musée vivant ». « Jacassant et riant, elles montrent aux visiteurs la couche du roi et les offrandes toujours prêtes, sur les beaux plateaux incrustés. Puis, ses objets préférés et les hautes glaces ternies où, tant de fois, il doit mirer sa lourde silhouette »[575]. Il est très important de noter que chaque tombeau impérial possède un espace de musée qui conserve les objets préférés de l'empereur défunt. [voir Annexes 42. Les tombeaux impériaux dans l'ensemble des sites touristiques de Hué : 42.1. Les tombeaux impériaux dans l'ensemble des sites touristiques de Hué en 1914 ; 42.2. Les tombeaux impériaux dans l'ensemble des sites touristiques de Hué cent ans plus tard (2014)].

Parmi ces tombeaux impériaux, celui de Minh-Mang, et celui de Tu-Duc sont les plus visités. Celui de Gia-Long, fondateur de la dynastie des Nguyen, ressort de l'ensemble des tombeaux impériaux par sa volonté d'effectuer un édifice de repos pour toute sa dynastie et par ses valeurs de géomancie. Le tombeau de Gia-Long (Lăng Thiên Thọ-Tombeau de longévité centenaire), fondateur de la dynastie des Nguyen, s'étend sur 2 800 ha et réunit tous les éléments de géomancie selon les principes appliquées pour les fameuses « Míng Shísān Líng », les treize tombeaux des Ming, en Chine. Il semble que l'emplacement du tombeau de Gia-Long contribue par ses valeurs de géomancie, au succès

[575] DORGELÈS Roland, *Sur la route Mandarine*, article écrit le 31.2.1925 publié dans *Les Grands Dossiers de l'Illustration. L'Indochine. Histoire d'un siècle 1843-1944*, Turin, Imprimerie Tipolitographia G. Canale & C.S.p.A, 1988, p. 158.

de la dernière dynastie impériale des Viet gouvernée par des souverains pour la période entre 1802 et 1945. Celui de Gia-Long, n'est pas vraiment un tombeau mais un fort avec une rude construction en pierres grises avec des temples sévères et des terrasses. L'empereur Minh-Mang fait une « révolution » en faisant construire son tombeau. Depuis cette date, un nouveau plan d'aménageant des tombeaux royaux de sa dynastie est mis en place. Il lui faut quatorze ans (1826-1840) pour trouver un emplacement réunissant tous les éléments de géomancie nécessaires. Ce tombeau est le plus apprécié de l'ensemble des tombeaux impériaux des Nguyen pour ses valeurs géomanciennes. Tout est symbolique au tombeau de Minh-Mang (empereur lettré) : les deux ponts parallèles (représentant les régents), le tertre des trois Puissances (rappelant le Ciel, la Terre et l'Homme : trois éléments de bases de notre univers). Le bassin principal a pour but de protéger le tumulus signifiant le Soleil.

Ce tombeau est le plus remarquable de toutes les sépultures royales par l'harmonie, la régularité et la majesté de son plan. [voir Annexes 43. Deux tombeaux impériaux déterminant le plan d'aménagement des tombeaux de la dynastie Nguyen : 43.1. Tombeau de l'empereur Gia-Long (43.1.1. Plan du tombeau impérial de Gia-Long, dressé par le ministère des travaux publics de la dynastie Nguyen vers le XXe siècle ; 43.1.2. Vue aérienne du tombeau de l'empereur Gia-Long) ; 43.2. Tombeau de l'empereur Minh-Mang (43.2.1. Plan du tombeau impérial de Minh-Mang dressé par le ministère des travaux publics de la dynastie Nguyen vers le XXe siècle ; 43.2.2. Tombeau impérial de Minh-Mang et ses valeurs géomanciennes ; 43.2.3. Vue aérienne du tombeau de l'empereur Minh-Mang].

Tous les tombeaux royaux, notamment celui de l'empereur Thieu-Tri possèdent un espace commémoratif permettant une « exposition » des objets précieux des empereurs défunts et de leurs femmes, ainsi que les objets d'origine occidentale. Ces espaces d'exposition, ouverts aux touristes, sont présentés comme « musées » dans certains guides et brochures touristiques[576]. Depuis 1909, l'administration locale de l'Annam réalise un

[576] EBERTHARDT, *Guide de l'Annam*, Paris, A. Challamel Editeur, Librairie Maritime et Coloniale, 1914, 172 p ;

MADROLLE Claudius, *Annam central : Hué, tombes royales, Tourane Mi-son*, Date d'édition entre avril 1912 à février 1915, Paris, Librairie HACHETTE & Cie, 49 p ;

inventaire des objets qui sont enregistrés en catalogues. L'administration les rassemble en 1910 au Palais de Phung Tien et au palais de Hung-Mieu de la Cité impériale.

3.4. Les musées impériaux de Hué : des caractères singuliers

La création des musés a toujours des fins politiques et idéologiques. Les musées impériaux à Hué, capitale de l'Annam, ont pour missions de présenter et de renforcer le pouvoir colonial contre celui de la Cour d'Annam. Par leurs caractères uniques, leurs créations et leurs évolutions donnent un aperçu sur les conflits entre ces pouvoirs. Toutefois, cela permet de conforter l'identité culturelle de l'Indochine, tout en contextualisant les enjeux politiques, socioculturels et économiques en temps de guerre.

3.4.1. Le « Musée impérial »[577] au palais de Phung-Tien : une création destinée à renforcer la puissance coloniale au sein de la Cour d'Annam (1910)

L'ensemble des tombeaux impériaux et les édifices dédiés aux cultes dans la Cité impériale - tels que les Palais de Phung-Tien, The-Mieu et Hung-Mieu - constitue les véritables musées qui ne sont pas figurés dans la liste officielle des musées de l'Indochine. Les deux seuls musées de Hué qui y sont mentionnés sont celui de Khai-Dinh et le musée économique. Toutefois, la présence des musées impériaux est reconnue malgré la négligence subjective des travaux d'inventaire menés par l'école française d'Extrême-Orient. « Phung-Tiên. Musée.»[578], par ces mots, le guide de l'Annam d' Eberhardt reconnaît le statut de musée au pavillon de Phung tien au sein de la Cité impériale de Hué. Il est important de mentionner que ce guide édité en 1914 réunit les grands acteurs français et annamites[579], maitrisant les valeurs de l'Empire d'Annam dont Hué est la capitale.

Ces espaces-musées et le véritable musée de Phung Tien font partie de l'ensemble des édifices planifiées dans l'espace de cultes situé au sud-ouest de la la Cité impériale. L'ensemble de ces sites de cultes se compose :

Collection du Vieux Hué, *L'Annam, notice touristique*, Hanoï, Imprimerie d'Extrême-Orient, 1919, 10 p et Office indochinois du tourisme, *Hué, ville impériale*, Hanoï, Imprimerie d'Extrême-Orient, 1931, 22 p.

[577] Office indochinois du tourisme, *Hué, ville impériale*, Hanoï, Imprimerie d'Extrême-Orient, 1931, p. 9.

[578] EBERTHARDT, *Guide de l'Annam*, Paris, A. Challamel Editeur, Librairie Maritime et Coloniale, 1914, p. 142.

[579] Il s'agit des MM. Eberthardt, Agostini, Barthélemy, Dodey, Rougier, De Marliave, Doumoutier, Chau.

- du The-Mieu (Temple des Générations), construit en 1820, dédié aux cultes des empereurs et à leurs femmes ;

- du Hung-Mieu (Temple de la Résurrection), construit en 1802-1820, dédié aux cultes du père (et ses deux femmes) de l'empereur Gia-Long, fondateur de la dynastie des Nguyen ;

- du Hien-Lam-Cac (Palais de la Splendeur bienveillante venue d'En-Haut), construit en 1821-1822, dédié à la réception du retour des Empereurs défunts pour observer les cérémonies organisées par des empereurs-descendants au The-Mieu ;

- des neuf urnes dynastiques, fondues en 1835-1839 et situées à la cour des Générations, reliant The-Mieu et Hien-Lam-Cac, interprétant les bienfaits de chacun des Empereurs honorés à The-Mieu ;

- et des murailles entourant ces édifices et les douze portes y donnant accès.

Le palais de Phung-Tiên ne fait pas partie de cet ensemble officiel car il s'agit d'un palais « secondaire » dédié aux cultes des ancêtres impériaux comme The-Mieu. Toutefois, il est de dimensions réduites en termes de « sacrifices » car le nombre des empereurs défunts honorés est moindre (quatre au lieu de sept) : Phung-Tien était le seul endroit de culte de Đại-Tự (Grandes Rites) au Palais qui soit accessible aux femmes de la famille royale. Le palais de Phung-Tiên se trouve juste derrière l'ensemble des édifices de cultes de la Cité impériale. C'était le seul édifice de cultes dédié aux empereurs et à leurs femmes où les femmes de la famille royale pouvaient entrer pour rendre hommage lors des cérémonies rituelles. C'est une pagode consacrée au culte des quatre grands empereurs : Gia-Long ; Minh-Mang ; Thieu-Tri ; Tu-Duc. Un personnel composé des soldats et des anciennes concubines, des servantes âgées est mis sous la gérance d'un eunuque de rang élevé. Les soldats ont pour but de conserver les objets précieux de ce palais. Les femmes y font « vivre » les empereurs défunts dans le monde des vivants. Elles rendent le culte journalier à l'âme de leur maître, lui préparent ses repas, son thé, ses cigarettes, allument les bâtons d'encens, les bougies rituelles, etc. L'eunuque a la responsabilité que tous les actes de cultes suivent strictement la réglementation rituelle de la Cour.

En 1909, une mesure de l'administration locale de l'Annam fait enlever des tombeaux impériaux tous les objets ayant appartenu aux empereurs et à leurs femmes. Cette mesure a pour prétexte d'empêcher leur disparition et pour installer dans la Cité impériale un espace de musée pour conserver ces objets précieux. L'administration locale de

l'Annam réalise en 1909 un inventaire des objets appartenant à la Cour d'Annam. Face à la volonté d'appropriation des biens impériaux de la part de la puissance coloniale, un grand nombre de pièces précieuses disparaissent avant leur transport au musée du palais de Phung-Tien. La plupart des objets précieux ayant appartenu aux Empereurs et à leurs femmes sont ainsi répertoriés. Ils sont « exposés » dans les dix vitrines principales et dans les petites vitrines auxiliaires de ce musée. Les collections sont principalement des objets en jade, puis en or. Elles sont initialement classées selon les thématiques portant le nom leurs propriétaires : les empereurs. En fonction de la richesse et la variété des objets, la vie de chaque souverain défunt est interprétée par des sous-thématiques. C'est l'empereur de Tu-Duc qui prend une place la plus importante dans ce musée. Les objets sont effectués de deux matières principales : jade en grande variété et or. Depuis 1914, une riche collection des monnaies y fait ressortir la thématique « Empereur- propriétaires». Depuis, ce musée a été enrichi par des objets provenant de collections occidentales, notamment des objets-cadeaux offerts aux empereurs à l'occasion de leurs visites en France ou des réceptions des occidentaux en Annam. Toutefois, ces objets précieux ne sont plus dans leur cadre authentique, ni dans un vrai musée permettant la valorisation des collections. Ils sont entassés dans les vitrines, qui sont hâtivement construites pour les conserver mais non pour les valoriser.

Les espaces d'exposition des anciens objets des empereurs défunts et de leurs femmes ont été réalisés à la Cité impériale (édifice de cultes) et aux tombeaux impériaux. Les descendants des empereurs les ont organisés dans le but de rendre hommage à leurs ancêtres. Toutefois, le véritable musée au palais de Phung-Tien est établi en 1910 par l'administration locale de l'Annam. Sa présence confirme et renforce la puissance coloniale au sein de la Cour d'Annam. Ce musée est malgré sa richesse, sa valeur et ses significations culturelle et politiques, non-inventorié dans la carte des musées officiels de l'Indochine. (voir Annexe 44. Pendule occidentale au cœur des collections impériales au palais de Phung Tien en 1928).

3.4.2. Le Musée de Khai-Dinh, reflet de la politique patrimoniale liée aux collections et aux biens des musées de toute l'Indochine

Selon les inventaires officiels, il existe un total de six grands musés en Indochine. Ils se trouvent tous dans les anciennes capitales des pays de l'Union indochinoise. Il s'agit :

- des musées de l'école française d'Extrême-Orient à Hanoï (musée Louis-Finot (1932) et musée de l'Homme (1938)). « Ces deux musées n'en forment, réellement, qu'un seul scindé en deux sections : la section d'archéologie et de préhistoire logée au musée Louis-Finot et la section d'ethnographie, dite « Musée de l'Homme »[580] ;
- du musée Cham (ou musée Henri Parmentier) à Tourane (1918)[581] ;
- du musée d'Albert Sarraut à Phnom-Penh (1919)[582] ;
- du Musée Khai-Dinh à Hué (1923)[583] ;
- du musée Blanchard de la Brosse à Saïgon (1927)[584] ;
- et du musée de Vientiane (1931).

Celui de Saïgon constitue une exception par rapport aux objectifs et au fonctionnement des musées dits traditionnels de cette époque. Ce musée est au service des touristes au port d'arrivée le plus important de l'Indochine et « À Saïgon, je veux mettre sous les yeux des visiteurs un grand musée analogue au Trocadéro »[585].

3.4.2.1. L'Ecole française d'Extrême-Orient et l'échec de la politique d'appropriation des biens appartenant aux musées locaux de l'Indochine (1935)

Par leurs propres caractéristiques, les musées de l'Indochine se divisent en deux catégories. Les musées de Hué, de Saïgon, de Phnom-Penh et du Laos, dits « musées locaux » sont placés sous l'autorité des gouvernements locaux. Ceux de l'école française d'Extrême-Orient à Hanoï, de Tourane et la section d'antiquités Cham du musée de Khai-Dinh (de Hué) sont mis sous l'autorité de l'école française d'Extrême-Orient. Le chef du service archéologique est, de droit, conservateur titulaire des musées de Hanoï, de Tourane, et de la « section charme » du musée de Hué. Le musée de Khai-Dinh (à Hué) constitue une place singulière : il est mis à la fois sous la gérance du gouvernement local et celle de l'Ecole française d'Extrême-Orient. C'est le seul musée qui demande, pour sa création,

[580] En ligne : http://entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Musees-EFEO-Hanoï.pdf.

[581] Par l'arrêté du 22 juin 1918.

[582] Par l'arrêté du 12 août 1919.

[583] Par l'ordonnance royale du 17 août 1923 et par l'arrêté du 15 novembre 1923 du RSA.

[584] Par l'arrêté du 24 novembre 1927 du gouverneur de la Cochinchine.

[585] Albert Sarraut, session du Conseil supérieur de l'Indochine, 16 novembre 1917.

l'autorisation de deux pouvoirs : l'ordonnance royale du 17 août 1923 de la Cour d'Annam et l'arrêté du 15 novembre 1923 du résident supérieur de l'Annam.

L'Ecole française en Extrême-Orient est créée en 1898 sous le nom de « Mission archéologique permanente en Indo-Chine ». Elle prend son nom actuel en 1900[586]. Elle est transmise en établissement public en 1920[587]. Son organisation et son fonctionnement sont mis sous le régime de la personnalité civile créé en 1920[588], modifiée en 1931[589]. Elle a initialement pour mission de :

- travailler à l'exploration archéologique et philosophique de cette colonie asiatique ;
- favoriser par tous les moyens la connaissance de son histoire, de ses mouvements et de ses idiomes ;
- conserver des monuments historique dans toute l'Union indochinoise ;
- et organiser ou contrôler des grands musées de l'Indochine à Hanoï, à Hué (collection Cham du musée de Khai-Dinh), à Tourane et à Phnom Penh.

Afin de réaliser ces missions, l'Ecole française d'Extrême-Orient est dotée d'une subvention du gouvernement général. Elle accomplit une œuvre considérable : les travaux conduits dans toute l'Indochine et les pays voisins ; la restauration et l'étude déjà très poussée des fameux monuments d'Angkor. Ces œuvres de conservation et de valorisation des patrimoines indochinois sont effectuées en suivant une législation comparable à celle en France. Outre ces missions d'entretenir et de ranimer les civilisations de l'Indochine, l'Ecole française d'Extrême-Orient, en tant organisme d'Etat, assure avant tout la gestion des patrimoines indochinois en faveur de la puissance coloniale.

Avant d'analyser comment elle s'occupe des questions patrimoniales indochinoises en faveur la puissance coloniale, nous proposons ici un bref aperçu des politiques culturelles qui lui permettent de jouer un rôle central en Indochine. La loi du 30 décembre 1913 détermine le classement et la protection des monuments historiques. Cette loi de la

[586] Le décret présidentiel du 20.1.1900.

[587] Le décret du 3.4.1920 portant constitution de l'EFEO en établissement public.

[588] Le décret du 20.9.1920 réglant l'organisation et le fonctionnement de l'EFEO sous le régime de la personnalité civile.

[589] Le décret du 22.6.1931 conférant la personnalité civile à l'EFEO.

métropole est mise en application en 1924 par le décret du 23 décembre 1924 portant sur le règlement de l'administration publique et par l'arrêté 30 avril 1925 portant sur la réglementation de détail pour l'application du décret du 23 décembre 1924. Le classement des monuments historiques de l'Indochine est en vigueur par les arrêtés des 16 mai 1925 ; 20 novembre 1926 ; 1er juin 1928 ; et 29 avril 1930. Les conservations locales des monuments historiques de l'Indochine sont créées par la décision du directeur de l'école française d'Extrême-Orient du 12 jullet 1930.

Afin de mettre en vigueur la politique d'appropriation des biens patrimoniaux par les musées locaux de l'Indochine, le directeur de l'école française d'Extrême-Orient soumet à plusieurs reprises au gouverneur général de 1931 à 1935 :

- le projet d'arrêté rattachant la conservation des musées locaux à l'établissement scientifique de l'l'école française d'Extrême-Orient ;
- le projet de transférer la propriété des collections et des immeubles des musées locaux de l'Indochine à la dite école.

Ces projets ont pour but de placer le personnel effectivement sous le contrôle de l'Ecole française d'Extrême-Orient. Il en est ainsi pour les collections et les immeubles de tous les musées locaux de l'Indochine car cela permet au pouvoir colonial de se les approprier. Ces projets sont fortement refusés par le Cambodge et notamment par l'Annam. Le statut spécial des musées impériaux leur donne un caractère d'indépendance vis-à-vis de l'Ecole française d'Extrême-Orient. Les chefs d'administration locale désirent conserver non seulement les collections mais aussi leurs richesses. En attendant l'appropriation des biens de tous les musés locaux, le circulaire n^0 80-C du 21 mars 1935 du gouverneur général, demande aux chefs d'administration locale de donner leur avis sur ce projet d'arrêté « ambitieux »[590], proposé par l'école française d'Extrême-Orient. Par cet arrêté, le gouverneur général détermine les conditions selon lesquelles la conservation des musées archéologiques ethnographiques en Indochine est assurée par l'école française d'Extrême-Orient. La conservation du musée Cham à Tourane, du musée d'Albert Sarraut à Phnom-Penh, du musée Khai-Dinh à Hué et du musée Blanchard Brosse à Saïgon est assurée par

[590] ANOM, GGI, L 84 60676, 1932, Lettre n^0 2439 en date du 12.9.1932 du directeur de l'EFEO au GGI.

l'école française d'Extrême-Orient. Les conservateurs des musées sont nommés sur arrêté du gouverneur général, sur la proposition du directeur de l'école française d'Extrême-Orient et l'avis favorable du chef de service intéressé. De nouveau, le projet d'arrêté concernant la conservation des musées, notamment en ce qui concerne le musée Khai Dinh reçoit beaucoup d'avis défavorables, malgré les explications du monde savant des scientifiques français et annamites. Ceci explique que le musée soit placé sous le « contrôle scientifique de l'école française d'Extrême-Orient»[591] et ainsi assure pour lui-même, une consécration de la tenue et de la valeur scientifique de l'école française d'Extrême-Orient. La raison énoncée, dite scientifique, ne permet pas à l'administration, notamment en ce qui concerne le musée Khai-Dinh, de s'associer aux propositions qui ont été formulées en 1935 au gouverneur général par le directeur de cette école. L'opposition de l'Annam (et du Cambodge) est évidente car la proposition de l'école française d'Extrême-Orient laisse la porte ouverte à une mainmise ultérieure possible de cet établissement scientifique sur les musées locaux[592] .

Vu ces arguments et faces aux réactions défavorables notamment de l'Annam et du Cambodge, le gouverneur général refuse le 18 juillet 1935 le projet d'arrêté rattachant la conservation des musées locaux à l'école française d'Extrême-Orient. Le musée Khai-Dinh en est l'argument le plus remarquable conduisant à cette décision gouvernementale : « Le résident supérieur en Annam fait ressortir les difficultés sérieuses que présenterait dans le cas du musée Khai Dinh, la réalisation de cette mesure. Ce musée, véritable société privée gérée par une commission d'Administration, est considéré de plus en plus par le gouvernement annamite en raison des nombreux objets qu'il renferme et qui ont été remis par la Cour comme établissement national dépositaire du patrimoine artistique annamite.

Le gouvernement attache donc une grande importance au statut spécial du musée récemment refondu sur sa demande, ainsi qu'à son caractère d'indépendance vis-à-vis de l'Ecole que vous dirigez »[593].

---

[591] ANOM, GGI, L 84 60676, 1935, Lettre n^0 435P du 6.4.1935 du RSA au GGI confirmant la réception du Circulaire n^0 80-C du 21.3.1935.

[592] ANOM, GGI, L 84 60676, 1935, Lettre n^0 3125 DEA-6D en date du 2.7.1935 du directeur des affaires économiques et administrative au GGI.

[593] ANOM, GGI, L 84 60676, 1935, Lettre n^0 422 DEA-6B en date du 18.7.1935 du GGI au directeur de l'EFEO.

3.4.2.2. Au service du « grand tourisme international » et la collaboration franco-annamite : le musée Khai-Dinh

« La ville capitale avec le musée Khai-Dinh, installé en 1923 dans le superbe Palais Bao-Dinh et dont ses collections, meubles, émaux, céramiques, jades, laques, etc., constituent un ensemble documentaire unique, permettant aux visiteurs de comprendre la vie du peuple annamite ;»[594]

L'ordonnance royale du 17 août 1923, l'arrêté du 15 novembre 1923 permet la création du musée Khai-Dinh à Hué. Ce musée est placé sous le haut patronage de S.M. l'Empereur d'Annam et sous le contrôle scientifique de l'école française d'Extrême-Orient, qui est exercé par le chef du service archéologique, délégué du directeur de cet établissement. Le musée de Khai-Dinh, œuvre d'une société privée, est administré par un conseil d'administration dont un des membres remplit les fonctions de conservateur[595]. Afin d'avoir l'accès du musée de la Cour d'Annam, vitrine des pouvoirs impériaux, l'administration installe, par l'arrêté du 26 décembre 1927, une « section d'antiquités Cham » au sein de ce musée. L'école française d'Extrême-Orient en assure la direction. Le chef du service archéologique de l'école française d'Extrême-Orient est conservateur titulaire de la « section Cham » de ce musée.

Le musée Khai Dinh, installé dans un palais impérial de la Citadelle, possède un statut spécial. Il a un caractère d'indépendance vis-à-vis de l'école française d'Extrême-Orient. En raison des nombreux objets précieux remis par la Cour d'Annam, le Gouvernement annamite considère l'ensemble des collections comme un véritable patrimoine artistique national, auquel la Cour d'Annam reste très attachée. Le musée Khai Dinh est l'œuvre d'une société privée, la société du musée Khai Dinh, à laquelle appartiennent les collections de ce musée, qui a des liens étroits avec l'administration annamite. Ce musée est régi par les lois et coutumes propres au peuple protégé, échappant à

[594] La France touristique, thermale, climatiques-France d'outremer, Indochine (Annam, Cambodge, Cochinchine, Laos-Tonkin), *Renseignement sur les stations françaises climatiques-Thermales-Touristiques*, Paris, Fascicule 23, Imprimée en France, 1939, p. 9.

[595] ANOM, GGI, L 84 60676, 1931.5.30, Projet de réorganisation du personnel chargée de la conservation des musées archéologiques de l'Indochine.

la législation française. Il n'est donc pas question de transférer la propriété des collections à l'école française d'Extrême-Orient. Même le directeur de l'école française d'Extrême-Orient avoue au GGI en 1933 : « L'immeuble où se trouve le musée Khai Dinh est situé à l'intérieur de la Citadelle de Hué, et je ne pense pas que la propriété puisse en être transférée à l'Ecole Française »[596]. D'ailleurs, « A Hué où le musée Khai Dinh contient plusieurs objets d'origine impériale, le transfert de la propriété des collections se heurterait sans doute à certaines difficultés »[597]. Il y a des limites que la puissance coloniale ne peut pas traverser. Les patrimoines sont toujours au cœur des guerres de civilisation.

Toutefois, au point de vue d'ingénierie du tourisme, il faut absolument une collaboration entre le pouvoir colonial et celui de la Cour d'Annam pour que le musée de Khai-Dinh soit accessible aux touristes (notamment ceux du grand tourisme international) en termes d'organisation liée à la réception touristique et à l'interprétation du patrimoine et à la médiation culturelle. Grâce à la politique de création d'une section d'antiquités Cham au musée Khai-Dinh, le chef du service archéologique de l'école française d'Extrême-Orient est conservateur titulaire de la « section cham » de ce musée. Par cette politique, M. Peyssonnaux[598], en tant que correspondant de l'école française d'Extrême-Orient, est en charge de la conservation du musée de Khai-Dinh et du bureau de tourisme et d'archivistes-bibliothécaire en 1933 à la résidence supérieure de Hué. « M. Peyssonnaux qui fut un de ses premiers animateurs et en assure la gestion avec une rare compétence»[599]. [voir Annexe 45. Une des collections du musée Khai-Dinh en 1926].

Le musée Khai-Dinh possède des collections qui s'enrichissent continuellement. Il serait hautement désirable que la conservation en fut confiée à une personne pouvant se consacrer exclusivement à l'administration du musée, en même temps qu'aux recherches d'art et d'archéologique. Ce musée reçoit une très grande variété des visiteurs : de nombreux touristes étrangers, indochinois, ainsi que d'artistes européens et indigènes venant soit copier des meubles, des costumes anciens, ou des documents iconographiques,

[596] ANOM, GGI, L 84 60676, 1932, Lettre n^0 2439 en date du 12.9.1932 du directeur de l'EFEO au GGI.

[597] ANOM, GGI, L 84 60676, 1933, Lettre n^0 47 an date de janvier 1933 du directeur de l'EFEO ANOM, GGI.

[598] [Voir Partie 3. Chapitre 14. II. 2. Peyssonnaux, double acteur du patrimoine et du tourisme en Annam].

[599] ANOM, GGI, L 84 60676, 1931, Lettre n^0 2016 du 10.8.1931 du directeur de l'EFEO au GGI.

soit relever les décors ornant certaines pièces des collections. Dans ce contexte, le fait que M. Peyssonnaux vienne à temps et assure la conservation du musée de Khai-Dinh et la direction du bureau officiel du tourisme de Hué. Sa nomination semble une solution efficace au service des touristes. Par ses contributions dans le domaine de patrimoine (musée de Khai-Dinh) et de tourisme (bureau officiel du tourisme de l'Annam à Hué), ce correspondant de l'école française d'Extrême-Orient est reconnu à plusieurs reprises tant par l'administration que par les guides touristiques et par les touristes.

3.5. Le Sacrifice de Nam Giao, chef d'œuvre décodant les valeurs institutionnelles de l'Empire d'Annam

3.5.1. L'origine et les valeurs de Lễ Tế Giao

Lễ Tế Giao fait partie des « Grandes Rites » de la réglementation rituelle de la Cour de Hué. L'Empereur a, lui-même, des ancêtres spirituels. Ce qui le distingue du reste de son « peuple », qui fait également un culte à ses ancêtres familiaux. Lễ Tế Giao présente ainsi des cultes aux ancêtres à deux niveaux : celui l'Empereur (Fils de Dieu) et celui de son « peuple » (Fils des ancêtres défunts).

Cette pratique rituelle en Annam est d'origine chinoise, sous la dynastie des Yin (1390 à 1127 avant notre ère). Primitivement, le Nam Giao a eu lieu quatre fois par an (aux équinoxes et aux solstices, sur quatre montagnes situées aux quatre points cardinaux). Pour les Viets, les premiers sacrifices de Nam Giao ont été célébrés sous la dynastie de Lý (1009-1225). À Hué, Lễ Tế Giao est célébré annuellement depuis 1907 (au printemps dans la deuxième lune) puis tous les trois ans à partir de 1890. Le premier sacrifice, organisé par l'Empereur de Gia Long, fondateur de la dynastie des Nguyễn, a lieu en 1807.

Au nom de tous ses sujets, l'Empereur fait un rapport et dresse des vœux aux esprits supérieurs. Il les prie pour la protection et la prospérité du pays. Par ce sacrifice solennellement organisé, l'Empereur confirme ainsi son pouvoir auprès de son peuple via ses puissances célestes. « C'est un des plus beaux spectacles que l'on puisse voir à Hué, tant par la noblesse et la dignité de l'acte accompli, que par la majesté du rite, le nombre

des officiants, la richesse et l'archaïsme des costumes, la beauté du cadre et l'heure impressionnante où a lieu la cérémonie»[600].

3.5.2. L'Esplanade de Nam Giao : architecture et fonctionnement

L'édifice religieux le plus important de la dynastie Nguyen est construit en 1806, sous le règne de Gia Long, au sud de la citadelle impériale de Hué. Dans cette enceinte de 103 350 m^2 plantée de pins, les quatre montagnes symboliques sont représentées par une seule colline, dite colline du Ciel, aménagée en trois tertres superposés. La forme de ces tertres suit l'ancienne conception du monde « ciel rond, terre carrée ». Le premier, en bas, est une vaste esplanade carrée, de 130 mètres de côté et représente l'homme. Un deuxième tertre carré de 76 mètres de côté se trouve au centre et symbolise la Terre. Sur ce deuxième tertre s'élève la « Maison jaune » de forme conique qui abritent des autels et des tables à offrandes. La partie centrale, de forme ronde de 40 mètres de circonférence, figure le Ciel. Une « Maison bleue » y est dressée pendant les jours de sacrifice.

Le palais du Jeûne est situé à l'angle Sud-Ouest de l'esplanade. L'Empereur doit se purifier avant la cérémonie, par le jeûne et l'abstinence. À gauche de l'esplanade (à l'angle nord-est), la cuisine et le magasin des génies sont édifiés pour préparer les offrandes et pour ranger les accessoires du sacrifice. Selon le protocole, un an avant le Nam Giao, un fonctionnaire du ministère des Rites doit choisir les « Tam sinh », trois types d'animaux du sacrifice (buffles, boucs et de porcs) pour un élevage conforme aux règlements de sacrifice. D'autres constructions, en paillotes, sont destinées aux fonctionnaires de la Cour qui assistent l'empereur. Protégées toutes par un écran, les portes de cette esplanade, sont placées aux quatre points cardinaux.

Lors des cérémonies, des autels, des tables à offrandes et des brûloirs sont installés sur les deux premiers tertres. Des abris sont réservés aux mandarins de rang élevé et une « maison de réception » accueille les hôtes de marque. Des autels sont également placés tout au long de l'avenue qui mène au Nam Giao. [voir Annexes 46. Esplanade de Nam

[600] Collection du Vieux Hué, *L'Annam, guide du touriste, Hanoï*, Imprimerie d'Extrême-Orient, 1921, p. 89.

Giao : 46.1 Plan d'organisation rituelle du sacrifice de Nam Giao ; 46.2. L'Esplanade : Nam Giao d'hier à aujourd'hui (exposition numérique sur Klynt)[601]].

3.5.3. L'Empereur, acteur du sacrifice de Nam Giao

L'Empereur est reconnu comme Homme Unique et Fils du Père-Ciel & de la Mère-Terre. C'est le seul et unique intermédiaire-homme qui puisse relier entre eux le Ciel, la Terre et l'Humanité. L'étymologie du caractère employé (Hoàng-Đế/Empereur) se compose de quatre traits : les trois traits horizontaux symbolisant le Ciel, la Terre, l'Homme et celui du sens vertical reliant les trois éléments. L'empereur, en personne, ou rarement par un délégué, célèbre ce sacrifie à Nam Giao au Ciel (l'Empereur d'En haut de l'auguste Ciel) et à la Terre (l'Esprit de l'Auguste Terre), aux principaux de ses ancêtres, aux génies du ciel et de la terre entière.

[601] Cette média est actuellement mise en service au centre d'interprétation de la Cité impérial de Hué, Vietnam, site classé par l'Unesco. Cette réalisation est effectuée dans le cadre du PRODETOUR HUE 2. Ce projet est réalisé grâce aux appuis financiers de l'ex-région Poitou-Charentes, la région Nouvelle-Aquitaine et le ministère des Affaires Étrangères et Européennes pour la période de 2014 à 2016. Les maîtres d'œuvres de ce projet sont l'université de La Rochelle (ULR) et l'école nationale du tourisme de Hué (ENTH). L'ULR apporte le transfert des connaissances et des compétences françaises dans les domaines de médiation culturelle, du tourisme et de la formation. L'ENTH a pour mission de multiplier ultérieurement ce projet au Vietnam avec l'accompagnement de l'ULR.

DOCUMENT 11.

CARACTERE CHINOIS POUR DESIGNER L'EMPEREUR

L'Empereur : les trois traits horizontaux symbolisant le Ciel, la Terre et l'Homme et celui du sens vertical reliant les trois éléments.

Caractère chinois pour designer l'Empereur

Source : Extrait de « *Pratiques rituelles sous la dynastie des NGUYEN* », film en projection au centre d'interprétation sur les cérémonies rituelles sous la dynastie des Nguyen. Ce centre d'interprétation qui est situé au Palais impérial, site classé par l'Unesco est réalisé dans le cadre du PRODETOUR Hué 2.

Il prend compte de son mandat terrestre directement au Souverain céleste (l'Unique du Ciel) ; l'Empereur d'En haut de l'auguste Ciel), et lui offre le sacrifice dit Nam Giao en se tenant « Face au Sud ». C'est la position hiérarchique rappelant celle de l'Etoile polaire, siège de l'Esprit céleste, vis-à-vis de la Puissance solaire, principe actif, source de chaleur, d'énergie et de richesse. L'empereur, en principe, officie en personne. Avant la célébration (trois jours et puis même la veille), l'empereur doit s'enfermer dans le palais du Jeûne et s'y soumettre à la Grande Abstinence. Sur le tertre rond, trois autels sont dressés et huit autres sur le tertre carré. La cérémonie se répète sur chacun d'eux. Les animaux sont égorgés, dépecés, et leur viande, crue ou cuite, selon le cas, est déposée avec les offrandes sur les autels. Le point culminant de la cérémonie est une sorte de communion où l'officiant, après maintes lustrations, libations et oraisons, mâche le bétel, boit l'alcool et mange la viande que le dieu lui envoie. Le sacrifice commence vers deux heures du matin, et dure jusque vers quatre heures. L'Empereur, escorté par d'innombrables princes,

mandarins, soldats, danseurs, musiciens, chars et éléphants, sort en chaise à porteurs de son palais, par la porte du Sud, et se rend au palais du Jeûne dès la sixième heure (9 à 11 heures). Pour officier au Ciel, l'Empereur doit se préparer à ce sacerdoce par un jeûne et il entre dans un profond recueillement avant la cérémonie solennelle permettant la communication avec le Ciel, son père spirituel. Les Européens sont autorisés à assister au Nam Giao, mais dans certaines conditions seulement. Le gouverneur général de l'Indochine, le résident supérieur d'Annam et le ministre de France à Bangkok y ont été spécialement conviés en 1923.

3.5.4. Le cortège de Nam Giao : un spectacle grandiose pour la Cour impériale, pour « son peuple » et pour les touristes

Le cortège de Nam Giao constitue un événement grandiose et de caractère unique permettant de comprendre l'esprit de la capitale de l'Empire d'Annam. Des milliers de personnes participent à ce cortège qui est présidé par l'Empereur. Plusieurs milliers de personnes assistent à cette cérémonie solennelle sur son passage. Le cortège vers le sacrifice de Nam Giao se rassemble pour le départ en face de la Porte du Midi. Accompagnés par des porte-étendards, deux éléphants de parade ouvrent le cortège impérial. Des porteurs de lanternes précédent la litière royale. La litière est encadrée par un détachement de la garde impériale, des princes et des grands mandarins. Un groupe de musiciens se met derrière la litière. Le cortège franchit l'entrée d'honneur du Palais impérial et se dirige en direction de Nam Giao. Les soldats sont aussi intégrés au cortège. Ils portent des banderoles, des drapeaux et des étendards, dotés de représentations symboliques, aisni des instruments de musique de dimensions gigantesques (tambours Co, gong Chinh). Ils se dirigent vers la porte Sud-Est (Mirador VIII) pour sortir de la Citadelle, prendre la rue Dong Ba (actuelle rue Tran Hung Dao) et ensuite le pont Clémenceau (actuel pont Trang Tien) pour arriver à la rive sud de la rivière des Parfums. Ils se dirigent ensuite vers la rue Jules Ferry (actuelle rue le Loi) et tournent à droite dans l'avenue Nam Giao (actuelle rue Dien Bien Phu) qui leur mène directement à l'esplanade de Nam Giao. Le cortège s'avance en musique dans les rues de Hué : de nombreux musiciens habillés en vert, jouent de la flute, des symbales, des congs et des tambours, etc. Tout au long du trajet, les rues sont bien décorées avec des arcs de triomphe, des autels sont également dressés par les annamites au bord des rues que prend le cortège. Les Indochinois (Annamites et Européens résidant en Indochine) et des touristes se pressent aux abords du cortège qui

constitue un véritable spectacle. À l'esplanade de Nam Giao, un espace dédiée est adressé en 1924 à la réception des grands invités. Cette « maison de réception » se trouve à l'entrée principale (Ecran nord) de cette esplanade, à côté de l'abri des mandarins.

Par ces valeurs incontestables en matière de culture, Hué est classée par l'Unesco à plusieurs reprises. L'ensemble de ses monuments (de la Citadelle, du Palais Impérial y compris la Cité pourpre interdite) est inscrit au patrimoine mondial de l'Unesco en 1993. Cet organisme considère Hué comme « un exemple exceptionnel de la capitale orientale »[602]. Dix ans plus tard, Nhã nhạc (Grande Musique de la Cour de Hué) est reconnue en 2003 par l'Unesco comme acquis culturel intangible de l'humanité.

Outre ces patrimoines culturels reconnus mondialement, l'Annam est également doté des biens précieux en termes de patrimoine naturel. Celui-ci, découvert par les Français, est identiquement reconnu deux fois par l'Unesco : en 2003 et en 2015. [voir Annexes 47. Cortège de Nam Giao : 47.1. Le cortège (exposition numérique sur Klynt)[603] ; 47.2. Attente du cortège de Nam Giao devant le grand hôtel Morin de Hué en 1939].

II. La grotte de Phong-Nha, considerée comme « 2e site touristique de l'indochine »[604] (1937)

La grotte de Phong-Nha fait partie actuellement du parc national de Phong-Nha - Kebang, située dans le nord de la cordelière annamite, dans les districts de Botrach et Minhhoa de la province de Quangbinh. Ce parc s'étend sur une zone calcaire de 2 000 km^2. « Le bien possède et protège plus de 104 km de grottes et de rivières souterraines, ce qui en fait un des écosystèmes de karst calcaire les plus exceptionnels du monde. La formation karstique a évolué depuis le Paléozoïque (il y a environ 400 millions d'années): c'est la plus ancienne grande région karstique d'Asie »[605]. Le nom de ce parc vient de Phong-Nha,

[602] En ligne : http://www.le-vietnam.net/sites-historiques-unesco-vietnam/.

[603] Cette média est actuellement mise en service au centre d'interprétation de la Cité impérial de Hué, Vietnam, site classé par l'Unesco. Cette réalisation est effectuée dans le cadre du PRODETOUR HUE 2.

[604] TAUPIN, *Guide touristique général de l'Indochine* (Guide alphabétique Taupin), Hanoï, Edition G. Taupin & Cie, 1937, 450 p.

[605] En ligne, https://whc.unesco.org/fr/list/951/.

la grotte la plus réputée, et de Kebang, la forêt abritant la plupart des casernes et grottes. Sondong, la plus grande caverne du monde, est découverte en 2009.

« It was then that Son Doong was recognized as the world's largest cave, a title previously held by Deer Cave in Malaysia.

Son Doong is a wonderland of huge stalagmites and stalactites, a mighty river and astonishing dolines »[606].

Ce qui permet de renforcer d'avantage et de rendre honneur la découverts des Français avant 1900 de l'ensemble de ces grottes et cavernes et leur efforts afin de les transmettre en destination touristiques depuis les années vingt.

1. La grotte de Phong-Nha, reconnue comme site touristique depuis 1921

Malgré ses richesses patrimoniales, notamment celles naturelles, la province de Quangbinh était effacée dans le plan touristique de l'Annam. En 1937, la grotte de Phong-Nha est reconnue comme « 2e site touristique de l'Indochine »[607], juste après les fameuses ruines d'Angkor. C'est une grande découverte en termes de destination touristique qui aurait pu changer le plan touristique de l'Indochine et enrichir l'offre touristique de cette colonie. Toutefois, la guerre et la crise économique n'ont pas permis de transformer la grotte de Phong-Nha en une grande curiosité accessible aux touristes. La grotte de Phong-Nha sera classée par l'Unesco, pour ses valeurs géologiques exceptionnelles en 2003 ainsi que pour la diversité de sa faune et de sa flore en 2015. En 2018, trois million neuf cents mille touristes[608] viennent visiter la province de Quangbinh dont la grotte de Phong-Nha est un site incontournable.

Les premières descriptions de la grotte Phong-Nha sont réalisées avant 1900 par L. de Lajonquière. Il est à noter que ses notes manuscrites sont les résultats d'études à vocations historique et civilisationnelle. Un inventaire des monuments Cham de l'Annam

[606] En ligne, http://quintessentialcollectionvietnam.com/places/journeying-in-son-doong-the-worlds-largest-cave.

[607] TAUPIN, *Guide touristique général de l'Indochine* (Guide alphabétique Taupin), Hanoï, Edition G. Taupin & Cie, 1937, p. 412.

[608] En ligne : https://www.baoquangbinh.vn/kinh-te/201812/nam-2018-quang-binh-don-khoang-39-trieu-luot-khach-du-lich-2162422/.

en 1909 publie les beautés remarquables des grottes Phong-Nha et Minhcam[609]. Ces deux ouvrages sont réédités pour l'usage touristique, publié en 1921 par « Collection du Vieux Hué »[610]. La grotte Phong-Nha est désormais qualifiée de site touristique. Ce statut touristique est confirmé deux ans plus tard, Phong-Nha est considéré comme un site très important à découvrir en Indochine du nord. Les illustrations de la baie d'Along sont en noir et blanc or le guide Madrolle consacre en 1923 à Phong-Nha un plan en couleur[611]. A l'échelle locale, les services commerciaux de l'Annam qualifient la grotte de Phong-Nha comme « sites remarquables » en 1925, à l'occasion de la foire de Hanoï[612].

Depuis le statut de site très important à découvrir à la confirmation comme « 2e site touristique de l'Indochine »[613] en 1937 par le fameux guide Taupin, il s'agit d'une longue évolution à vocation touristique. C'est le résultat des efforts tant de l'administration que du secteur privé dans le domaine de tourisme (y compris la « propagande »). Ce statut est confirmé de nos jours par l'Unesco : « Avec plus de 44,5 km de long, la grotte de Phong Nha est la plus célèbre du réseau et les bateaux d'excursion peuvent y pénétrer jusqu'à 1500 m. La grotte de Son Doong, explorée pour la première fois en 2009, est censée contenir le plus grand passage du monde, à l'intérieur d'une grotte, en termess de diamètre et de continuité »[614]. [voir Annexes 48. Ensemble des grottes de Phong-Nha - Kebang : 48.1. Plan de la grotte de Phong-Nha en 1923 ; 48.2. Plan de Sondoong, la plus grande grotte du monde, découverte en 1991 ; 48.3. Plan de la grotte de Sondoong, découverte en 1991 ; 48.4. Film « Good morning America' explores world's largest cave »[615]].

---

[609] PARMENTIER, *Inventaire descriptif des monuments chams de l'Annam,* Paris, Leroux, 1909, pp. 548-549.

[610] Collection du Vieux Hué, *L'Annam, guide du touriste, Hanoï*, Imprimerie d'Extrême-Orient, 1921, pp. 48-49.

[611] MADROLLE Claudius, *Indochine du Nord : Tonkin, Annam, Laos*, Paris, Librairie Hachette, 1923, 442 p.

[612]FONTANA, *L'Annam, ses provinces, ses ressources*, Hanoï, Imprimerie Le-Van-Phuc, 1925, 111 p. (Publication des services commerciaux de l'Annam).

[613] TAUPIN, *Guide touristique général de l'Indochine* (Guide alphabétique Taupin), Hanoï, Edition G. Taupin & Cie, 1937, p. 412.

[614] En ligne, https://whc.unesco.org/fr/list/951/.

[615] En ligne, http://abcnews.go.com/GMA/video/drones-inside-hidden-world-live-30999977 (Emission télévisée du 15 mai 2015).

2. La grotte de Phong-Nha, une place de choix dans l'Indochine touristique

La grotte de Phong-Nha est parcourue par une grande rivière souterraine de 7 729 m[616]. Elle pénètre dans un massif rocheux boisé qui forme la ceinture de la haute vallée du Nguồn-Son. Cette grotte abrite de nombreuses ruines Cham, dont le sanctuaire bouddhique Cham datant de 860 (époque d'Indrapura). « C'est une des curiosités de l'Annam et ses grottes excitent l'admiration de tous ceux qui les visites »[617].

Par la « valeur universelle exceptionnelle »[618], les premières découvertes de cette fameuse grotte réalisées avant 1900 montrent qu'elle se compose d'« [u]n couloir long d'une vingtaine de mètres, qui existe sous une faille très basse (2m à peine au-dessus de la nappe d'eau) conduit dans une seconde crypte »[619]. Le guide Madrolle de l'Indochine du Nord précise en 1923 que « cette merveille naturelle se compose de deux couloirs naturels dont le premier mesure 1 451 m et le second de 355 m. Son plafond, d'une hauteur de 7 à 10 mètres, s'arrondit en dôme orné de faisceaux de stalactites. Une eau calme et limpide, d'une profondeur de 7 à 9 m, remplit la grotte. La lumière, reflétée par le miroir vert des eaux, décore de couleurs brillantes le dôme ….». Quatorze ans après, le guide Taupin décrit un système de grottes aux alentours.

Toutefois, la considération du fameux guide : « Grotte dite de Phong-nha ou de « la rivière souterraine » (classée comme 2e site touristique d'indochine) »[620] permet de bien positionner l'Annam depuis 1937 comme la destination touristique de première importance dans le marché touristique de l'Indochine. L'Annam est en effet la miniature en termess de ressources touristiques de cette colonie française par :

- ses patrimoines culturels (les palais, tombeaux impériaux de Hué constituant l'identité culturelle de la civilisation Viet ; et les ruines Cham à Myson sont considérées comme Angkor en réduction.) ;

---

[616] En ligne : https://en.wikipedia.org/wiki/Son_River_(Vietnam).

[617] MADROLLE Claudius, *Indochine du Nord : Tonkin, Annam, Laos*, Paris, Librairie Hachette, 1923, p. 244.

[618] En ligne : https://whc.unesco.org/fr/list/951/.

[619] Collection du Vieux Hué, *L'Annam, guide du touriste,* Hanoï, Imprimerie d'Extrême-Orient, 1921, pp. 48-49. (Selon, LAJONQUIERE, « *Notes manuscrites sur la grotte de Phongnha*», vers 1900).

[620] TAUPIN, *Guide touristique général de l'Indochine* (Guide alphabétique Taupin), Hanoï, Edition G. Taupin & Cie, 1937, p. 412.

- ses patrimoines naturels (1 200 km allongés sur un total de 1 700 km de la côte indochinoise avec un ensemble de plages [stations maritimes de Doson, Cuatung, Nhatrang, Phanthiet, etc.] et de baies magnifiques [ports de Tourane, Quinhon, Camranh, etc.] ; des montagnes grandioses constituées par deux composantes [la chaîne annamitique et la région des hauts plateaux de l'Annam].

Les parties précédentes nous permettent de connaître les valeurs culturelles des patrimoines de l'Annam. Pour ce qui concerne ses patrimoines naturels, la valeur maritime de 1 200 km de côte de l'Annam est tellement évidente qu'elle se traduit dans le plan d'aménagement hôtelier de l'Indochine par des hôtels, bungalows et des gîtes répartis tout au long de la Route Mandarine[621] et dans la partie consacrée aux voies de communication[622]. En ce qui concerne les montagnes de l'Annam, elles présentent d'une part, des valeurs en faveur de la santé déjà interprétées dans les hôtels installés à la station d'altitude de Dalat[623], à la station d'altitude de Bana[624] et à la station d'altitude de Bach Ma[625]. D'autre part, la chaîne annamitique abrite la région des grottes de Phong-Nha, « classée comme le 2e site touristique d'Indochine », et la région des hauts plateaux de l'Annam offre « [l]es plus beaux terrains de chasse d'Asie, gros et petit gibier »[626]. Les safaris, qui y sont organisés pour les « sportsmen », constituent une offre touristique pouvant rivaliser avec ceux organisés dans les beaux terrains de chasse en Afrique.

IV. Valoriser les ressources cynégétiques de l'Annam pour rivaliser avec l'Afrique touristique

Par la richesse de sa grande faune, la facilité d'accès de ses territoires de chasse, l'Indochine offre aux touristes-chasseurs la grande chasse sportive. Il s'agit d'un champ d'action au moins comparable à ceux de l'Est Africain. Il mérite donc une organisation commerciale importante pour une exploitation en faveur du tourisme cynégétique. A ce titre, l'Indochine peut s'inspirer d'une organisation de même type que celle des colonies

[621] [Voir Partie 2. Développent de l'Industrie de l'hôtellerie].

[622] [Voir Partie 3. Chapitre 10. Comment venir et se déplacer en Indochine ?].

[623] [Voir Partie 2. Chapitre 8. Le groupe d'hôtels de Dalat (Langbian), représentant le pouvoir colonial].

[624] [Voir Partie 2. Chapitre 9. I. 2. Grand hôtel Morin de Bana à la première station d'altitude de l'Annam central (1923)].

[625] [Voir Partie 2. Chapitre 8. I. 4. Le Grand hôtel Morin de Bach Ma (1942)].

[626] TAUPIN, *Guide touristique général de l'Indochine* (Guide alphabétique Taupin), Hanoï, Edition G. Taupin & Cie, 1937, p. 125.

anglaises, allemandes et portugaises de l'Afrique, l'Indochine peut espérer tirer de ses incontestables richesses cynégétiques, un parti de toute première valeur. Afin de maintenir un développement durable en faveur du tourisme cynégétique, l'Indochine doit prendre des mesures de protection de la faune.

Toutes les époques sont propices pour la chasse, mais la période d'hiver est à recommander plus spécialement. [voir Annexe 49. Publicité confirmant la chasse comme une des ressources touristiques de l'Indochine]

1. D'excellentes potentialités cynégétiques attirant une riche clientèle

1.1. L'Indochine : de grands terrains pour la chasse au gros gibier

« L'Indochine est un pays de grande chasse, égal sinon supérieur, par la qualité, la variété et l'intérêt du gibier, à tous les centres de grande chasse réputés dans le monde entier. En joignant cet agrément, en même temps, que ce sport si recherché, aux beautés incomparables qu'elle possède, en sites, monuments et routes, l'Indochine s'offre comme la région idéale du tourisme ».[627] Dans cette Indochine française, il existe d'excellents territoires pour la grande chasse tels que l'Afrique. C'est une grande destination du tourisme cynégétique.

Toute l'Indochine est giboyeuse, elle est remarquable surtout par la variété de sa faune. On y trouve tout, du petit au moyen et au gros gibier. Les petits gibiers sont surtout dans les plaines d'Annam, de la Cochinchine et du Cambodge. Les gros gibiers sont dans certaines régions : au Langbian, dans les montagnes de la Cochinchine, au Cambodge. Les cervidés son extrêmement abondants et remarquables par la haute stature qu'ils atteignent. Les bovidés sont représentés surtout par les buffles et les bœufs sauvages. Au Cambodge et dans le Sud-Annam, il est aisé d'organiser des chasses sportives, comme en Inde, avec des éléphants. L'Indochine est une grande destination de chasse. Le cinéma fait connaître les expéditions cynégétiques du duc de Montpensier, des « sportsmen » américains, des sportsmen anglais de Hongkong, hollandais de Java. La chasse est le sport favori dans les colonies françaises. En bref, l'Indochine française est une région exceptionnellement

[627] TIRAN, *La grande chasse en Indochine, le guide du chasseur*, Saïgon, s.m.d, édité par le Bureau du Tourisme en Indochine, 1929, p. 1.

favorisée pour la chasse de toutes espèces de gibier et pour les modes de chasse les plus attrayants, notamment pour la chasse au gros gibier.

L'Annam ressort du marché cynégétique qui se concentre en Cochinchine, au Cambodge et au sud-Annam. Ce pays de l'Union indochinoise possède une accessibilité facile pour les grandes expéditions de chasse au gros gibier. Celles-ci y sont tellement bien organisées que l'Annam obtient une grande réputation attirant une clientèle spécifique du « Grand Tourisme international » : « sportsmen » anglo-saxons, dont les Américains. [voir Annexe 50. Carte cynégétique pour le sud-Annam, la Cochinchine et le Cambodge].

1.2. « L'Annam est le paradis des chasseurs » [628]

« L'Annam est un pays de chasse par excellence »[629]. On y trouve toutes les espèces de gibier, grand et petit. La plupart de villes et de chefs-lieux de provinces de l'Annam sont situés à proximité de terrains de chasse aisément accessibles. Il suffit en général au chasseur situé dans l'un de ces centres, d'effectuer un déplacement de deux ou trois heures de marche ou d'une nuit de sampan pour atteindre soit la forêt, soit la grande brousse abondantes en gibier à poils et à plumes. Sur le bord des lagunes et dans les rizières profondes, on rencontre principalement en hiver (octobre-mars), une grande variété d'oiseaux aquatiques. Les montagnes de Thanhhoa, de Nghean et surtout les plateaux au sud de l'Annam font partie des régions très giboyeuses et d'accès faciles. Les parcours de chasses sont nombreux le long de la cordelière annamitique. Dans les montagnes du sud de l'Annam, on distingue deux pays de chasse très giboyeux : le Djiring, pays du tigre et du gaur, et le Langbian. On y rencontre les principales espèces de gros et de petit gibier. Toutefois, le Langbian est beaucoup mieux vanté dans les publications à vocation touristique: « C'est dans les provinces du Sud de Annam et principalement sur les plateaux du Langbian que cette chasse peut se pratiquer avec le plus de succès »[630] et encore plus confirmée « La région où les grandes chasses sont le plus faciles à organiser est le plateau du LangBiang»[631]. C'est là où des chasseurs français particulièrement expérimentés ont

[628] Collection du Vieux Hué, *L'Annam, guide du touriste, Hanoï,* Imprimerie d'Extrême-Orient, 1921, p. 29.

[629] Bureau du tourisme de Hué, *Notice touristique sur Annam,* Hanoï, Imprimerie d'Extrême-Orient, 1926, p. 27.

[630] Collection du Vieux Hué, *L'Annam, guide du touriste, Hanoï,* Imprimerie d'Extrême-Orient, 1921, p. 30.

[631] « Le Tourisme en Indochine », *La Presse Coloniale illustrée,* février 1925 (en 18e année), p. 19.

dressé des cartes cynégétiques et rédigé des guides de chasse. Ce pays, paradis des touristes-chasseurs, offrent notamment des safaris (au gros gibier) aux riches « sportsmen » américains. [voir Annexe 51. Voies d'accès à Dalat et carte cynégétique].

2. Des politiques patrimoniales permettant l'organisation de safaris : un atout pour le développement du tourisme cynégétique

2.1. Le modèle à adopter pour le tourisme cynégétique en Indochine

Une des meilleures attractions de l'Indochine est la chasse au gros gibier. L'exploitation méthodique des chasses exotiques représente une source de bénéfices considérables. A ce titre, l'Indochine peut être inspirée d'une organisation de même type que celle des colonies anglaises, allemandes et portugaises de l'Afrique. Ce sport a donné lieu, dans la seule Afrique Orientale anglaise, à un mouvement d'affaires de quarante millions, dont le dixième environ profite au budget local, sous forme de droits de douane, de permis, de licence, de transports. La chasse est d'ailleurs commercialisée dans d'autres régions de l'Est-Africain, notamment dans le Mozambique. De grandes agences telles que Newland Tarlton, de Londres, et Boma trading C^{o}, de Nairobi, organisent des forfaits pour la clientèle anglo-saxonne des expéditions cynégétiques.

2.2. La politique patrimoniale en faveur de la faune, de la flore et du développement durable du tourisme

Pour un développement durable en faveur du tourisme cynégétique, il convient donc de se préoccuper de sa réglementation de chasse et de prévenir la destruction totale de certaines espèces. Il y a lieu d'envisager la création de réserves où la chasse des grandes espèces serait rigoureusement réglementée et surveillée.

2.2.1. Une réglementation de la chasse nécessaire pour le développement durable du « grand tourisme international »

L'Indochine trouve un profit immédiat à l'organisation des grandes chasses, à l'égard des chasseurs étrangers, d'une générosité hors de propos. La chasse au Langbian est considérée comme un levier de développement touristique donc économique, surtout pour le marché du Grand Tourisme : marché anglophone car c'est beaucoup plus cher le tourisme cynégétique dans les colonies anglaises que celles de France.

La chasse et l'entrée des armes ont été absolument libres, dans la région du Lang-Bian jusqu'en 1917. Toutefois, pour sauver le gibier, d'une destruction aussi rapide que totale, de vastes réserves sont délimitées, dans les parties les plus peuplées. « Nous pourrions citer certains touristes qui ont battu en quelques minutes dix ou quinze têtes de cerfs d'Eld, d'autres plusieurs éléphants et gaurs en quelques minutes (année 1914, 1915-1916) et tous ces animaux était pour la plupart de femelles ; les males attaqués ne représentent pas une dixième des animaux tués »[632].

2.2.1.1. Une collaboration entre l'administration coloniale et la Cour d'Annam pour la réglementation de la chasse (1917)

Suite à la demande du résident supérieur de l'Annam, c'est M. Millet, chef du cantonnement du Langbian, qui fait depuis 1915, l'étude d'un projet de réglementation de la chasse au Langbian. Son rapport de onze pages rendu le 26 juillet 1916 constitue la base pour l'arrêté du 27 février 1917 du gouverneur général de l'Indochine promulguant en Indochine le décret du 11 août 1917 portant sur la réglementation de la chasse dans la province de Langbian. Cette réglementation a pour but de protéger la faune et d'empêcher la disparition à brève échéance de certaines espèces rares de gibier. Cette mesure ne peut que favoriser le mouvement touristique étranger vers le Langbian. Les chasseurs sont ainsi assurés de pouvoir pratiquer leur sport favori dans des conditions exceptionnelles : climat tempéré dans un pays tropical et abondance de gibiers.

Toutefois, la règle posée à l'article 16 du traité de Hué du 6 juin 1884[633] détermine que toute la réglementation cynégétique, relevant au premier chef de l'administration intérieur, ne peut être édictée que par le Souverain protégé. Le résident supérieur de l'Annam fait donc préparer, par les soins du ministère de l'Intérieur de la Cour d'Annam, une ordonnance de principe, à soumettre à l'approbation du Trône. Cela laisse au GGI la faculté de fixer tous les détails de la réglementation de la chasse dans la province de Langbian. Il paraît nécessaire de laisser aux tribunaux de l'Annam la compétence en ce qui concerne les indigènes, s'il s'agit d'une question d'administration intérieure.

632 ANOM, GGI, L 81, 1537, 1916, Rapport du 26.7.1916 de M. Millet, chef du cantonnement du Langbian, portant étude d'un projet de réglementations de la chasse au Langbian et de la délimitation d'un territoire choisi à cet effet pour être érigé en réserve, p. 2.

633 En ligne, https://fr.wikipedia.org/wiki/Trait%C3%A9_de_Hu%C3%A9_(1884).

2.2.1.2. La « Réglementation de la chasse et tourisme cynégétique notamment pour le marché américain à Dalat »[634]

Le plateau du Langbian est fréquenté au début des années dix par de nombreuses espèces de moyens et grands gibiers. Ces animaux tendent de plus en plus à disparaître depuis la construction des voies d'accès qui mènent au sanatorium du Langbian et attirent les touristes chasseurs. Cette disparition, notamment des animaux les plus recherchés tels que les cerfs d'Eld et les Gaurs, s'explique par les tueries irraisonnables des chasseurs occidentaux. Les touristes français et étrangers y arrivent de plus en plus nombreux. On peut compter notamment qu'un certain courant s'établit entre les États-Unis et l'Indochine. Parmi les « sportsmen » anglo-saxons, il faut mentionner le gouverneur général des Indes philippines qui vient à Dalat en 1916 et qui fait déjà prévenir par le consul des États-Unis à Saïgon de son intention de renouveler son excursion cynégétique. Dans ces conditions, le gouverneur général de l'Indochine est amené à signer le 23 févier 1917 un arrêté règlementant la chasse dans la province de Langbian. Ces textes édictant des pénalités pouvant aller jusqu'à cent francs d'amende et quinze jours d'emprisonnement.

Grâce à ces valeurs fondamentales permettant le développement du tourisme cynégétique, la province de Langbian est dotée d'une réglementation de la chasse. Un décret du 11 août 1917 constitue au point de vue de la réglementation de la chasse cette province en en trois zones différentes.

- La « zone réservée » possède une superficie de 580 km^2 où la chasse demande strictement un permis spécial.

  Ce permis de chasse, coûtant 200 $, est délivré par le résident de Langbian et valable en trois mois. Ce permis n'en est délivré qu'un par an. Les chasseurs ont le droit de tuer un gaur, un éléphant, deux bœufs sauvages (les mâles seulement). Tout autre gibier est interdit à l'exception des tigres et panthères. Les chasseurs sans permis spécial sont punis d'une amende de 100 francs sans préjudice de l'acquittement du prix du permis. En outre, aucun permis ne lui est accordé pendant 2 ans. Les trophées sont confisqués[635].

[634] ANOM, GGI, L 81, 1537, 1917, Lettre n^0 224 RSA du 9.4.1917 du GGI au ministre des Colonies au sujet de la chasse au Langbian.

[635] Faute de la destruction des animaux femelles appartenant aux espèces pour lesquelles le permis est délivré, le chasseur muni d'un permis spécial est puni d'une amende de 60 fr par tête et son permis lui est retiré et aucun permis ne lui est accordé pendant 2 ans. Les chasseurs avec permis spécial détruit dans la zone réservée plus d'animaux que le permis lui en donne le droit, est puni d'une amende de 100 fr par tête d'animaux battus. Les trophées sont confisqués et aucun permis ne lui est accordé pendant 2 ans.

- La « zone protégée de Dalat », la chasse du même gibier n'y est permise que du 15 mars au 15 septembre.
  Il est interdit permanent d'y chasser du gaur, de l'éléphant femelle, du cerf d'Eld et de la femelle du cerf commun ;

- La « zone libre » comprend tous les territoires de cette province en dehors de ces deux zones.
  La chasse y est autorisée en tout temps sous les réserves suivantes : la destruction du gaur male est seule autorisée moyennant le paiement d'une licence de 30 $. Elle est valable pour un mois qui ne peut pas être renouvelée dans l'année. La destruction des femelles des cerfs d'Eld, d'éléphants, bœufs sauvages y est interdite.

Les Annamites peuvent continuer l'exercice traditionnel de la chasse au moyen d'armes indigènes dans ces trois zones. Les villageois et colons peuvent être autorisés, sur leur demande et sur décision de l'administration, à détruire le gibier commettant les dégâts dans leurs cultures.

La chasse, dans ces réserves, ne peut se faire que moyennant un permis de l'administration française et dont le coût est peu élevé. Le résident de France à Dalat délivre les permis. La taxe instituée par l'administration locale en 1916 n'est que 200 $ pour tuer un éléphant, un buffle et deux bœufs sauvages, plus un nombre illimité de félins. La taxe est à la même époque de 50 livres sterling, en Afrique Orientale anglaise, avec des permis spéciaux de 10 livres pour un éléphant ou une girafe. Le droit de tuer un élan coûte 400 dollars en Amérique du nord. Les revenus, joints aux moindres redevances (taxe) qu'on peut demander aux chasseurs locaux, produiraient des recettes qui seraient judicieusement employées à organiser les terrains de chasse, à en faciliter l'accès, à former des guides, à surveiller les réserves. Il est hors de doute que la possibilité de chasser les fauves, sur les hauts plateaux du Sud-Annam, fait avant peu de Dalat un des grands rendez-vous cynégétiques du monde.

La réglementation de la chasse du Langbian en 1917 est considérée comme la phase d'expérimentions pour celle de l'Indochine.

2.2.1.3. La réglementation de la chasse et l'ingénierie du tourisme cynégétique

Personne ne peut chasser en Indochine si la chasse n'est pas ouverte et s'il n'est pas muni d'une autorisation de port d'armes et d'usage de munitions et d'un permis de chasse, d'une patente de chasse ou d'une licence de destruction. Tout cela est déterminé par la réglementation de chasse

2.2.1.3.1. La réglementation de la chasse en Indochine

La réglementation de chasse en Indochine est en vigueur en 1927. Le décret du 7.4.1927 propose les principes fondamentaux d'une réglementation cynégétique en Indochine. Il est modifié et complété en 1934[636]. Les limites des territoires de chasse en Indochine sont fixées en 1931[637] et modifié en 1932[638]. La liste des gibiers réservés et la listes des gibiers protégés sont déterminées en 1931[639]. La réglementation de chasse permet l'organisation cynégétique de l'Indochine qui est créée vers 1928[640].

La réglementation de la chasse éditée en Indochine par le décret du 7 avril 1927 a son origine dans les instructions de la métropole. Ces instructions tracent le programme général à suivre en prescrivant que les projets de réglementation devraient s'inspirer des décrets intervenus sur cette matière le 18 janvier 1925 pour la Cochinchine, le 10 mars 1925 pour l'Afrique occidentale françaises. Elles prévoient également la création de « parcs nationaux de refuge pour les espèces animales » désignées par la commission de protection de la faune coloniale.

La réglementation de la chasse est établie en vue de cesser la confusion régnant en Indochine entre la chasse sportive et la destruction réglementée et surveillée des faunes ou des animaux malfaisants et nuisibles. Cela permet enfin une exploitation commerciale durable de la faune (animaux vivants, viande de boucherie, dépouilles). Dans ce but les permis de chasse à tarifs progressifs sont d'une part créés et la licence de destruction et la

[636] Par le décret du 27.6.1934.

[637] Arrêté du 14.12.1931.

[638] Arrêté du 19.12.1932.

[639] Arrêté du 14.12.1931.

[640] ANOM, GGI, 1505, 1928.2.17, Lettre n^0 171 de l'Inspecteur General de l'Agriculture, de l'élevage et des forêts au GGI.

patente de chasse sont produites d'autre part. Il est à noter que les permis de capture scientifique pour l'entretien des jardins zoologiques métropolitains et coloniaux sont gratuits. Les permis de ravitaillement pour colons et agents européens isolés dans l'intérieur sont également gratuits. Les permis des indigènes chassant de jour avec des épieux, lances arcs, etc. sauf des armes à feu sont dispersés. Les indochinois résidant bénéficient d'une réduction de 50% sur les prix des permis.

La réglementation de chasse détermine trois types de permis de chasse (grand permis de chasse A, permis de chasse B, permis de chasse C) et la patente de chasse E. Le grand permis de chasse A est valable en toute l'Indochine pour une année depuis la date de délivrance. Ce permis est délivré par les chefs d'administration locale. Le titulaire de permis a le droit de chasser, sauf dans les parcs de refuge ou dans les réserves temporaires de chasse, les animaux ne faisant l'objet d'aucune protection particulière. Ce permis donne en outre le droit d'abattre un nombre limité d'espèces protégés, à l'exclusion de celles de protection absolue. Le titulaire du grand permis de chasse A doit payer une taxe complémentaire calculée suivant l'espèce protégé, par tête d'animaux abattus. Ce titulaire peut sous sa responsabilité se faire accompagner d'auxiliaires, mais il est interdit à ceux-ci de chasser seuls et de prendre des armes à feu à moins qu'ils soient eux-mêmes titulaires d'un permis de chasse. Le titulaire de chasse est tenu de mentionner, sur un carnet annexé au permis, les animaux protégés, tués ou capturés avec l'indication des localités où les animaux sont tués ou capturés. Le permis de chasse B est valable dans toute l'Indochine pour une année depuis la date de délivrance. Ce permis est délivré par les résidents-maires ou résidents-chefs de province. Le titulaire de permis a le droit de chasser, sauf dans les parcs de refuge ou dans les réserves temporaires de chasse, les cervidés, porcines, etc. Il ne comporte aucune précision sur le nombre de têtes d'animaux. Le permis de chasse C est valable dans toute l'Indochine pour une année depuis la date de délivrance. Ce permis est délivré par les résidents-maires ou les résidents-chefs de province. Il donne au titulaire le droit de chasser le menu gibier (lièvres, lapin, chevrotin, faisan, oiseaux) sauf des espèces protégées ou réservées.

La patente de chasse est classée séparément des permis de chasse car sa création permet le développement du « Grand Tourisme international » en Indochine, notamment les

« sportsmen » du marché anglo-saxon dont américain. La patente de chasse n'est valable que pour le pays de l'Union dans lequel il est délivré pour une année depuis la date de délivrance. La patente de chasse E est délivrée par les chefs d'administration locale aux personnes qui se livrent à la chasse au gros gibier (voire réservé et protégé) dans un but lucratif. Elle ne peut être délivrée qu'à des fonctionnaires civils ou militaires ou à des personnes de passage en Indochine. Elle donne le droit d'abattre, sauf dans les « parcs de refuge » ou dans les « réserves temporaires de chasse », des animaux de toutes espèces, à l'exclusion de celles qui sont l'objet d'une protection particulière. Le titulaire d'une patente de chasse peut être autorisé à se munir d'armes supplémentaires en rapport avec son commerce ou son exploitation à la condition d'acquitter, pour chacune de ses armes, une surtaxe annuelle. Il peut, sous sa responsabilité, employer des chasseurs indigènes, chassant pour son compte, à condition que chacun d'eux soit muni du permis de chasse correspondant au gibier abattu. Un arrêté du chef d'administration locale règlemente, dans chaque pays de l'Union, les conditions d'exercice la patente de chasse. En résumé, la patente de chasse E permet la chasse dans un but lucratif, dont pour le tourisme cynégétique.

Depuis le mois de juin 1936, un nouveau règlement de chasse est appliqué en Indochine. Le prix de ce permis est de 40 piastres pour les Français ; 80 piastres pour les étrangers et donne, en Annam, le droit de tirer : 2 éléphants mâles, 1 rhinocéros, 5 gaurs, 6 bœufs banteng, 4 buffles. Pas de limite pour les autres animaux. Les licences, permis de chasse sont nécessaires uniquement en Cochinchine et en Annam en 1938. Le prix de la licence de chasse est de 80 piastres et les « sportsmen » ont droit de chasser au gros gibier tel qu'éléphants, gaurs, buffles et bœufs sauvages, voire rhinocéros en Annam. Le permis ordinaire (permis B) donne aux « sportsmen » le droit de tuer les animaux non protégés, qui ne sont pas mentionnés dans la liste précèdent. Les permis A et B sont permis pour la chasse en toute l'Indochine. Le décret du 7.4.1938 modifiant de nouveau l'article 11 du décret du 7 avril 1927 réglemente la chasse en Indochine. Il présente la nécessité d'unifier en Indochine la fiscalité relative à la chasse, d'attribuer, dans les mêmes conditions que les autres colonies françaises, tous les produits de taxes refondues aux budgets locaux sans intervention du budget général. Il s'agit des tarifs de permis de chasse, des patentes de

chasse, des licences de destruction, établis par arrêtés locaux, soumis à l'approbation du gouverneur général.

La politique de réglementation de la chasse permet le développement durable du tourisme cynégétique en Indochine qui attire notamment des « sportsmen » du Grand Tourisme international. Pour le marché anglo-saxon, l'Indochine est une grande destination touristique car les expéditions de chasse dans cette colonie française asiatique est moins chère que celles aux colonies anglaises. « L'Annam est le paradis des chasseurs »[641]. Ce pays est doté d'un atout en faveur du tourisme cynégétique de cette colonie française. La réglementation de chasse en Indochine, initiée en 1927, s'adapte aux conditions de l'Annam par sa propre réglementation de la chasse en 1935.

2.2.1.3.2. L'Annam face à la réglementation de la chasse en Indochine (1935)

Par les caractéristiques politiques spécifiques du pays en régime protectorat français au cœur de l'Empire d'Annam, le résident supérieur de l'Annam doit rendre applicables aux sujets de sa Majesté l'Empereur d'Annam (pris en conseils des ministres de la Cour) le décret du 7 avril 1927 et les arrêtés du 14 décembre 1931 précités. « Cette réglementation pour être applicable à l'Annam doit faire l'objet d'un arrêté du Résident Supérieur pris en Conseil du Co-mat et valant ordonnance royale »[642]. Les trois projets d'arrêtés au sujet de règlement de la chasse en Annam sont déposés par le résident supérieur de l'Annam le 21 août 1935 au gouverneur général de l'Indochine pour examen[643].

- Le premier projet fixe le prix de délivrance des permis de chasse et des taxes complémentaires à ces permis, les formalités d'obtention de ces titres et les conditions d'exercice de patente de chasse, etc. ;
- Le deuxième projet d'arrêté concerne les périodes d'ouverture et de fermeture de la chasse en Annam ;
- Le troisième projet dresse la liste des engins prohibés dans ce pays.

[641] Collection du Vieux Hué, *L'Annam, guide du touriste, Hanoï,* Imprimerie d'Extrême-Orient, 1921, p. 29.

[642] Les observations/la note du 2.9.1931 au sujet de l'application du décret du 7.4.1927, du chef du service de Législation et d'Administration au GG à l'Inspecteur General de l'Agriculture, de l'élevage et des forêts.

[643] Afin d'assurer la légitimé de réglementation de chasse en Annam, il est nécessaire de créer un cops de garde-chasse indigènes soumis à l'autorité résidentielle et aux agents du Service forestier.

La réglementation de la chasse en Annam définit trois permis différents (le grand permis annuel de chasse à 120 $, le permis ordinaire annuel de chasse à40 $ et le petit permis annuel de chasse à 10 $) et la patente de chasse à 80 $. La durée de validité des permis et des patentes de chasse est d'un an depuis la date de délivrance. Le grand permis et le permis ordinaire sont délivrés par le résident supérieur de l'Annam. Le petit permis et la patente de chasse sont, eux, délivrés par les résidents maires et par les présidents-chefs de province. Le grand permis donne droit à douze animaux, sous réserve que le nombre de tête de chaque espèce à abattre ne dépasse pas ces chiffres (deux éléphants males, un rhinocéros, cinq gaurs, quatre buffles sauvages et six bœufs sauvages). La taxe complémentaire est appliquée en cas d'abatage par le titulaire d'un grand permis des espèces réservées, jouissant d'une protection absolue (éléphants femelle : 60 $; singe à culotte rouge : 15 $; gibbons : 15 $. Les prix mentionnés sont réduits de moitié pour des chasseurs résidents).

La patente de chasse se distingue des permis de chasses par ses caractéristiques en faveur du Grand Tourisme international. Le titulaire d'une patente de chasse peut en effet être autorisé, sous sa propre responsabilité, à employer trois chasseurs indigènes au maximum. Toute demande d'emploi de chasseurs indigènes doit être rédigée sur papier timbré et être adressée au résident supérieur de l'Annam par l'intermédiaire du résident-chef de province. Cette demande contient le nom, domicile, nationalité du demandeur, les références relatives à son permis et sa patente de chasse. Elle est accompagnée par les pièces suivantes : titre d'identité de l'employé, le contrat de louage des services visés[644], le permis de chasse. Le port d'arme de guerre ou rayées est interdit aux chasseurs indigènes[645]. Il est interdit au titulaire de patente de chasse d'organiser des battues ou chasses collectives. Dans un but de protection des espèces, des arrêtés ultérieurs déterminent les zones interdites aux titulaires de patente de chasse.

Les décrets et arrêtés portant la réglementation de chasse en Annam dans le contexte indochinois présentent au fil du temps les réflexions de mise à jour de l'administration centrale et locale face au de développement florissant du tourisme en Indochine dans les

[644] Tout engagement du titulaire d'une patente de chasse donne lieu à établissement d'un contrat de louage de service dument enregistré.

[645] Décret du 21 avril 1918.

années trente. Seulement le permis de chasse A (ou grande permis de chasse) et la patente de chasse touchent directement les touristes-chasseurs. Ces permis et patentes possèdent une grande évolution au profit du contexte et du développement socioculturel, économique et politique de chaque pays de l'Indochine. Il n'y a pas de modifications considérables pour les permis B (permis ordinaire) et permis C (petit permis) touchant les résidents en Indochine. Même pour ce qui concerne le grand permis et la patente de chasse, on voit un grand effort en matière de politiques afin de concilier la protection de la faune et le développement touristique donc économique.

Malgré la réglementation de la chasse en Indochine, du 7 avril 1927, et sa modification par le décret du 1936, la taxe du grand permis n'est pas toujours payée par les chasseurs étrangers ou du moins très rarement. Ils peuvent le contourner facilement. Dès l'arrivée du bateau, le touriste-chasseur est attendu au port par un chasseur professionnel qui l'emmène à la douane. Suite au dépôt d'une caution, ce chasseur y reçoit une licence temporaire pour ses armes et munitions. Muni de cette pièce douanière, les organisateurs de chasse l'embarque pour l'Annam (ou le Cambodge) où les autorités locales ne se préoccupent pas d'exiger la production de son permis de chasse en 1940. De retour à Saïgon, souvent quelques heures à peine avant le départ du navire, il s'embraque sans que la police ait le temps nécessaire pour lui demander de présenter son permis et son carnet de chasse.

2.2.2. La création des parcs nationaux et des « réserves naturelles intégrales »

La réglementation de la chasse, éditée en Indochine par le décret du 7 avril 1927 du gouverneur général de l'Indochine, et promulguée dans la colonie le 8 juin 1927, détermine la création des réserves et de parcs nationaux[646]. La réglementation de chasse a pour but de conserver la faune intéressante, d'établir des parcs de refuge (dans certaines régions où la chasse est interdite), de mettre la faune à l'abri de toute entreprise colonisatrice, touristique ou purement cynégétique. Les prescriptions ministérielles sont adaptées aux contextes locaux dans l'organisation des parcs nationaux de refuge (parcs de refuge) et des réserves temporaires de chasse. Ces parcs nationaux de refuge sont créés en 1931 par le gouverneur général. Toutefois, des réserves temporaires de chasse dont le nombre et l'étendu, comme

[646] La protection de la faune coloniale fait l'objet du titre III du décret.

leur création et leur suppression, sont laissées à la disposition des chefs d'administration locale.

L'administration centrale fait des efforts pour concilier le droit de chasse avec diverses mesures de protection. Cela est d'une part nécessaire à la sauvegarde de certains espèces animales intéressantes, rare et d'autre part indispensable pour assurer la sécurité des populations et la protection de l'agriculture et de l'élevage. Dans ce but est créée une distinction entre les catégories de gibiers (réservé, protégé ou libre dont la chasse est réglementé) ; les bêtes fauves (dont la destruction est permis en tout le temps pour les Indochinois ; les animaux malfaisants et nuisibles (dont la liste variable et les mesures de destruction sont arrêtés par les chefs d'administration locale). Un inventaire des engins et des outils de destructions des gibiers est effectué. La chasse de nuit à la lanterne est aussi est interdit.

La création des réserves et de parcs nationaux permet de conserver des espèces rares et d'exploiter méthodiquement une richesse naturelle qui est appelée à créer en Indochine un mouvement touristique important. La création des réserves ne gêne en rien les véritables « sportsmen » munis d'un permis pour la recherche de ces dernières. Ces chasseurs se soucient généralement peu d'avoir la faculté ou non de pouvoir tirer un cerf ou un chevreuil s'ils doivent risquer de compromettre une chasse organisée souvent à grands frais pour abattre l'animal qu'ils sont venus chercher d'Amérique ou d'Angleterre.

La création des réserves et des parcs nationaux est inspirée par celle du parc de Yellowstone aux Etats-Unis (cf. arboretum de Bienhoa, en Cochinchine). Pour le plus grand profit du mouvement touristique, il faut sauvegarder, les splendeurs végétales qui sont menacées par les exploitations inconsidérées.

En 1931, l'Indochine possède dix parcs nationaux de refuge (dont cinq au Tonkin[647], trois au Laos[648] et deux en Annam)[649]. En 1932, il y existe treize parcs nationaux

[647] 5 parcs depuis Laokay jusqu'à la mer : 1 à Quang Yen ; 1 à Trang-Xa, à la limite de Thai Nguyen et Bac Giang ; 2 sur le rive gauche du Fleuve Rouge et 1 sur le rive droite.

[648] 2 parcs au Tran-Ninh et 1 à la région limitrophe entre les provinces de Savannakhet, Bassac et Saravane.

de refuge (dont huit au Tonkin[650], trois au Laos et deux en Annam). Au Cambodge, il y existe d'immenses réserves naturelles de gibiers or ce pays ne possède aucun parc de refuge. Il est impossible de créer un parc national de refuge en Cochinchine à cette époque. L'Annam dispose de deux parcs nationaux de refuge et trois réserves temporaires. Dans ces territoires des parcs nationaux et des réserves temporaires en Annam, il est interdit de chasser tous les animaux, en tous temps, par tous les moyens, sauf en cas de danger, déprédation ou légitime défense. [voir Annexe 52. « Parcs nationaux de refuge » et « réserves temporaires » en Annam en 1931].

La convention internationale de Londres, mise en vigueur le 8 novembre 1933, met à jour les déterminations du « parc national » et de la « réserve naturelle intégrale ». Ceux de l'Indochine doivent avoir, depuis 1939, une superficie d'au moins plusieurs dizaines de milliers d'hectares pour présenter un intérêt scientifique certain. Les réserves naturelles doivent être bordées d'une zone intermédiaire et ayant elle-même une superficie suffisante. Les parcs nationaux doivent également être munies d'une zone intermédiaire, érigée en réserve forestière ordinaire (de protection ou de production) et ayant elle-même une superficie suffisante. Selon ces critères, l'Indochine possède en 1939 treize parcs nationaux et réserves naturelles intégrales : deux au Tonkin[651], un au Laos[652], quatre au Cambodge[653], trois en Cochinchine[654] et trois en Annam[655])[656].

---

[649] ANOM, GGI, L, 1505, Tableau III joint de la note du 2.9.1931 du chef du service de Législation et d'Administration au GG, sur la base des propositions faites par les chefs d'administration locale au sujet de l'application du décret du 7.4.1927.

[650] Parc à Bac Giang, Thai Nguyen de 22.000 ha ; Parc de Backan : 60 000 ha ; Parc à Fan-si-pan, environ de Chapa (Laokay) de 6 700ha ; Parc à Phutho e 14 000 ha ; Parc à Quang-yen, Moncay comprenant 2 parcs distincts : parc de cat-Ba de 20 000ha et parc de Pho-ba-che de 10 000 ha ; Parc à Tuyen-Quang de 16 000 ha et parc à Yenbai de 10 000 ha. Ces parcs sont situés dans des régions montagneuses, peu cultives et l'accès est difficile.

[651] Des lacs Babe ; et de Dien-Bien-Phu.

[652] Du Phou Noun-Poun

[653] De Kompong-Speu ; du Bokor ; de Kompong-Cham ; et de Phnom-Kchaul.

[654] De Lagna; de Budop; et De Camau

[655] Du Langbian; de Djiring; et de Phanthiet

[656] ANOM, GGI, L 85, 1563, 1939-1940, Établissement des cartes indiquant les positions et les limites des parcs nationaux et des « réserves naturelles intégrales ».

CHAPITRE QUATORZIEME

L'INGÉNIERIE DU TOURISME EN ANNAM

Afin de faire venir et satisfaire les touristes, une destination touristique doit être munie d'un bon équipement touristique et se doter de bonnes techniques touristiques. D'une part, l'équipement doit être autant que possible à la hauteur des besoins modernes car les touristes deviennent de plus en plus exigeants. D'autre part, les techniques touristiques ont pour l'objet la solution d'un certain nombre de problèmes qui se posent principalement à l'occasion du tourisme : délivrance de permis de conduire ou de port d'arme, de passeports, de papiers douaniers, de « triptyques » facilitant la circulation des voyageurs.

L'ordre d'importance des parties traitées dans ce chapitre est classé en fonction des retombées économiques que l'offre touristique apporte à l'Indochine. Il est à noter que les techniques du tourisme cynégétique ne sont pas identiques au tourisme culturel.

I. Les techniques du tourisme cynégétique

A partir du milieu des années 1920, l'Indochine reçoit la visite des meilleurs chasseurs d'Amérique, d'Angleterre et de France. La plupart de ces « sportsmen » ont fait déjà de longues expéditions en Afrique. L'Indochine ne les déçoit pas. Par ailleurs, elle peut offrir aux « sportsmen » un champ incomparable par rapport aux pays concurrents aux alentours en Extrême-Orient dans le domaine du tourisme cynégétique.

1. L'Indochine face à l'Afrique : de grandes destinations de chasse du « grand tourisme international »

En Afrique, les gibiers se trouvent dans un habitat complètement différent de celui de l'Indochine : forêts clairsemées, savanes. L'Afrique est le pays de grands troupeaux : antilopes, gnous, zèbres, lions, buffles, etc. En Indochine, les régions de chasse se trouvent au sud-Annam, au bas-Laos et au Cambodge. Les zones de chasse sont très peuplées et la savane cambodgienne peut rappeler celle de l'Afrique. Par contre, les chasseurs n'y trouvent pas de grands troupeaux. Les gibiers sont plutôt nocturnes, plus méfiants et d'une poursuite plus difficile. Le gaur, magnifique bovin, reste assez abondant. C'est le plus impressionnant spécimen de l'Asie. C'est ainsi un des plus beaux trophées que les

chasseurs peuvent y obtenir. L'éléphant de l'Indochine est beaucoup moins grand que l'éléphant africain, pourtant sa poursuite est passionnante et sportive. La chasse du tigre est très attrayante car ce redoutable félin (divinité par toutes les religions asiatiques), est très méfiant. Les expéditions de chasse en Indochine deviennent donc très passionnantes. Si l'Indochine perd sur l'Afrique en quantité, elle se distingue de son conccurent par la qualité. [voir Annexe 53 Gaur, un des plus beaux trophées de chasse en Indochine].

Pour la chasse en Afrique, les chasseurs doivent prendre l'avion pour atteindre les centres d'organisation de départ. Puis, il leur faut encore des semaines pour parvenir aux savanes du Kénia, du lac Rodolphe ou dans le bassin de l'Aouk. Pour la chasse en Indochine, le chasseur débarque à Saïgon et le lendemain ou le surlendemain au plus tard, il est déjà dans les territoires de chasse, après une randonnée de bonnes routes entre 6 heures et 12 heures en auto. De là, il faut encore juste quelques heures en charrette à bœuf, à cheval ou à éléphant, il arrive enfin au territoire de chasse. Cette proximité de la grande faune diminue considérablement les frais. En 15 ou 20 jours de camping, un chasseur peut obtenir en Indochine des trophées qu'il lui faudrait au moins deux mois en Afrique. L'Indochine est le pays où les grandes chasses sont le moins cher du monde.

2. Le tourisme cynégétique en Annam : une destination préférée des riches « sportsmen »

La grande chasse est possible en Annam, en Cochinchine et au Laos. Malgré des ressources cynégétiques très abondantes, le Laos n'est pas encore une grande destination de grande chasse en vue de son aménagement touristique assez primitif. L'organisation des expéditions de grandes chasses est chère en Cochinchine et se fait d'ailleurs dans les régions à proximité de l'Annam. Celui-ci est une grande destination incontournable de grandes chasses en Indochine pour des « sportsmen » voire une destination de concurrence avec l'Afrique pour le grand tourisme. Il est très important de noter que les sports de la chasse à la « grosse bête » et de la pêche à la ligne sont réservés aux classes extrêmement riches.

Les terrains de chasse au sud-Annam sont les plus riches en gros gibier de presque toute l'Indochine. La variété et l'abondance des espèces de ces terrains de chasse sont un peu moins importants que ceux de l'Est africain. Des agences spéciales de chasse ne sont

pas à la portée des petites bourses dans les colonies anglaises telle que l'Ouganda. Alors qu'en Indochine, le touriste le moins fortuné peut s'offrir en 1916, avec facilité à Langbian, un des plateaux de l'Annam, à 350 km de Saïgon, le luxe d'une partie de chasse au gros gibier. D'ailleurs, Langbian, doté d'un climat frais et salubre, possède la plus grande station d'altitude de l'Indochine. Pour cette raison, ce plateau est appelé dès 1916 à être visitée par les touristes-chasseurs, représentés le plus souvent par les « sportsmen » anglo-saxons. Leur présence y crée un mouvement commercial. L'administration en lien avec le secteur privé crée des techniques de commercialisation afin d'organiser les expéditions de chasse et de faire venir les « sportsmen ».

Les « sportsmen », passionnés qui sont heureux de goûter les fortes émotions de la chasse au gros gibier, trouvent en Annam l'organisation nécessaire pour leur venir en aide, de même que les chasseurs les plus expérimentés pour les guider. La grande chasse n'est pas facile. Bien que le gros gibier soit abondant, de l'expérience et une profonde connaissance de ses habitudes sont nécessaires. Les grands animaux savent se cacher et se protéger. Le service de guides professionnels permet aux chasseurs de ne pas perdre leur temps et leur donne toute garantie de succès et de sécurité. L'administration réserve le meilleur accueil aux chasseurs étrangers, les plus larges facilités leur sont données pour une délivrance rapide de leurs armes, munitions et bagages par l'administration des douanes.

3. Une collaboration de l'administration et du secteur privée pour organiser les techniques de tourisme cynégétique

3.1. L'administration et la création du « comité des chasses » et du « contrat de chasse intégral » pour l'Indochine

Suite aux incidents liés à la chasse au gros gibier entreprise par les « sportsmen » américains à la fin des années 1930[657], l'office central du tourisme indochinois (du « tourisme officiel »)[658] doit proposer de créer dans le cadre de ses activités touristiques, une organisation spéciale prenant en charge le tourisme cynégétique en Indochine. Cette organisation a deux missions :

[657] Dont les plaintes de M. Boyd et de son épouse en 1939 après leur expédition de chasse chargée par M. Didier de la Maison Didier et Defosse et M. Berger, transitaire en douane.

[658] [Voir Partie 1. Chapitre 3. II. Bureau exécutif du comité central du tourisme, organe officiel du tourisme].

- Mission de propagande et d'organisation touristiques qui est du ressort de l'office central du tourisme indochinois et de son agence de voyage ;

- Mission entièrement technique qui relève des « sportsmen » qui sont qualifiés pour la pratique de la chasse au gros gibier en Indochine.

Ces travaux ont pour but d'attirer en Indochine des amateurs étrangers vers la chasse au gros gibier et de faciliter leur entrée dans le pays avec armes et munition. Il faut qu'ils y trouvent du gibier, les moyens pratiques et sportifs de le chasser. Cela présente l'importance du professionnalisme en termess d'organisations des expéditions de chasse, face à la diminution progressives du nombre des bêtes sauvages en Indochine à partir de la fin des années trente. Afin de fournir aux « sportsmen » les meilleures conditions pour obtenir des trophées de qualité, se posent ces deux points, qui doivent être complémentaires, concernant l'organisation du tourisme cynégétiques en Indochine :

- préservation du gibier et organisation de chasse en Indochine ;
- établissement d'un contrat de chasse intégrale pour l'Indochine.

Pour préserver le gibier et organiser la chasse en Indochine, il faut créer un comité de chasse, constitué par de véritables personnalités reconnues en la matière. Ce comité a pour mission de recruter, de former, d'agréer de surveiller les guides de chasse. Ceux-ci, dits « guides officiels » sont ainsi les seuls reconnus par l'office central du tourisme indochinois, au point de vue des garanties à offrir aux chasseurs étrangers. Leurs tarifs sont homologués et servent de base pour établir le chiffre que l'office central du tourisme indochinois donne aux chasseurs étrangers pour fixer le prix d'une partie de chasse complète (forfaitaire) dès l'arrivée à Saïgon au départ de cette ville portuaire.

Comme l'office central du tourisme indochinois fonctionne comme une véritable agence de voyage : conception des expéditions des grandes chasses et des circuits sur mesure des « sportsmen », fixation du prix, vente du produit et réalisation de ces expéditions avec des sous-traitants en garantissant la qualité de ces produits. Un « contrat de chasse intégral » pour l'Indochine est incontournable pour rendre en vigueur ces activités professionnelles. Il s'agit d'un contrat signé entre les services de propagande de l'office central du tourisme indochinois et le chasseur étranger. Ce contrat assure que les « sportsmen » reçoivent un accueil de qualité en Indochine durant leur expédition de

chasse. Les tâches assurées par l'office central du tourisme indochinois, structure d'Etat en charge du tourisme sont les suivants, présentée dans l'ordre chronologique :

- Prise de la commande de la chasse auprès des « sportsmen » ;
- Etablissement d'un programme du voyage (circuit forfaitaire) d'une expédition de chasse au gros gibier et validation de ce programme par les touristes-chasseurs ;
- Fixation d'un prix forfaitaire global qui doit être accepté par ce client. Il s'agir d'un prix global convenu qui comprend les opérations douanières, permis, hôtels, transports, guides, etc. ;
  Il est à noter que ce prix est élaboré en se basant sur les tarifs déterminés par la direction des Finances de l'Indochine. Cette structure d'État s'occupe du remaniement des tarifs des droits et des produits relatifs à la chasse en vue de faire un régime uniforme pour tous les pays de l'Union ;
- Réception du chasseur à l'arrivé à Saïgon ; le versement du prix global convenu comprend les opérations douanières, permis, hôtels, transports, guides, etc. ;
- Passage rapide en douane pour des procédures liées aux armes et munitions avec la caution d'un agent en douane agrée (renseignements envoyés à l'avance) ;
- Remise d'un carnet de chasse, et établi par les services de propagandes de l'office central du tourisme indochinois. Ce carnet comprend la description, les numéros des armes, le permis de chasse, le permis d'armes, la carte d'abatage pour le prélèvement de la taxe à la sortie, etc. ;
- Installation du chasseur, présentation du guide, départ pour les terrains de chasse, inspection du camp par un représentant du comité de chasse afin que le chasseur obtienne, si possibles, les animaux recherchés ;
- Décharge de la déclaration en douane, remise de caution, décharge du permis d'armes et de munitions, présentation des trophées, paiement des taxes d'abatage (au départ de Saïgon).

3.2. L'Association chargé de tourisme à Saïgon[659] : un accueil spécialisé lié aux armes pour des « sportsmen »

Les chasseurs peuvent trouver à Saïgon des armes (carabines, fusils, etc.) des meilleures marques et des munitions de toute sorte. Elles sont souvent moins chères qu'en Europe. Les touristes-chasseurs peuvent également louer sur place des fusils de chasse avec le nécessaire de nettoyage. Il est à noter que les règlements de police ne permettent pas de louer des armes rayées**.** Cependant, après obtention des permis nécessaires, les chasseurs peuvent acheter ces armes chez les armuriers et, s'ils ne désirent pas les garder, ils peuvent

[659] [Voir Partie 1. Chapitre 3. I. « l'organe mi- officieux, mi- privé » : une association au statut ambigu] : Bureau officiel du Tourisme en Cochinchine (1926-1926) ; Le bureau du tourisme en Indochine (1928-1931) ; L'office du tourisme indochinois depuis 1931.

les revendre à un prix fixé d'avance, ce qui équivaut à une location. Il est beaucoup plus avantageux pour les chasseurs de faire l'acquisition sur place de tout leur équipement, ceci évite toutes les formalités fatigantes en douane.

Dans le cas où les chasseurs désirent apporter avec eux leurs propres armes et munitions, ils doivent écrire, quelques temps avant l'arrivé au directeur du bureau du tourisme en Indochine à Saïgon en lui adressant une liste des carabines, des fusils et des munitions qu'ils désirent apporter, afin de le mettre à même d'effectuer les démarches nécessaires auprès des autorités locales, en vue d'obtenir toutes les autorisations utiles pour la rentrée der armes et munitions dans ce pays. Ils lui donnent leur nom, prénom, profession et domicile. Un représentant du bureau du tourisme en Indochine se rend à bord à l'arrivée des chasseurs et leur remet alors les documents nécessaires.

Les touristes séjournant moins de trois mois en Indochine ont la permission de prendre avec eux les pistolets et fusils de chasse (fusils sportifs) et des carabines avec deux cents balles pour chaque arme. À l'entrée de cette colonie, ils doivent déposer 50 $ par arme à la douane comme « taxe ad valorem ». Ces armes restent à la douane jusqu'au moment de l'obtention du permis. Les munitions supplémentaires peuvent être achetées avec l'autorisation de l'administration du district où le « sportsman » fait la chasse. La taxe et l'argent déposés seront remboursés aux touristes quand ils quitteront l'Indochine, sur la présentation de leurs armes, de leurs permis et du récépissé à la même douane qu'à leur arrivée. En cas de perte d'une ou de plusieurs armes, les chasseurs doivent en faire une déclaration à l'administrateur local aussitôt que possible et avant huit jours. Si les armes ne peuvent être retrouvées, la taxe et le dépôt seront retenus. Cette réglementation est en vigueur pour les Français ainsi que les étrangers.

4. L'organisation d'une expédition de chasse

Le point de départ, le plus conseillé pour se livrer à la grande chasse en Indochine, est sans conteste, Saïgon, le grand port d'Extrême-Orient, capitale de la Cochinchine. Puis, Dalat est le point de départ des safaris.

4.1. Les plateaux de Djiring-Dran, de Cagne et du Langbian, paradis des chasseurs

« Les terrains de chasse du Lang-Bian peuvent être comparés à certains de l'Est Africain pour l'abondance et la variété des espèces animales : il est aisément possible aux sportsmen d'y faire de fort belles chasses, en des régions agréables pour le camping, et où l'on peut être assuré de rencontrer et de tirer du grand gibier»[660]. Il y existe plusieurs plateaux aisément accessibles pour la recherche des grands fauves. Les plateaux les plus connus de sont ceux de Djiring-Dran, de Cagne[661] et du Langbian. Le plateau de Djiring est considéré par Millet, fameux chasseur et organisateur de chasse, comme terrain de chasse le plus facilement accessible de l'Indochine et comme paradis des chasseurs.

4.2. Les administrateurs : organisateurs du tourisme cynégétique en Annam (1921)

La saison la plus favorable pour chasser va de décembre à juin (notamment de février, mars, avril et mai). Durant ces mois, il pleut très peu et il y a des pluies intermittentes en mai. Les feux de brousse pour raï (champs cultivés des ethnies minoritaires montagnardes), qui ont lieu de mi-mars à juins, rendent à peu près partout le terrain facile pour la marche et découvert pour la vue. Il est à noter qu'octobre est une excellente époque pour chasser les grands animaux. Toutefois, les pluies abondantes de ce mois engendrent des crues qui obligent les chasseurs à modifier leurs itinéraires.

Les chasseurs doivent se munir d'un permis spécial, taxé, pour la poursuite des grands animaux. Ce permis donne l'autorisation de tuer comme pièces de choix : un éléphant, un gaur, et des bœufs sauvages. Les touristes-sportifs-chasseurs désireux d'entreprendre des chasses nécessitant le camping peuvent s'adresser soit à la résidence soit au service des Forêts. Ces organismes d'État à l'échelle locale leur donnent tous les renseignements nécessaires en ce qui concerne le choix des terrains de chasse, suivant l'espèce des animaux qu'elles se proposent de chasser, ainsi que les endroits où elles peuvent camper.

---

[660] BOUVARD Pierre et MILLET, *Dalat, sanatorium de l'Indochine française. La chasse au Lang-Bian. Nouveau guide illustré*, Bergerac, Imprimerie générale du Sud-Ouest (J. Casranet), 1920, p. 54.

[661] Les plateaux de Cagne et de Djiring ont une altitude de 900 m et 1 000 m et leurs superficies sont respectivement de 100 et 200 km^2.

Jusqu'en 1920, il n'existe pas encore d'agences de voyage spécialisées en chasse au Langbian. Les grandes expéditions sont organisées par les soins de l'administration, qui joue le rôle de tour-opérateur. Toutefois, le nombre toujours croissant des touristes-chasseurs, notamment des riches « sportsmen » anglophones demande en permanence une réception spécifique et efficace. Le gouvernement assure la réussite des expéditions de chasse et encore plus luxueux, des safaris en fournissant aux touristes cynégétiques des guides « officiels ». Des guides de ce type de chasse ont un rôle facilitant non seulement les techniques de chasse mais aussi les procédures administratives liées à la chasse au gros gibier. Ces guides prennent en charge l'organisation des expéditions de chasse. Ils s'occupent des formalités de réceptions des armes et munition pour des « sportsmen » et les ramènent aux territoires de chasse appropriés en pleines forêts ou dans les plateaux sans leur faire perdre trop de temps. La chasse est soumise à des réglementations afin de réserver des saisons hors de chasse en faveur de la reproduction des certaines espèces. Toutefois, les chasseurs étrangers ont la faveur spéciale d'avoir la possibilité de chasser n'importe quel moment de l'année dans certains régions s'ils possèdent un grand permis (permis A). Il est important à noter que les licences et les permis de chasse sont uniquement appliqués en Cochinchine et en Annam en 1938.

4.3. L'organisation des expéditions de chasse au cœur des jungles du Langbian

Les renseignements préalables de l'expédition de la part de l'administration permettent aux « sportsmen » d'organiser, par leurs propres moyens, leurs expéditions à travers les forêts. Pour la chasse au gros gibier, les « sportsmen » doivent se munir ces matériels depuis Saïgon. Dalat est le point de départ des safaris. L'expédition des colis et bagages doit être faite plusieurs jours à l'avance à la gare de Dalat :

- du matériel de camping : tentes de campement imperméables mesurant 4 à 5 mètres, moustiquaire, lit pliant, matelas léger, oreiller, couvertures en laine, table pliante, sièges pliants, tubs cuvettes et seaux en toiles, lampes acétylènes, selle légère pour se déplacer à cheval dans les forêts, matériel de popote tel que cantine de chasseur, ustensiles de cuisine (bouilloires, bouteilles isolantes, filtre à eau, bidon, plaque en tôle de 70 cm x 50 cm pour préserver les aliments de la fumée et un petit four en tôle), jumelle, sacs en toile imperméable pour envelopper les peaux des trophées et pharmacie, etc. ;

- des provisions : conserves de lard, de jambon, de poissons, de légumes, de fruits secs ou cuits, des pâtes, de la farine, des légumes secs et des condiments.

Ces vivres doit être mises en caisses de 35 kg maximum, bien inventoriées avec une liste pour faciliter la recherche.

- des vêtements : casque (jamais en couleur blanche) et feutre épais, vêtements en kaki ou en toile de couleur, gilet de laine pour le soir, vêtement de drap pour le soir ; imperméable et culottes en tissu caoutchouté (pour protéger les jambes contre les fortes rosées), chaussures solides, garnies de clous avec fortes chaussures des chaussettes de laine, et souliers de repos, bandes molletières (contre les sangsues et pour ne pas faire de bruit pendant la marche), souliers de repos en toile forte, avec semelles en caoutchouc ;

- et des armes (une carabine à magasin ; une carabine double ; un fusil lisse de gros ou de petit calibre et un pistolet de fort calibre).

Il faut des malles en fer ou en bois, doublées de fer blanc pour contenir les vêtements, les vivres et les munitions, surtout en saison des pluies. Dalat étant le point de départ des safaris, l'expédition des colis et bagages doit être faite pour Dalat et plusieurs jours à l'avance. On les expédie toujours à la gare de Dalat

Cette préparation logistique permet aux chasseurs de rester plusieurs jours hors de l'hôtel, en couchant dans les trams, cases de bûcherons, ou maisons de bois, installés sur divers points des régions giboyeuses. Les bagages sont ainsi repartis par charges de 40 kilos pour être portés par des coulis couplés. Les chasseurs doivent être munis avant et pendant leur expédition d'un personnel assez important dont les tarifs changent en fonction de leurs rôles. Pour les longues expéditions, un « caï » ou « headman », qui joue le rôle de chef de Safari, est indispensable. Il est chargé de répartir les charges, de s'occuper des guides, porteurs, dresser les tentes et veiller aux corvées et services du camp[662]. Les chasseurs recrutent sur place leurs porteurs, leurs guides « officiels » désignés par l'administration et des traqueurs. Toutefois, il est également possible de se procurer des guides « professionnels » à Bellevue, à Djiring et à Saïgon. Il est à noter que les « sportsmen » venus de la péninsule malaisienne, amènent leurs propres traqueurs. La recherche et la poursuite de certains gros gibiers, tels que le tigre, le gaur et l'éléphant, exigent parfois plusieurs journées de marche pour un bon résultat de chasse car l'habitat des bêtes sauvages est dans d'immenses territoires accidentés, forestiers et délaissés par l'homme. Les guides

[662] On peut, pour ce service, choisir un annamite du pays qui, le cas échéant, sert d'interprète franco-annamite. Il n'est pas nécessaire qu'il connaisse les dialectes moïs en usage au Langbian, car presque tous les « Moïs » comprennent la langue annamite.

« moïs » sont indispensables pour chasser à travers monts et forêts. Les porteurs, pisteurs, rabatteurs se trouvent dans le pays à prix d'environ 0,3$ par coolie et par jour en 1921, tandis que les bons traqueurs coûtent 1 $ par jour avec prime par tête d'animal abattu. Par ailleurs, les touristes cynégétiques doivent avoir avec eux des cuisiniers et des boys car ils trouveront très difficilement sur place. Les Annamites s'habituent facilement à la vie de camping au service de la chasse. Toutefois, ils ne parlent pas anglais. Pour cette raison, les « sportsmen » venant des Indes ou de Hongkong amènent leur propre personnel domestique. Un cuisinier annamite ou chinois reçoit, en 1920, de 30 à 40 $ et un boy de 25 à 30 $ pour un mois de camping de chasse. Il est à noter que le salaire d'un cuisinier d'un hôtel ou d'un bungalow administratif est de 20 $ par mois. En général, un chasseur emmène avec lui deux à trois « Moïs » par fusil. Les traqueurs, ne portent que l'arme de leur maître. (voir Annexe 54. Personnel pour une expédition de chasse au gros gibier).

Le tarif pour chaque expédition de chasse est donc variable, en fonction du profil des « sportsmen ». Les expéditions, dont le point de départ est Saïgon, peuvent varier, pour un fusil et pour un mois de camping, entre 300 et 500 $[663]. Toutefois, il est moins élevé que celui en Afrique orientale anglaise et dans les Indes car cette déduction est faite de l'achat du matériel, des frais d'hôtel et du prix des permis. En chassant à plusieurs fusils, elles sont encore plus réduites. Les chasseurs peuvent louer une automobile à Dalat (ou même en faire expédier une de Saïgon) soit pour changer de terrains de chasse, soit pour s'assurer un ravitaillement facile. Il est à noter que la grande chasse n'est pas pratiquée à partir de trois fusils.

En Indochine, on peut aussi faire des tournages de film de chasse. Les « sportsmen » possèdent de très riches dossiers d'images les plus remarquables. Pour ce genre de chasse, il n'y a pas de zone réservée, ni taxe à payer. Une expédition de chasse est aussi spécialement organisée sous forme de séjour de tournage afin de réaliser un film. Les trois régions convenables à la prise de vue de chasse sont le Laos, le pays « moïs » et l'Annam. Pourtant, seul l'Annam possédant Langbian, paradis de chasse du gros gibier, et Hué, capitale d'Empire d'Annam, ne peut répondre qu'à deux critères de sport à vocation

[663] BOUVARD Pierre et MILLET, *Dalat, sanatorium de l'Indochine française. La chasse au Lang-Bian. Nouveau guide illustré*, Bergerac, Imprimerie générale du Sud-Ouest (J. Casranet), 1920, 75 p.

de loisirs et de culture. Par ailleurs, certaines grandes expéditions de chasse dépassent leur rôle de service purement touristique aux « sportsmen » qui souhaitent garder leurs souvenirs de chasse. Elles ont pour but de produire un film de communication de « premier ordre » qui sera diffusé dans le monde entier afin de répandre dans le plus large public l'intérêt remarquable que présente l'Indochine, pays de grande chasse.

5. La commercialisation des safaris pour les « riches sportsmen »

Le Langbian, avec Dalat comme chef-lieu, constitue pour la chasse un terrain d'élection. De grands passionnés de chasse (français, anglais et notamment américains) viennent chasser dans la région de Djiring et Dalat. La meilleure façon de chasser, permettant d'éviter des pertes de temps et des déceptions, consiste à s'adresser aux entreprises de chasse, qui existent en Indochine.

Certaines de ces entreprises sont munies de tout l'équipement et du matériel nécessaire pour se déplacer, camper, se nourrir sur les lieux de chasse. Elles possèdent des guides professionnels de grande qualité. Ceux-ci connaissent bien le terrain et les mœurs des animaux. Ils rendent en outre de grands services aux « sportsmen » pour la réception à l'avance et le dédouanement des armes. Cela permet d'épargner ainsi beaucoup de temps. Ces guides font préparer les trophées par des dépeceurs qualifiés (écorchement des animaux abattus, nettoiement des crânes, des os et traitement des peaux des fauves). Ils s'occupent également de l'emballage pour l'expédition et de la sortie en douane des trophées. Parmi ces entreprises, il faut citer MM. Defosse, Nicolas Granjon, Tirent, etc. Ils sont non seulement propriétaires, gérants mais aussi de grands chasseurs professionnels. M. Millet fait partie de cette liste mais d'un statut hors classe.

5.1. La Maison Didier et Defosse, une grande entreprise de chasse française

La maison Didier et Defosse, dont le siège est situé à Saïgon, occupe une place considérable pour le marché de tourisme cynégétique, grâce à leur produit-phare « Les grandes chasses en Indochine & DIDIER & DEFOSSE SAFARI SERVICE »[664]. M. Didier, chasseur professionnel européen, résidant à Suoi-Kiet, dans la province de Phanthiet, est le

[664] Bureau du Tourisme en Indochine, *Les grandes chasses en Indochine,* Saïgon-Cochinchine, Imprimerie A.Portail, 1937, page de publicité.

directeur de cette entreprise de chasse française. Il appartient à plusieurs organisations commerciales et fait partie de la liste officielle des Européens chassant en vue d'un commerce en Indochine (cette liste est établie à l'aide des résultats d'un questionnaire adressé aux chefs d'administration locale de l'Indochine pour la période de 1929 à 1930 dans le but de création des centres cynégétiques). M. Didier est secondé par les directeurs des chasses V F. J. Defosse & Louis Defosse. Ceux-ci ont 30 ans d'expérience comme chasseurs professionnels de premier ordre en Indochine.

Cette entreprise de chasse offre spécialement aux « sportsmen » ces services liés tant aux loisirs de chasse qu'à la commercialisation des trophées :

« Organisation de grandes chasses.
Campements confortables à proximité des terrains de chasse.
Voyages dans l'intérieur du pays et visite de tribus peu connues.
Camping dans la brousse et dans les montagnes.
Survol de vastes plaines remplies de gibier.
Collections pour musées.
Trophées à vendre.
Capture d'animaux sauvages pour institution zoologiques.
Ventes d'éléphantes, tigres, panthères et autres animaux.
Guides parlant anglais »[665].

La Maison Didier et Defosse organise de grandes expéditions de chasse pour des riches « sportsmen », notamment pour des Américains qui ont déjà fait l'expérience de se rendre en Afrique pour la chasse. Cette entreprise spécialisée dans les safaris propose à sa clientèle spécifique des offres forfaitaires qui permettent un mois de grande chasse en Indochine. Par leurs compétences professionnelles, leurs safaris se produisent du mois d'octobre à novembre. Cela assure la réussite des expéditions des grandes chasses. Cette maison travaille en coopération étroite avec leurs transitaires en douane (dont M. Berger) afin de faciliter les procédures respectives à réaliser avant, pendant et après l'expédition de chasse des « sportsmen ». Afin de rendre plus complète et plus diversifiée son offre

[665] Bureau du Tourisme en Indochine, *Les grandes chasses en Indochine,* Saïgon-Cochinchine, Imprimerie A. Portail, 1937, page de publicité.

touristique de chasse, la Maison Didier et Defosse se met en collaboration avec M. Vergoz qui organise le reste de ce type de voyage à travers l'Indochine et le Siam dans le même but de chasser de gros gibiers. Afin de communiquer le mieux possible leurs offres, cette maison fait publier un petit guide en anglais distribué gratuitement à la disposition des touristes « Didier & Defosse Safari Service… Ask for our free booklet, english text, about « BIG GAME HUNTING IN INDOCHINA »[666]. Par le choix de la langue anglaise, cette entreprise détermine de manière bien précise son marché visé : les « sportsmen » anglo-saxons, notamment les Américains.

La maison Didier et Defosse offre quatre types de safaris dont le code varie de safari n^0 1 à celui de n^0 4. Il s'agit des excursions de grandes chasses forfaitaires avec l'accueil à Saïgon jusqu'au jour de retour à ce port. Le paiement doit s'effectuer un mois avant l'expédition car les travaux d'élaboration du programme et de reconnaissance de meilleurs terrains doivent être réalisés avant l'arrivée des « sportsmen ». Le safari n° 1, celui de luxe, qui se produit en un mois, durée nécessaire pour un safari régulier, propose aux « sportsmen » d'un guide de première classe parlant anglais et les langues de l'Indochine. Les bonnes automobiles et un bungalow de chasse en briques très confortable (avec eau courante et lumière électrique) sont à l'usage de riches « sportsmen » capables de payer 2 400 $ par mois pour une personne et 3 600 $ pour deux. Le safari n° 2 dure au minimum 21 jours. Les chasseurs sont munis d'un excellent guide parlant anglais et les langues du pays. Ils sont équipés d'automobile et ils hébergent dans les tentes confortables. Très bonne nourriture et vin leur sont servis. Ces « sportsmen » paient 1 200 $ par mois pour une personne, 1 800 $ pour deux et 2 400 pour trois personnes. Pour les safaris scientifiques, photographiques, cinématographiques, dits safaris n^0 3, il n'est pas possible à Didier & Defosse de faire un prix fixe. Ils demandent un personnel varié et souvent spécialisé, ainsi que les questions logistiques assez lourdes. Le safari n^0 4 est dédié à la chasse de courte durée (de 8 à 10 jours), avec un prix : 500 $ pour une personne, 750 $ pour deux et 1 000 $ pour trois. [voir Annexes 55. Logistique pour les safaris : 55.1. Bungalow de chasse au cœur de la jungle en service du safari n° 1, de la maison Didier et Defosse ; 55.2. Tentes de campement et restauration dans la jungle et le safari n° 2].

[666] Office central du tourisme indochinois, *Glimpses of a great tourist country French-Indo-China at the beginning of 1938,* Saïgon, s.m.d, 1938, page sans numérotage dans la partie publicité sur Didier & Defosse safari service.

Outre la fameuse maison Didier et Defosse, il faut citer les contributions incontournable en faveur du tourisme cynégétique de M. Nicolas Granjon, M. Tirent et notamment M. F. Millet. M. Nicolas Granjon tient l'hôtel du Grand Cerf à Ban-Me-Thuot, grand territoire de chasse, hôtel très convenable pour une installation en bois. Il est attaché depuis 1929 à organiser de grandes chasses dans la province du Darlac. Il créé de nombreux campements bien aménagés et dispose de tous les moyens de transports utiles pour la grande chasse de luxe : hydroglisseur, motogodille, charrettes, coolies, porteurs, chevaux, éléphants. Il a quatre terrains de chasse et se charge de procurer un spécimen de chaque gibier. M. Tirent s'occupe de guider les chasseurs dans la région de Djiring, de col de Blao et de Phanthiet. Il a été notamment guide de M. Roosevelt, neveu du Président des États-Unis. Les salaires de ces fameux guides sont de 60 $, 100 $ et 130 $ par jour, suivant qu'il y a un, deux ou trois chasseurs à accompagner. Les prix forfaitaires couvrent les frais d'alimentation et de location des coolies, des éléphants, des motogodilles et des hydroglisseurs. M. F. Millet occupe différents postes dans sa vie professionnelle tant que garde général des forêts de Dalat, chef intérimaire du cantonnement du Langbian au résident de France à Dalat. Il est à la fois un grand chasseur, entrepreneurs de service de chasse au gros gibier et collectionneur des trophées. Il guide de célèbres « sportsmen » de toutes nationalités et il leur fait tirer des centaines d'animaux. Selon ce fameux spécialiste de chasse, les espèces animales susceptibles d'attirer au Langbian les grands chasseurs, sont le gaur, le banteng et le tigre. M. Millet possède un pavillon qui est un véritable musée où s'accumulent les trophées. C'est lui qui fait depuis 1915, suite de la demande du résident supérieur de l'Annam, des études d'un projet de réglementations de la chasse au Langbian. Son rapport de onze pages rendu le 26 juillet 1916 constitue la base pour l'arrêté du 27 février 1917 du gouverneur général promulguant en Indochine le décret du 11 août 1917 portant sur la réglementation de la chasse dans la province de Langbian.

Les entreprises de chasses françaises doivent fonctionner en étroite concertation avec des firmes anglophones pour le marché des riches « sportsmen » principalement américains.

5.2. Le questionnaire de l'« American Express » pour une commercialisation mondiale du tourisme de chasse et de pêche

Outre ces entreprises françaises spécialisées sur l'organisation des safaris pour le marché américain passionné pour le tourisme cynégétique, il est indispensable de mentionner « The American Express Compagny Inc » transformé plus tard en « American Express »[667]. Afin que ses 60 bureaux installés dans le monde entier fournissent des réponses précises aux demandent de renseignements croissantes sans cesse sur la chasse à la grosse bête et la pêche à la ligne, « American Express » adresse en 1929 un questionnaire aux autorités de tous les pays du monde dont l'Indochine. Ce questionnaire a pour but de faire rédiger une documentation très complète et officielle sur toutes les données ayant trait à ce sujet. Ce questionnaire se répartit sur quatre axes :

- caractéristiques sur la chasse au gros gibier et sur la pêche à la ligne ;
- logistique et organisation ;
- administration et réglementation ;
- publications liées à cette chasse et à cette pêche.

Les expéditions de chasse à la « grosse bête » et de la pêche à la ligne apportent aux territoires visités des avantages très importants en termess de bénéfices résultant des dépenses faites par les membres des expéditions. La chasse à la « grosse bête » et la pêche à la ligne sont réservés aux classes extrêmement riches. D'ailleurs, les pays de chasse par l'intermédiaire d'« American Express », chaîne mondiale de ses agences, bénéficient d'une publicité de très grande efficacité.

Un questionnaire tellement professionnel, qui est rédigé par les soins du fameux « American Express », apporte non seulement à l'administration mais aussi au secteur privé traitant du tourisme cynégétique des partages professionnels reconnus mondialement pour une meilleure organisation et commercialisation des produits touristiques [voir Annexe 56.

[667] Il s'agit d'une entreprise financière américaine spécialisée dans les moyens de paiement et acteur de premier plan dans l'organisation de voyages d'affaires. Créée en 1841, elle était à l'origine une entreprise de transport de fonds qui prend neuf ans plus tard le nom d'American Express. Elle est présente en France à Paris depuis 1895 : une agence de voyages, une agence bancaire et un bureau privé de courrier entre les États-Unis et la France ont alors été fondés. En 1929, cette entreprise exerce sur les trois domaines suivant : "International Banking-Shipping-Travel" dont le Service de voyage est à Londres. Elle possède 60 bureaux dans le monde entier en 1929.

« Big game hunting and fishing questionnaire », Questionnaire sur la chasse aux gros animaux et la pêche à la ligne d'« American express »].

La faune indochinoise est moins abondante que celle d'Afrique, mais elle n'en est pas moins magnifique. Le gaur, le tigre, le buffle sauvage, le banteing sont des trophées de choix. Bien que la taille des éléphants soit moins grande que ceux d'Afrique, leur caractère agressif et les difficultés de pénétration de leur habitat rendent l'expédition de chasse passionnante. Toutefois, l'Indochine offre aux « sportsmen » un intérêt supérieur à celui de l'Afrique grâce à la facilité d'accès des zones de grande chasse. Ces touristes-chasseurs débarquent à Saïgon et peuvent tuer leur tigre dès le lendemain en Annam. Leur séjour de chasse dure en général en huit à dix jours. Aucun pays ne peut leur offrir les mêmes avantages avec des dépenses aussi réduites. Les « sportsmen » profitent souvent l'occasion pour se rendre jusqu'à Angkor et à Hué.

Le tourisme cynégétique joue ainsi une place de première importance. Ces touristes demandent d'autres loisirs et repos complémentant les safaris. Ces besoins comprennent d'autres types de tourismes. Le tourisme culturel joue la deuxième place par ses vestiges à Hué et à Angkor. Le tourisme de repos se place au troisième rang malgré un gros investissement pour les stations d'altitude et balnéaires. Par contre, pour les Européens résident en Indochine et les indigènes, le tourisme de repos occupe une place plus importante). Le tourisme cynégétique est donc une ressource et un moyen de « propagande » incontournables pour l'Indochine.

II. L'organisation des circuits du tourisme culturel dans la capitale de l'Annam

Hué est la résidence royale de S. M. l'Empereur d'Annam. Le palais de ce dernier est enserré dans une double enceinte : la Cité impériale et la Cité Pourpre interdite. Les deux sont englobées dans la Citadelle. Les tombeaux des Empereurs défunts se situent aux environs de Hué, à l'amont de la rivière des Parfums qui embrasse la « vieille Hué ».

Hué est relié au port de Tourane par la voie ferrée (3 trains par jour, durée du trajet 3h 30 en 1931). Elle est aussi en relation par une excellente route et par voie ferrée avec Hanoï, Haïphong et Saïgon, où touchent les grands courriers des grandes lignes françaises

d'Extrême-Orient. Deux fois par semaine en 1931 et tous les jours vers 1939, un service rapide en chemin de fer (wagon-lit et wagon-restaurant) et autocars de luxe (fauteuils Pullman, carrosserie fermée) assure le transport des voyageurs dans les meilleures conditions de confort et de rapidité. Les voyages sont réalisés de Hanoï à Hué (688 km) en 18 heures en 1931 puis en 15 heures vers 1937 et de Saïgon à Hué (1 040 km) en 32 heures puis en 27 heures. L'excellente route reliant Hanoï à Saïgon et passant par Hué et Tourane permet d'atteindre en automobile au nord de la frontière de la Chine et la baie d'Along et au sud le Cambodge, Angkor et la frontière du Siam.

Outre cet aménagement en faveur du tourisme, il faut une collaboration étroite entre l'administration et la Cour d'Annam afin d'organiser des circuits touristiques au sein du Palais impérial (la Cité impériale) de la dynastie Nguyen et des tombeaux, résidences des empereurs défunts.

1. L'organisation des circuits touristiques au sein des sites impériaux : une collaboration indispensable entre l'administration et la Cour d'Annam

Hué, ville impériale, est tout entière consacrée à la vie officielle et à ses imposantes cérémonies : « il faut au moins deux jours si l'on veut voir convenablement la citadelle, les Palais Royaux, le musée Khaidinh, ainsi que les tombeaux lancés dans un cadre de verdure et de paix, à une certaine distance de la ville, monuments remarquables de l'art annamite. Pour certaines de ces visites, une autorisation est nécessaire, la demander au Bureau du Tourisme de la Résidence Supérieure »[668].

Pour visiter le Palais, le tombeau de l'Empereur Khai-Dinh et la Tour Thiên-mậu, les touristes doivent avoir une carte d'autorisation. Il est à noter que chacun de ces trois sites demande sa propre carte. Comme la visite de ces sites n'a lieu que sur l'autorisation nominative du ministère des Rites de la Cour de l'Annam, les occidentaux doivent s'adresser au bureau officiel du tourisme en Annam situé à la résidence supérieure de ce pays pour avoir cette permission. Cette carte d'entrée est remise aux touristes occidentaux

[668] Office central du tourisme indochinois, « Coup d'œil sur le tourisme en Indochine », *Information d'Indochine Économique et financière* (n^0 105 - 23 novembre 1935, imprimé à Saïgon), p. 14.

« par l'intermédiaire de la Résidence supérieure »[669], représentée dans ce cas par le bureau officiel du tourisme en Annam. Les Annamites doivent s'adresser au ministère des Rites de la Cour d'Annam pour l'avoir.

Comme la visite de ces sites impériaux n'est réalisée qu'avec la carte d'autorisation de visite octroyée par le ministère des Rites de la Cour, le gouvernement impérial de l'Annam détermine l'organisation, l'accompagnement ainsi que la réglementation portant sur le code vestimentaire, les interdictions à l'intérieur de ces sites. Avant d'entrer dans ces sites, cette permission est remise par les touristes au chef du poste de garde à la porte où ceux-ci se présentent. Puis, suite à une autorisation spéciale, un mandarin du ministère des Rites accompagne le visiteur aux divers mausolées. Il est à noter que le Palais impérial et les tombeaux des empereurs ne sont ouverts que durant deux plages horraires par jour (de 8 à 11h et de 15 à 17h). Ils sont fermés au public pendant les trois premiers jours du Tet (nouvel an lunaire). Les Européens et les autres étrangers doivent s'habiller en tenue de ville correcte. Toutes les couleurs sont acceptées, sauf le jaune. Pour les Annamites, les hommes s'habillent soit en costume traditionnel (robe et turban noirs), soit en costume de ville européen. Les femmes doivent soit être en « ao-dai », costume traditionnel de toutes les couleurs sauf le blanc et le jaune, soit en costume de ville. La Cour d'Annam impose aux touristes une liste d'interdictions :

« Interdictions

- De fumer ou de faire usage du bétel
- De se munir des appareils photographiques, de prises de vue
- De parler à voix haute
- De toucher aux meubles et objets
- D'amener des enfants de moins de 14 ans, des boys, des animaux domestiques
- D'enfreindre les consignes générales du Palais, les interdictions données par le personnel de garde
- De visiter le palais pendant les jours de fête »[670].

[669] MADROLLE Claudius, *Annam central : Hué, tombes royales, Tourane Mi-son*, date d'édition entre avril 1912 à février 1915, Paris, Librairie HACHETTE & Cie, 49 p.

[670] ANV4, RSA, 3487, 1940, Visite du Palais impérial.

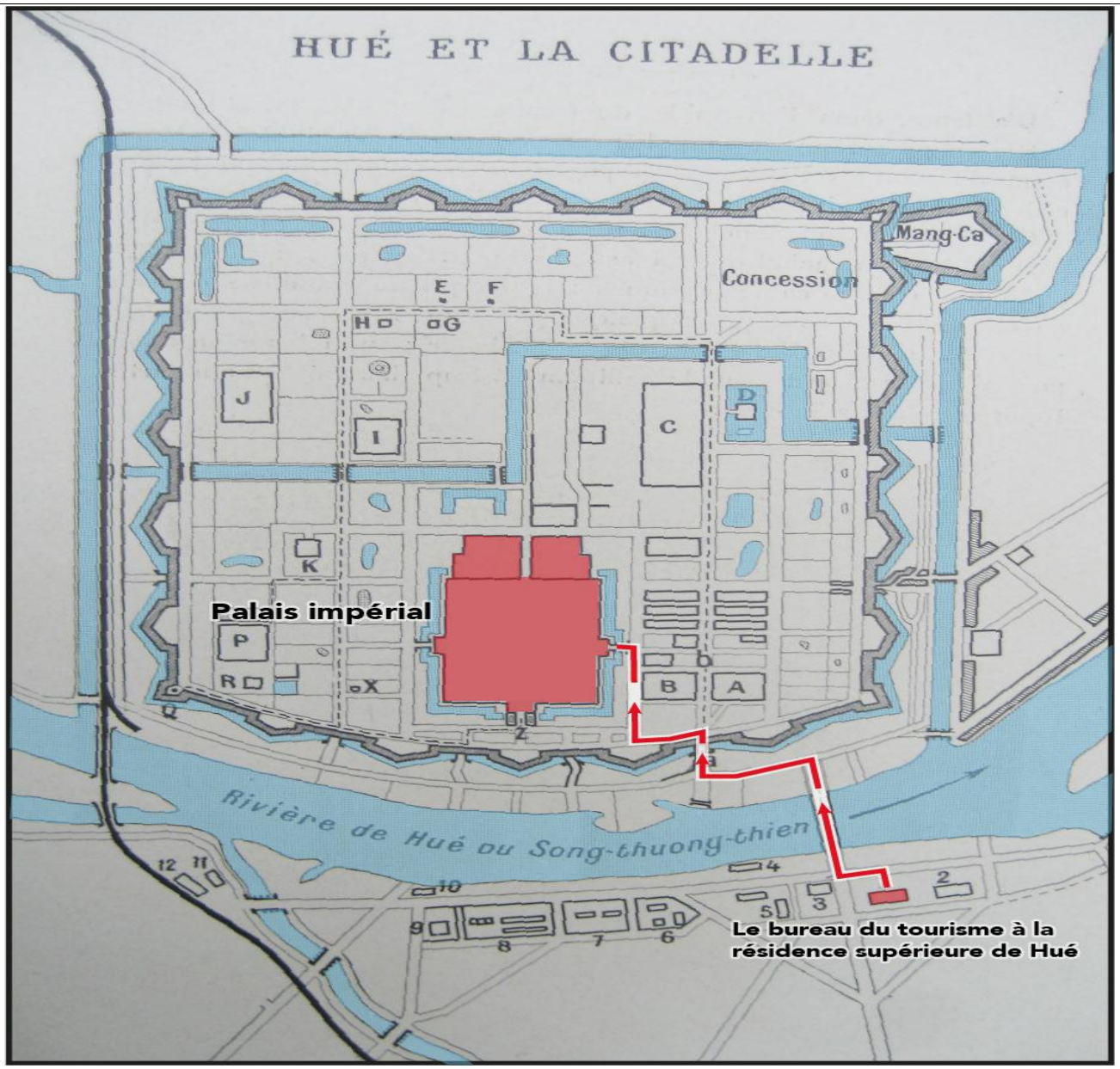
En ce qui concerne les pousse-pousse, les soldats s'occupent de les renvoyer à la porte de Noi-Vu par laquelle les touristes doivent sortir. Il est encore à noter qu'en 1914 si les Occidentaux désirent amener avec eux des Asiatiques, ils doivent demander pour eux une autorisation spéciale.

Parallèlement, l'administration renforce la présence française au sein de la Cour d'Annam par l'organisation touristique. Le bureau officiel du tourisme en Annam est ainsi installé au cœur de la résidence supérieure de ce pays d'Union indochinoise. Pour aller plus loin, l'administration générale est présente au cœur de la Cour d'Annam par les activités touristiques. L'office central du tourisme indochinois, organe exécutif du comité central du tourisme indochinois, est présidé directement par le gouvernement général. Celui-ci ne possède que deux succursales : ses bureaux officiels du tourisme à Hanoï, capitale de l'Indochine, et à Hué, capitale de la Cour d'Annam. [voir Annexe 57. La Résidence supérieure de l'Annam abritant depuis 1925 le bureau officiel du tourisme].

Le bureau officiel du tourisme en Annam à Hué, créé le 6 juillet 1925, prend en charge la propagande touristique, la valorisation du patrimoine et le développement touristique (y compris l'hôtellerie). Parmi ces missions, la réception des touristes (muséographie exceptionnelle du bureau du tourisme, propagande, renseignements touristiques), la formation des guides constituent une œuvre considérable et incontestable du bureau officiel du tourisme à Hué, notamment en ce qui concerne l'organisation des circuits touristiques au Palais impérial[671]. Les guides des sites impériaux et des musées de Hué sont formés par l'administration indochinoise (bureau officiel du tourisme en Annam à Hué). Durant leur guidage, ils sont en uniforme avec emblème au col « R.S. "Tourisme" » . Est-ce une des meilleures façons de montrer la présence française au sein de la Cour de l'Annam ?

[671] [Voir Partie 1. Chapitre 3. IV. Bureau officiel du tourisme en Annam].

DOCUMENT 12. CHEMINEMENT ENTRE LE PALAIS IMPERIAL ET LE BUREAU DU TOURISME



LEGENDE :

Rive du nord : la Citadelle

a. Porte de Mirador, 8. - b. Allée des Ministères - A. Comat. - B. Quoc-Tu-Giam. - C. Jardin d'été. - D. Ancienne Bibliothèque. - E. Pagode. - F. Ancienne demeure du Phu-Doan. - G. Autel de l'offrande à la Terre. - H. Autel de la fête du Labour. - I. Ancienne pagode de Tu-Duc. - J. Camp des Lettrés. - K. Pagode de Duc-Duc. - P. Autel du sacrifice à la Terre. - Q. Observatoire. - R. Demeure des Astrologues. - X. Autel. - Z. Porte de Ngo-Môn.

Rive du sud: la Citadelle : ville européenne

1. Résidence supérieure. - 2. Bureaux. - 3. Hôtel Morin. - 4. Travaux publics. - 5. Trésor. - 6. Hôpital. - 7. Préfecture annamite. - 8. Collège du Quoc-Hoc. - 9. Résidence du chef de Province. - 10. Bureaux de la Résidence. - 11. Hôtel de la gare. - 12. Gare.

Source : Nga NGUYEN, *Cheminement entre le palais impérial et le bureau du tourisme*, 2019 (selon EBERTHARDT, Guide de l'Annam, Paris, A. Challamel Editeur, Librairie Maritime et Coloniale, 1914, Figure 6).

Les missions réalisées assurent une bonne organisation touristique. Les réalisations prouvent que la collaboration entre l'administration et la Cour d'Annam est indispensable pour le développement touristique. Afin de bien assurer ces missions le directeur du bureau officiel du tourisme à Hué doit réunir plusieurs qualités. C'est le cas de M. Peyssonnaux.

2. Peyssonnaux, double acteur du patrimoine et du tourisme en Annam

Né à Périgueux le 11 octobre 1888, après des études d'archéologie et d'histoire de l'art, Jean-Henri-Eugène Peyssonnaux entre au service de la Sûreté générale le 9 novembre 1919. Il est d'abord désigné à Hué, en Annam en janvier 1920 et il a pour mission de rassembler des collections très diverses. Il réussit à réunir, quinze ans plus tard, une belle collection d'objets sino-annamites. Ce commissaire de police de première classe de l'Indochine est par la suite en charge de la conservation du musée de Khai-Dinh, qui est « placé sous la surveillance des Amis du Vieux Hué »,[672] et du bureau de tourisme et des archives à la résidence supérieure en Annam. Il est également devenu conservateur-adjoint du Musée Henri Parmentier ou Musée Cham. Dès son arrivée en Annam, il est admis le 13 janvier 1920 dans la société des Amis du Vieux Hué et lui rend de grands services.

Ce n'est pas par hasard que M. Peyssonnaux est membre correspondant de l'École Française d'Extrême-Orient, où il a été admis après un concours. Le musée de Khai Dinh, vitrine du pouvoir royal possédant un caractère à la fois documentaire et artistique, est placé sous le contrôle scientifique de l'École Française d'Extrême-Orient. Le Musée Henri Parmentier est sous l'autorité directe de l'Ecole française d'Extrême-Orient. Ultérieurement, celle-ci le juge actif, laborieux, exact dans son service avec un esprit posé. Ce conservateur pourrait être incorporé dans le cadre des agents de cette école. Pourtant, le projet de détachement à l'école française d'Extrême-Orient de M. Peyssonnaux, fait l'objet d'une opposition du résident supérieur de l'Annam, en raison du statut particulier du musée impérial. En 1923, il parvient à installer en quelques mois, l'ensemble des richesses du Musée Khai-Dinh dans l'espace restreint dont dispose le Palais Bảo-định. Il rédige en 1929 une notice de promotion de ce musée[673]. Cette notice remplace provisoirement le catalogue

[672] JABOUILLE, « Historique du musée », *2-29BAVH*, Hanoï-Haïphong, Imprimerie d'Extrême-Orient, 1929, p. 92.

[673] PEYSSONNAUX en collaboration avec JABOUILLE, CRASTE, Dr SALLET**,** « Musée Khai-Dinh. Sélection d'objets d'art et de meubles conservés au Musée Khai-dinh et notices les concernant B.A.V.H. »,

méthodique qui sera dressé lorsque de nouvelles galeries seront construites. M. Peyssonnaux est la personne qui constitue pour le musée Khai-Dinh le premier fond précieux contenant un grand nombre d'objets, de meubles et de documents « évocateurs de la vie sociale, rituelle, politique et artistique de ce pays ». Ce musée Khai Dinh dont les collections s'enrichissent continuellement et auquel la cour d'Annam marque une attention croissante est devenu un véritable service. Il serait hautement souhaitable que la conservation soit confiée à une personne pouvant se consacrer exclusivement à l'administration du musée, en même temps qu'aux recherches d'art et d'archéologie. Il serait infiniment regrettable que le musée Khai-Dinh soit privé de la personnalité de M. Peyssonnaux, un de ses premiers animateurs qui, en assure la gestion avec une rare compétence.

« M. Peyssonnaux, comme MM. Orband et P. Cadière au Vieux-Hué, devait être « the right man, in the right place », du Musée Khai-Dinh : aucun choix ne pouvait être ni plus utile, ni plus heureux. Il bénéficie en effet dans ses fonctions de Conservateur, de connaissances acquises au cours d'une jeunesse écoulée dans des milieux s'occupant tout spécialement de choses anciennes ou curieuses. Il a l'ardeur et le flair du véritable collectionneur pour trouver la pièce rare ou belle, et son désir de percer les mystères encore voilés de l'Art annamite est aussi vif que ses connaissances sur les Arts d'Extrême-Orient sont sérieuses.

L'accueil que le public a réservé dès les premiers jours aux installations du Musée est d'ailleurs le meilleur éloge que l'on peut faire de M. Peyssonnaux. »[674] et « Sa conservation toujours nourrie de faits et d'idées, était en même temps animée par la bonne humeur la plus naturelle et la plus franche ; la cordialité éclatait dans son accueil, dans ses lettres, dans ses encouragements»[675]. Il est mort à Hué le 14 février 1937, à 47 ans, en pleine activité.

B.A.V.H. 1929, pp. 53-100 ; « Le Musée Khai-dinh à Hué » *L'École Française d'Extrême-Orient,* notice publiée à l'occasion de l'Exposition coloniale internationale de Paris en 1931, p. 41-44 ; « Le Musée Khai-Dinh à Hué », *Extrême-Asie, 1909,* p. 465-471.

[674] JABOUILLE, « Historique du musée », *2-29 BAVH*, Hanoï-Haïphong, Imprimerie d'Extrême-Orient, 1929, p. 95.

[675] NGUYEN Van Tô, « Jean-Henri-Eugène Peyssonnaux », *Bulletin de l'École française d'Extrême-Orient,* Tome 37, 1937, p. 705.

En tant que chef du bureau du Tourisme et des Archives à la résidence supérieure en Annam, M. Peyssonnaux apporte des contributions actives dans le domaine de la propagande touristique et de voyagiste. Ce bureau officiel du tourisme en Annam mené par M. Peyssonnaux prend en charge non seulement la rédaction des outils de propagande touristique mais aussi leur conception graphique. Il assure de longs échanges permanents avec l'imprimerie d'Extrême-Orient pour que chaque dépliant touristique ou autre media donnent une vraie et sincère idée de l'Annam, notamment Hué, ambassadeur de ce pays de l'Union[676]. La plupart des voyageurs de passage à Hué viennent au bureau du tourisme pour rechercher des autorisations de visite de la Cité impériale, du tombeau de Khai-Dinh et demandent un bref programme de visite de Hué et de ses environs. Pour faire suivre à ces requêtes, le directeur du bureau officiel du tourisme de Hué prend la responsabilité de rédiger un document avec toutes les indications relatives à la visite de Hué et de ses environs, en tenant compte de la durée de séjour (de un ou plusieurs jours). Au recto, est reproduite, une carte touristique jointe de Hué et de ses environs. En 1928, il soilicite une autorisation pour faire imprimer ce document (sur une feuille simple) en 3 000 exemplaires en format 21 x 31 cm. Le bureau officiel du tourisme de Hué conçoit et élabore un programme destiné à la visite de la ville de Hué et de ses environs pour les 55 touristes français de la croisière Porthos des Messageries Maritimes le 19 janvier 1935. M. Peyssonnaux est en lien permanant, depuis décembre 1934, avec le résident supérieur de l'Annamet M. l'agent des Messageries Maritimes à Tourane afin de connaître les touristes de Porthos désirant faire une excursion à Hué, pour établir avant leur arrivée des permis de visite du Palais impérial, du tombeau de Khai-Dinh et pour organiser la logistique de cette visite. Il demande également au directeur du bureau de diminuer le prix habituel du ticket d'entrée à 0,5 $ par visiteur, à titre promotionnel. Dès leur arrivée à Hué, ces touristes sont invités à se rendre à la résidence supérieure, au bureau officiel du Tourisme afin d'y prendre toutes les informations relatives à la visite de la ville et de ses environs, ainsi que les autorisations nécessaires pour la visite de ces deux sites. M. Peyssonnaux fait de même :

- pour la réception de la croisière du Touring-club de France ;

[676] ANV4, RSA, 3503, 1927, Échanges entre l'Imprimerie d'Extrême-Orient, le chef du bureau officiel du tourisme en Annam et le résident supérieur de l'Annam au sujet d'impression du dépliant touristique «*Hué*».

- pour le séjour à Hué des touristes du groupe du Général Andlauer disposant de 2 et 3 jours[677] ;
- pour des voyageuses étudiantes philippines de l'alliance français à Manille en avril et mai 1936 (22 jours en Annam, dont 18 à Dalat et 3 à Hué, sur un total de 36 jours en Indochine)[678].

D'ailleurs, M. Peyssonnaux s'interpose activement entre des touristes mécontents des croisières du Bernardin de Saint-Pierre et le grand hôtel Morin Hué en 1935. M. Morin et le service d'Exploitation des Chemins de Fer aurait dû avoir une meilleure prestation en matière de réception touristique.

Par ses contributions et ses qualités confirmées, M. Peyssonnaux se présente, en tant que représentant du résident supérieur de l'Annam pour des questions portant sur les patrimoines et le tourisme en Annam, et ce malgré l'opposition du Secrétaire général, à la réunion du 9 au 10 mars 1931 du comité central du tourisme.

3. L'organisation en deux étapes de circuits touristiques au sein du Palais de Hué

Pour visiter Hué, il faut choisir la période sèche (d'avril à septembre), et particulièrement avril et mai. Il convient de ne pas y venir pendant la saison des pluies (de septembre à décembre), ni pendant la saison du crachin (de janvier à mars). Il est prudent de ne visiter le Palais que vers la fin du jour, « vers 16 h », selon plusieurs guides, pour éviter la grosse chaleur. Il est à noter que le Palais impérial est fermé à 17 h.

Les premiers circuits touristiques du Palais impérial ont été établis, publiés et organisés dans les années 1910 par le secteur privé. Depuis la naissance du tourisme en Indochine en 1923 et depuis la création du bureau officiel du tourisme en Annam à la résidence supérieure de l'Annam, c'est l'administration qui prend en charge l'élaboration, de communication et de réalisation des circuits touristiques dans ces sites impériaux. Il est à noter que la collaboration entre la Cour d'Annam et les acteurs français/coloniaux (secteur privé et administration) est toujours présente et indispensable pour l'organisation de l'offre touristique au centre de l'Annam.

[677] ANV4, RSA, 3589, s.d.

[678] ANOM, GGI, L 84, 60041, 1936, Voyage des étudiants philippins en Indochine.

3.1. Des circuits touristiques au sein du Palais de Hué assurés par le secteur privé dans les années 1910

Pour cette étape, aucun indice tant ancien que récent ne nous a permis d'apprendre, durant nos recherches de thèse, comment les touristes ont été autorisés à visiter le Palais impérial et comment la collaboration entre la Cour de l'Annam et les acteurs français/coloniaux s'est déroulée. Dans cette sous-partie, nous traiterons des questions liées directement aux cheminements et à l'organisation des circuits de visite dans ce site de première importance de la Cour de l'Annam. Il est à noter que ses valeurs culturelles constituent un « pass » pour comprendre, aimer, conserver et valoriser la civilisation autochtone[679]. Cette base permet aux touristes de vivre l'expérience unique dans une des « Trois des Merveilles du Monde […] font la gloire de l'Indochine »[680].

Dans les années 1910, l'entrée comme la sortie des visites du Palais impérial se fait par la porte de Noi-Vu, sur la face nord-est du Palais. Dès que les touristes pénètrent dans le Palais, le caporal de garde désigne un soldat pour les accompagner. Ils passent devant le Noi-Vu (le Trésor royal), mais n'ont pas le droit d'y entrer car c'est un lieu privé. Puis, ils arrivent puis à Trieu-Miêu et Thai-Mieu, palais consacrés au culte des ancêtres de la dynastie Nguyen. Après avoir traversé les magnifiques jardins, les touristes visitent Thai-Hoa, la salle des audiences solennelles. C'est là que l'Empereur reçoit dans les grandes circonstances, les fêtes rituelles, et les visites de grands administrateurs coloniaux. Les touristes traversent Dai-Cung-Môn, la porte de cérémonie, qui donne accès dans le Palais intérieur[681]. Ils visitent ensuite la salle à manger (ou salle des présents diplomatiques). L'Empereur n'y prend ses repas que les jours où il reçoit des Européens à sa table. Une collection des cadeaux diplomatiques y est exposée[682]. Les meubles d'origine française sont

[679] [Voir Partie 3. Chapitre 13. II. 1. Identité de Hué constituant le passeport pour le tourisme culturel en Indochine].

[680] « Publicité », *Extrême-Asie*, revue indochinoise illustrée, organisme officiel de Bureau du Tourisme en Indochine, mai 1930.

[681] Il est à noter que la porte jaune ne s'ouvre que devant l'Empereur ou ses visiteurs les plus hauts placés tels que le gouverneur général.

[682] On peut y voir notamment un surtout de table en argent, présent du gouverneur général Klobukowski, un bronze de Barbedienne, etc.; une tapisserie des Gobelins, et quantité de vases de Sèvres. Les meubles, la vaisselle, l'argenterie et le linge, tous marqués au chiffre impérial, sont de fabrication française. Ces objets sont pour la plupart achetés à Paris sous le règne du roi Dông-Khanh.

garnis de magnifiques pièces de porcelaine chinoise. L'entassement dans une même salle, d'objets d'origine et d'art si différents laisse aux touristes une impression de malaise. Ils visitent ensuite Can-Chanh, un des édifices les plus beaux du Palais où se tiennent les audiences ordinaires. Elle servait de salle à manger et elle sert depuis 1914 de salon pour des grandes réceptions au Palais. Sur les côtés de la salle, six armoires en bois incrusté renferment les objets les plus précieux de l'Empire. Ces objets n'en sortent qu'une seule fois, quelques jours avant le Têt, à l'occasion de la cérémonie dite « du nettoyage des cachets »[683]. Cette cérémonie est strictement privée. Franchissant de nouveau la porte du Dai-Cung-Mon, les touristes tournent à droite vers le Phung-Tien, pagode de culte et véritable « musée » du Palais impérial[684]. En traversant la porte qui s'ouvre en face de cette pagode-musée, ils arrivent dans un espace de culte le plus important du Palais impérial The-Mieu et Hung- Mieu[685]. Le chemin de retour ramène les touristes à la porte de Noi-Vu, qui termine l'allée centrale. À l'extérieur, ils retrouvent leurs pousse-pousse.

Toutefois, M. Eberthardt trouve que ce cheminement n'est pas optimal[686]. Pour que la visite du Palais impérial soit plus organisée, il en propose un qui permet aux touristes de mieux se diriger. Selon lui, au point de vue impression artistique, il est préférable d'entrer par la porte du Ngo-Môn, porte principale du Palais et de visiter successivement les différentes parties suivant les numéros indiqués sur le plan. Vous trouverez ci-dessous le cheminement de la visite du Palais impérial déjà mis en service dans les années 1910 sur le fond de celui proposé par M. Eberthardt en 1914.

[683] Ce jour-là, les mandarins supérieurs de la Capitale, en grand costume de cour, brisent les scellés et portent les précieux objets sur des tables disposées dans la salle à cet effet. Ensuite, à l'aide de linges spéciaux, humectés d'une eau contenue dans des bassins en cuivre où baignent des feuilles odorantes et des fleurs, les mandarins eux- mêmes avec toutes sortes de précautions, procèdent à leur nettoyage.

[684] [Partie 3. Chapitre 13. II. 4. 1. « Musée impérial » au palais de Phung-Tien, établi en 1910 pour renforcer la puissance coloniale au sein de la Cour d'Annam].

[685] [Partie 3. Chapitre 13. II. 3. 2. Hien Lam Cac, ambassadeur du Palais de Hué par des outils de communication touristique].

[686] EBERTHARDT, *Guide de l'Annam*, Paris, A. Challamel Editeur, Librairie Maritime et Coloniale, 1914, 171 p.

.

DOCUMENT 13. CHEMINEMENT DE LA VISITE DU PALAIS IMPERIAL DANS LES ANNEES 1910

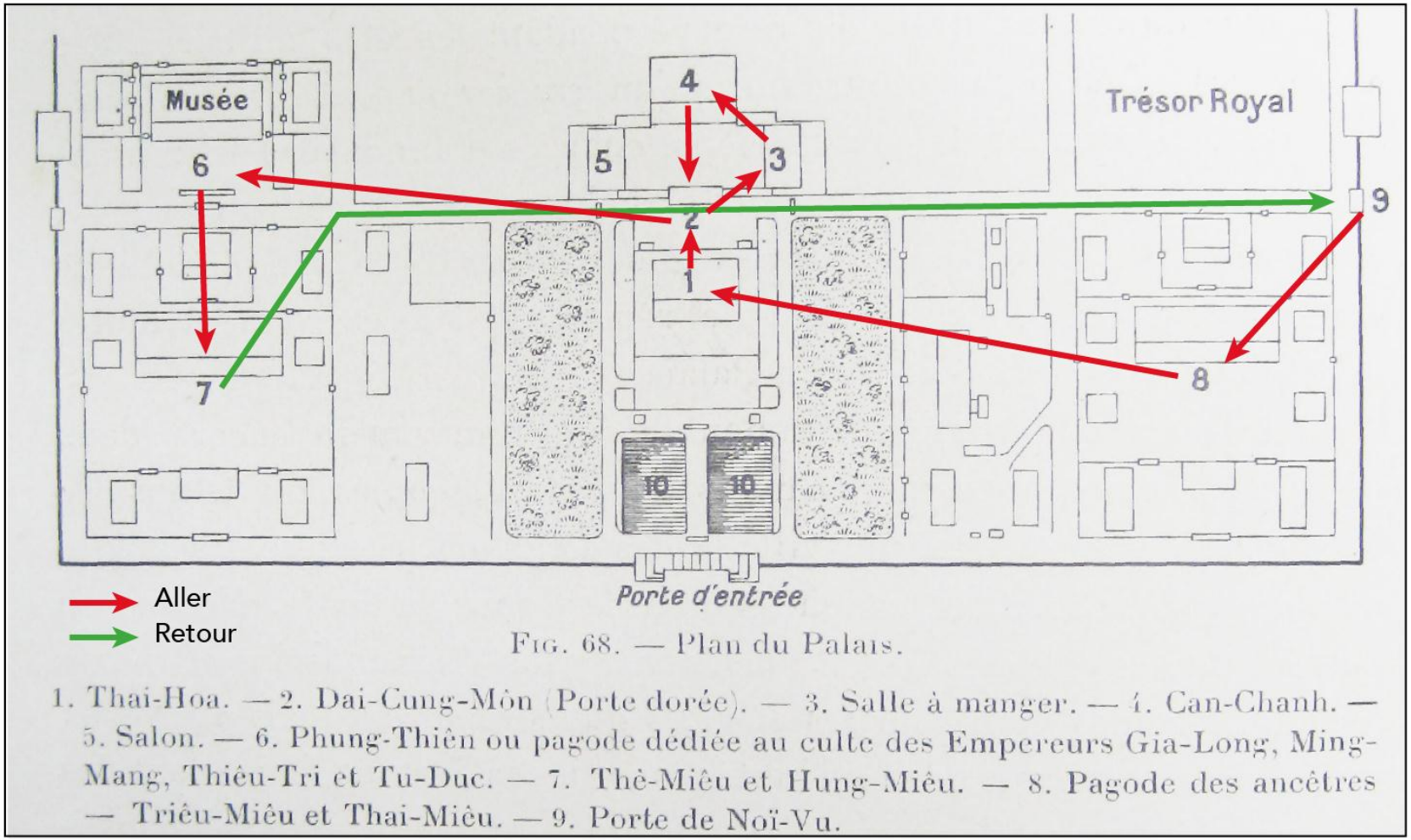


FIG. 68. — Plan du Palais.

1. Thai-Hoa. — 2. Dai-Cung-Môn (Porte dorée). — 3. Salle à manger. — 4. Can-Chanh. — 5. Salon. — 6. Phung-Thiên ou pagode dédiée au culte des Empereurs Gia-Long, Ming-Mang, Thiêu-Tri et Tu-Duc. — 7. Thê-Miêu et Hung-Miêu. — 8. Pagode des ancêtres — Triêu-Miêu et Thai-Miêu. — 9. Porte de Noï-Vu.

Source : Nga NGUYEN, *Cheminement de la visite du Palais impérial dans les années 1910,* 2019 **(**selon BERTHARDT, *Guide de l'Annam*, Paris, A. Challamel Editeur, Librairie Maritime et Coloniale, 1914, figure 68).

La visite du Palais impérial est organisée au sein d'un programme de visite de Hué et de ses alentours de six jours. Il est à noter que le tourisme de chasse n'est pas développé en Annam à cette époque. Le Grand hôtel Morin Hué est le point de repère de tous les circuits touristiques dans la région. Il s'agit d'un programme destiné aux touristes qui viennent au centre de l'Annam par le port d'escale de Tourane. De cette ville portuaire, ils prennent soit le train, soit l'automobile pour aller à Hué. Pour réaliser les excursions dans cette ville impériale et ses alentours, il faut une combinaison de transports en automobile, pousse-pousse et sampan. La visite de chaque tombeau impérial prend de 45 minutes à une heure. Une excursion en voiture de quatre heures est également établie pour les touristes pressés[687].

Dans les années 1910, les circuits touristiques sont conçus et réalisés sans être munis d'une base culturelle. Cette lacune culturelle engendre la « fameuse » proposition du cheminement du circuit touristique du Palais en 1914. Celle-ci propose que les touristes entrent dans le Palais par la porte de Ngo-Mon. Or cette porte centrale était uniquement réservée à l'Empereur et aux activités impériales de première importance. (À l'époque du protectorat, celle porte est également réservée aux plus hauts administrateurs). D'ailleurs, aucun guide n'a été formé de manière officielle, ce que le bureau officiel du tourisme de Hué met en place à partir de 1925. Par conséquence, en 1914, un grand guide touristique communique aux lecteurs que les grands édifices dédiés aux pratiques de cultes tels que Trieu-Mieu et Thai-Mieu « n'offrent aucune particularité remarquable»[688] pour les yeux des Occidentaux. Cette considération demande une organisation touristique beaucoup plus rationnelle.

3.2. Une organisation plus rationnelle des circuits touristiques depuis la naissance du tourisme indochinois

Une organisation rationnelle des circuits touristiques demande des études de marché, l'élaboration de programmes, de la communication, ainsi que la réalisation de ces produits en cohérence avec l'offre touristique.

[687] Ils ne visitent que les tombes de Tu-duc et de Thiêu-Tri.

[688] EBERTHARDT, *Guide de l'Annam*, Paris, A. Challamel Editeur, Librairie Maritime et Coloniale, 1914, p. 136.

Les Occidentaux viennent au bureau officiel du tourisme de Hué afin de chercher des autorisations de visite du palais. Les Annamites le font en s'adressant au ministère des Rites de la Cour de l'Annam[689]. Toutefois, tous les types de touristes tant ceux venant de l'extérieur (Français de France et étrangers) qu'Indochinois (Européens résidant en Indochine et Annamites) demandent également à ce bureau un bref programme de visite de Hué et de ses environs.

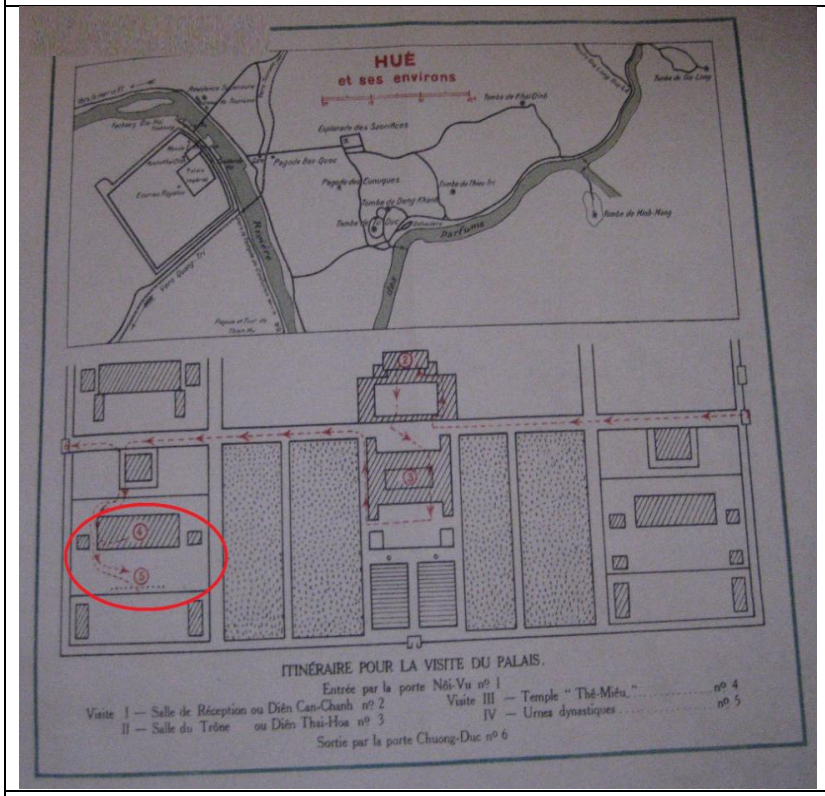
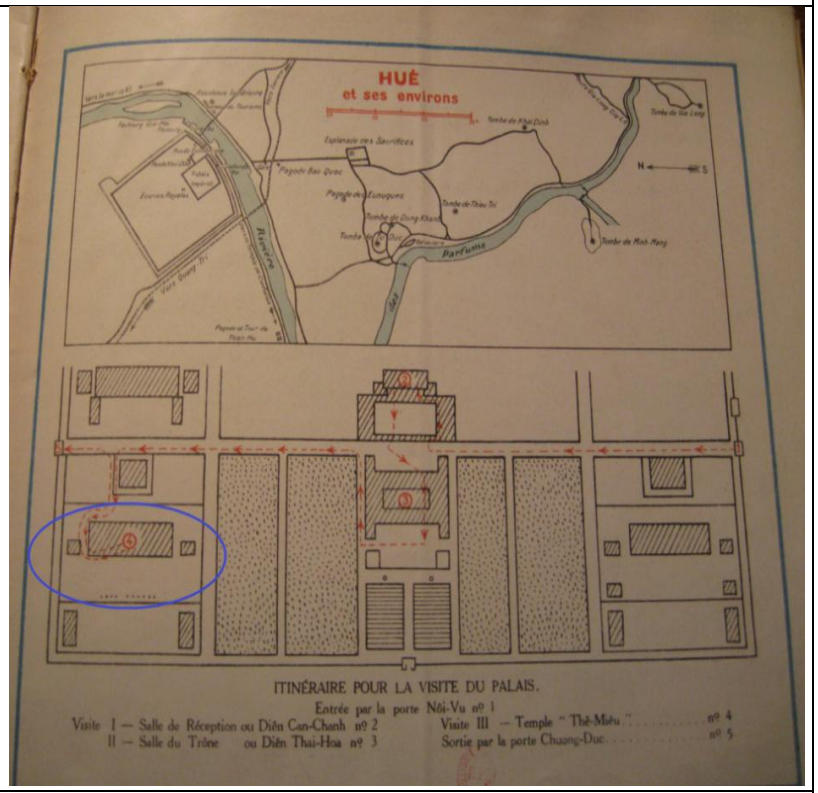
Les programmes de visite, au nombre de trois, sont établis en fonction de la durée du séjour des touristes. Le bureau officiel du tourisme de Hué éditent ces programme sur les dépliants touristiques. Ceux-ci présentent toutes les indications relatives à la visite de Hué et de ses environ (y compris une carte touristique), selon que les touristes peuvent y consacrer un, deux ou trois jours.

Par rapport au circuit touristique organisé au Palais impérial depuis les années 1910, le cheminement de visite est réduit en 1931 en quatre sites qui permettent aux touristes de découvrir le Palais impérial autour de deux thématiques : organisation et fonctionnement de l'Empereur (Salle de réception ou Dien-Can-Chanh et Salle du Trône ou Dien-Thai-Hoa) et des empereurs défunts (Temple The-Mieu et Urnes dynastiques). La porte Ngo-Mon, porte centrale du Palais impérial n'est réservée qu'à l'Empereur et aux hauts administrateurs. Les touristes prennent toujours la porte de Noi-Vu comme porte d'entrée, jamais la porte de Ngo-Mon comme ce que M. Eberthardt a proposé en 1914. À partir de 1931, le cheminement de visite devient plus intéressant : l'aller et le retour ne sont plus les mêmes. Les touristes entrent au Palais par la porte de Noi-Vu et ils en sortent par la porte Chuong-Duc, de la direction opposée.

[689] [Voir Partie 3. Chapitre 14. II. 1. Une collaboration entre l'administration et la Cour d'Annam pour organiser des circuits touristiques aux sites impériaux à Hué et à ses alentours].

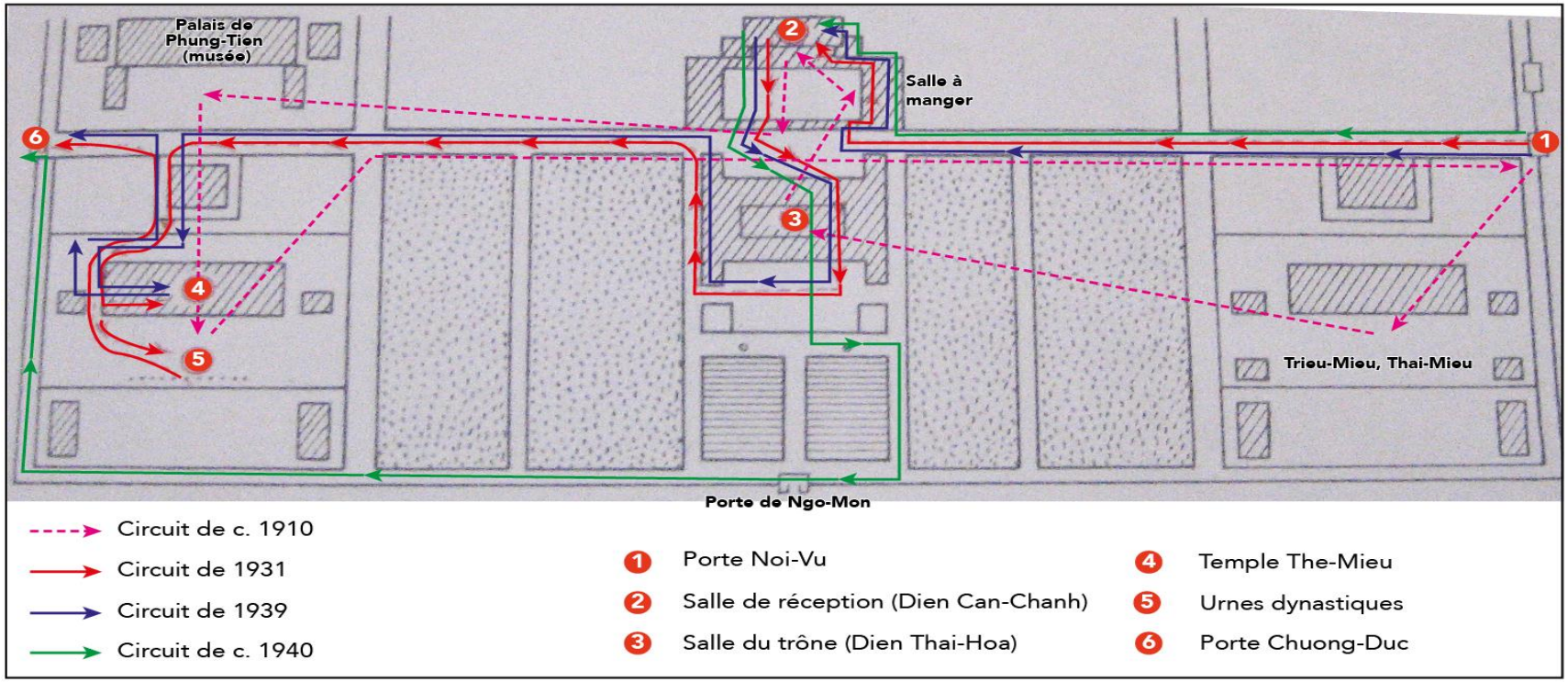
DOCUMENT 14.

UN CHEMINEMENT PRESQUE IDENTIQUE POUR LA VISITE DU PALAIS IMPÉRIAL DANS LES ANNEES 1930

EN 1931	EN 1939
	
Source : Office indochinois du tourisme, *Hué, ville impériale*, Hanoï, Imprimerie d'Extrême-Orient, 1931, p. 18.	Source : Office central du tourisme indochinois, *Hué-Hué, Indochine française, captivante capitale*, Imprimerie d'Extrême-Orient, 1939, p. 17.

Depuis 1931, le cheminement de la visite du Palais est établi de manière officielle et publié par l'office indochinois du tourisme. Cet organisme du tourisme officiel crée ensuite les circuits touristiques en fonction de la disponibilité des touristes soit de 1 à 3 jours (6 jours dans les années 1910 et 1920). Le cheminement est presque identique dans les années 1930. La seule différence apparaît en 1939, un site ne se visitant plus : les urnes dynastiques. Il est à noter que le nombre des sites de visite est réduit seulement à trois (Can-Chanh, Thai-Hoa et Ngo-Mon) vers 1940.

DOCUMENT 15. CHEMINEMENTS DES CIRCUITS TOURISTIQUES DU PALAIS IMPERIAL DE HUE DES ANNEES 1910 AU MILIEU DES ANNEES 1940



Source : Nga NGUYEN, *Cheminement des circuits touristiques du Palais impérial de Hué de c.1910 à c.1940,* 2019.

(selon BERTHARDT, *Guide de l'Annam*, Paris, A. Challamel Editeur, Librairie Maritime et Coloniale, 1914 ; Office indochinois du tourisme, *Hué, ville impériale*, Hanoï, Imprimerie d'Extrême-Orient, 1931, p 18 ; Office central du tourisme indochinois, *Hué – Hué, Indochine française, captivante capitale de l'Annam*, Imprimerie d'Extrême-Orient 1939, p 17 et ANV4, RSA, 3487, 1940, Visite du Palais impérial.)

Les programmes de visite de 1 à 3 jours restent aussi presque identiques, à part de très légères modifications pour celui de trois jours. Les guides, en uniforme et formés par le bureau officiel du tourisme en Annam, assurent la qualité des circuits touristiques. La visite du Palais et des tombeaux impériaux constituent des éléments incontournables des trois programmes de visite de Hué. Les visites des environs, vers les lagunes et la côte (Thua-Luu), sont désormais éliminées de ces programmes, dits officiels. Afin d'unifier les tarifs des services (hôtels, transports, etc.), l'office indochinois du tourisme recommande aux touristes les prestataires de qualité. [voir Annexes 58. Circuits touristiques de Hué et de ses alentours : 58.1. Programme proposé pour la visite de Hué et de ses alentours en 1914 ; 58.2. Distances kilométriques des excursions dans les environs de Hué en pousse-pousse et en automobile (1914-1925) ; 58.3. Circuits touristiques à Hué et dans ses environs établis en fonction de la disponibilité des touristes].

En étudiant les cheminements de visite dans les sites-clef et en élaborant des circuits touristiques, l'office indochinois du tourisme, organisme d'Etat confirme que le tourisme officiel joue un rôle aussi important dans le secteur touristique que dans le secteur de l'hôtellerie, de la restauration en Indochine, notamment en Annam. Dans le secteur privé, les Morin frères sont des acteurs incontournables en Annam. L'office indochinois du tourisme les reconnaissent comme les plus grands prestataires de transports à Hué. « Il faut s'adresser à l'Hôtel Morin pour la location à la journée et à l'heure des automobiles de 10 à 14 CV pour des excursions»[690] .

L'organisation des activités touristiques, fruit de la collaboration entre l'administration et la Cour d'Annam, assure la réussite des excursions dans les sites impériaux. Du 1er juillet 1928 au 30 juin 1939, ce sont 782 étrangers de plus (et de quinze nationalités différentes) qui visitent le Palais impérial. Les Français de France sont les plus nombreux avec un nombre total de 393, pour 131 Américains, 73 Indiens, 45 Annamites, 37 Anglais, 19 Chinois, 5 Manillais, 4 Autrichien, 4 Japonais, etc[691].

[690] Office central du tourisme indochinois, *Hué-Hué, Indochine française, captivante capitale*, Imprimerie d'Extrême-Orient, 1939, p. 15.

[691] ANOM, GGI, L 81, 1929, Télégramme n^{0} 2456 du 23.8.1929 du GGI au RSA demandant d'adresse en urgence par l'origine des française, américaine, autres nationalités et la statistique des visiteurs à Hué pour la période de 1.7.1928-30.6.1929.

III. Deux études de cas illustrant l'ingénierie du tourisme en Annam central

1. 1936 : organisation touristique du plus grand événement culturel, sportif et touristique de l'Annam

1.1. La Foire de Hué - Grande semaine sportive - Sacrifice et cortège de Nam Giao[692]

Parmi les publications étudiant ces sujets, il faut mentionner la thèse d'Erich DeWald[693]. Celui-ci possède trois chapitres couvrant 103 pages (sur un total de 225 pages de thèse) portent sur ces trois grandes fêtes[694]. L'étude sur ces parties est notamment basée sur les périodiques. Elle traite séparément de « the fair–exhibition of Huế »; « the Huế 'Olympics'» et « the Nam Giao ceremony».

Pour cette sous-partie, notre étude de thèse s'appuie notamment sur les sources des archives nationales (de la France ainsi que celles du Vietnam)[695], les archives institutionnelles[696], les guides touristiques, les bulletins et les périodes ainsi que les sources venant des relevés de terrain[697]. Ces thématiques sont traitées dans l'ordre chronologique. En outre, la foire de Hué, la grande semaine sportive et le sacrifice & le cortège de Nam Giao sont traités comme des composantes d'un seul sujet de recherche. L'enchaînement de ces trois fêtes constitue le plus grand événement culturel, sportif et touristique de l'Annam. Les éléments, qui constituent un passeport culturel afin de faire savoir, aimer et valoriser les patrimoines-clefs de l'Annam, sont déjà traités au chapitre précédent[698]. Cette sous-partie ne travaille que des techniques de tourisme : cet événement est considéré comme un des grands éléments constitutif du tourisme en Annam. Notre étude de thèse apporte des contributions complémentaires à celle d'Erich DeWald.

---

[692] Selon l'ordre chronologique.

[693] DEWALD Erich, *Vietnamese tourism in late-colonial central Vietnam, 1917–1945*, Thesis, University of London, 2012, 225 p.

[694] "Chapter four: the fair–exhibition of Huế" (pp. 110-134); "Chapter five: the Huế 'Olympics' "(pp. 144-168); "Chapter six: the Nam Giao ceremony" (pp.169-203).

[695] Telles que les ANV1, ANV4 et ANOM.

[696] Les archives du centre de conservation des monuments historiques de Hué.

[697] Les relevés de terrain ont ete effectués dans le cadre du PRODETOUR Hué 2.

[698] [Partie 3. Chapitre 13. II. Hué, une des « Trois des Merveilles du Monde […] font la gloire de l'Indochine »].

La foire de Hué se tient annuellement, en général juste avant la fête du Têt, le nouvel an lunaire, du 26 au 28 février, sauf celle de 1939, qui s'est organisée beaucoup plus tard, du 10 au 23 avril 1939[699]. Il s'agit d'un grand événement de type: « Foire-Exposition ». L'édition de 1935, qui a lieu de 26 à 28 janvier, est réservée aux plusieurs expositions thématiques organisées par la direction du musée Khai-Dinh avec la participation de l'Association des Amis du Vieux-Hué, par la direction du musée Économique[700], etc. À chaque foire, les 160 stands[701] sont installés et mis en location aux commerçants et industriels. La foire est ouverte de 9 h à 23 heures. Un stand consacré au tourisme est intégré dans l'enceinte de la foire et est à la disposition des visiteurs. Le bureau officiel de tourisme de Hué y réunit toutes les illustrations murales et tous les imprimés volants susceptibles d'attirer l'attention des visiteurs sur les attraits de 1'Indochine, et plus particulièrement de l'Annam. Des prospectus de propagande sont distribués à l'entrée de la foire pour présenter les visites touristiques intéressantes à faire. Quant aux animations de la foire, elles comprennent 3 soirées pour du théâtre en plein air (de 1 400 places), une matinée de danses, une soirée pour les jeux d'Échecs vivants et une soirée poux le tournoi de ping-pong. Le ticket d'entrée donne droit à la participation au tirage d'une tombola. Des films documentaires sont également projetés au théâtre en plein air.

Les derniers travaux du stade olympique de Hué doivent être achevés entre le 15 et le 20 février 1936 pour la cérémonie de l'inauguration du 29 février 2019. Cet événement a lieu à l'occasion de la grande semaine sportive de Hué qui se déroule du 29 février au 8 mars 1936[702]. De nombreuses compétitions sportives sont envisagées : en dehors des coupes d'Annam (coupe Bao-Dai pour le tennis, coupe du Résident supérieur pour les régates, coupe du gouvernement annamite pour le football)[703].

---

[699] 26-28.1.1935 ; 26-28.1.1936 et 10-23.4.1939 (ANV4, RSA, 5313, 1935-1939, la foire de Hué).

[700] Expositions de peinture, de sculpture et de photographies ; exposition d'échantillonnage préparée par la direction du musée économique ; et exposition d'art annamite organisée Par la Direction du Musée Khai-Dinh avec la participation de l'Association des Amis du Vieux Hué.

[701] Il s'agit de 20 stands définitifs de 4 m x 4 m et 80 stands semi-définitifs de 3 m x 3 m. En outre, 40 stands définitifs de 3 m x 3 m sont attribués aux provinces appartenant à l'Annam pour les expositions provinciales.

[702] ANV4, RSA, 5375, 1936, Note sur la foire et sur la grande semaine sportive de Hué.

[703] un match football entre une équipe du Laos et l'équipe annamite de Hué ; une coupe indochinoise de

Le sacrifice de Nam Giao a lieu le 9 mars 1936. Afin d'y assister, il faut soit une carte d'entrée, soit une carte d'invitation. Pour les obtenir, le résident supérieur de l'Annam écrit, suite à la réception des demandes des occidentaux, au conseiller à l'Intérieur à Hué à ce sujet. Il est important de préciser que cette cérémonie est interdite aux femmes, en raison de sa dimension sacrée[704]. C'est pourquoi seuls les hommes ayant la carte d'invitation peuvent y assister. Les femmes (touristes) ayant obtenu une carte d'entrée peuvent toutefois assister à la grande répétition générale du Sacrifice de Nam Giao, qui a lieu la veille de ce sacrifice.

La semaine de la foire de Hué de 26 à 28 févier 1936 débute le plus grand événement culturels, sportifs et touristique de l'Annam. Le fait de reporter le programme des fêtes et des compétitions sportives en fin de semaine permet aux Tonkinois et Cochinchinois d'assister aux fêtes de Nam Giao. Et en fin de semaine, les Occidentaux viennent à Hué pour les fameux sacrifice et cortège de Nam Giao. L'enchaînement de ces trois événements permet aux visiteurs de les voir et les assister. La fin de la semaine sportive et le sacrifice de Nam Giao tombent en plein week-end. Cet événement amène dans la capitale de l'Annam de très nombreux touristes européens et annamites. Même une agence parisienne de voyage organise un voyage à Hué à cette occasion.

1.2. Une organisation touristique bien structurée et efficace

Les visites touristiques spéciales sont organisés aux exposants, visiteurs et touristes qui viennent à Hué au moment de cet événement. Le premier sous-comité de l'organisation de la foire de Hué, dont M. Morin fait partie, étudie les conditions d'organisation de visites touristiques de Hué et de ses environs en autocars et automobiles avec la société des transports automobiles du centre-Annam et les autres entrepreneurs de transports en commun. Un programme de visites en cars de 30 places permet de parcourir la ville de

---

football entre une équipe du Tonkin et l'équipe de la Cochinchine ; un match de rugby entre l'équipe militaire de Saïgon et l'équipe militaire du Régiment ; une coupe de championnat de tennis des divers pays de l'Indochine ; la Coupe Pasquier ; des courses de bicyclettes très intéressantes sur piste avec la participation de 8 coureurs du Tonkin, de Cochinchine et 10 de Hué, une course de 30 km, etc.

[704] [Voir Partie 3. Chapitre 13. II. 3. 5. Sacrifice de Nam Giao, chef d'œuvre décodant les valeurs institutionnelles de l'Empire d'Annam].

Hué, le Palais impérial, le musée Khai-Dinh, les principaux tombeaux impériaux (Tu-Duc, Minh-Mang et Khai-Dinh) et l'esplanade des sacrifices de Nam Giao. Cette excursion revient à une quinzaine de piastres. De 5 à 6 voyages sont gratuites pour les exposants de la foire de Hué.

L'important flux touristique qui caractérise Hué du 26 février au 9 mars 1936 entraîne une très grande préoccupation tant au sein de l'administration que dans le secteur privé, pour les secteurs liés au tourisme et à l'hôtellerie. La foire de Hué et la grande semaine sportive possède chacun leur propre comité d'organisation. Celui-ci est secondé par un sous-comité. Le sacrifice et le cortège de Nam Giao[705] sont strictement organisés en se basant sur la réglementation des cultes de la dynastie Nguyen[706]. Les parties précédentes portant sur l'organisation des activités touristiques au sein des sites impériaux permettent de mieux comprendre comment l'administration (tant à l'échelle du protectorat qu'au niveau local) conçoit et établit des circuits touristiques en étroite collaboration avec la Cour d'Annam[707]. Toutefois, aucune recherche récente ne porte sur les questions liées à l'hôtellerie lors du plus grand événement culturelle, sportif et touristique de l'Annam jusqu'au début de la Second guerre mondiale. Il est à noter la capacité de réception touristique de Hué ne suffit pas à ce flux touristique important. La sous-partie suivante contribue à faire découvrir comment les administrateurs et les hôteliers de Hué traitent de la double question de l'hébergement et de la restauration durant ces jours-là.

1.3. Une grande réussite en termes d'organisation hôtelière : une collaboration incontournable entre la résidence supérieure de l'Annam et les Morin frères

Hué ne possède en 1936 que trois hôtels : le Grand hôtel Morin de Hué[708], auquel s'ajoutent des logements Morin en dehors de l'hôtel, pour une capacité totale de 190 « places » (lits) ; l'hôtel de la gare de 10 « places » ; et l'hôtel Huong-Binh de 12

[705] [Voir Partie 3. Chapitre 13. II. 3.5. Sacrifice de Nam Giao, chef d'œuvre décodant les valeurs institutionnelles de l'Empire d'Annam].

[706] [Voir Partie 3. Chapitre 13. II. 2.3. Réglementation rituelle de la Cour de Hué réunissant et représentant les rites de « son peuple »].

[707] [Voir Partie 3. Chapitre 14. II. 1. Une collaboration indispensable entre l'administration et la Cour d'Annam pour organiser des circuits touristiques aux sites impériaux à Hué et à ses alentours].

[708] [Voir Partie 2. Chapitre 9. II. Grand hôtel Morin de Hué (1906), vitrine de la chaîne des hôtels de Morin frères].

« places ». Le total des lits s'élèvent alors à 212. Toutefois, la résidence supérieure de l'Annam coordonne les opérations d'hébergement et réussit à mobiliser au total près de 400 places, du 26 février au 5 mars 1936 ; et 534 places[709] du 6 au soir jusqu'au mardi 10 mars 1936 au matin. Si ce chiffre s'avérait insuffisant, l'administration pourrait s'appuyer sur 2 wagons-lits supplémentaires.

DOCUMENT 16.

L'HEBERGEMENT POUR LES TOURISTES « EUROPEENS » PENDANT LE PLUS GRAND EVENEMENT DE L'ANNAM (DE 26 FEVRIER A 9 MARS 1936)

N^0	**Hébergeurs**	**Touristes**	**Places**
1.	Grand hôtel Morin et des logements Morin en dehors de l'hôtel	réservé aux ménages	190
2.	Hôtel de la Gare	Idem	10
3.	Hôpital	Idem	8
4.	8 classes à Dong-Khanh	idem	16
5.	Bibliothèque du vieux Hué	réservé aux célibataires	8
6.	École Ho-dac-Ham	idem	28
7.	Lycée Quoc-Hoc	idem	50
8.	Résidence supérieure salle des commissions	idem	6
9.	Nouveau bâtiment des archives	idem	10
10.	Délégations	idem	24
11.	Bâtiments civils	idem	10
12.	Hôtel Huong-Binh	idem	12
13.	Bureaux Thua Thien	idem	8
14.	Musée Économique	idem	12
15.	Salle de répétition des musiciens de la Garde indigène	idem	6
16.	Une maison 4 chambres au quai de la Susse	idem	16
17.	Éventuellement le poste forestier de Cu-chanh	idem	10
18.	2 wagons couchettes	idem	40
19.	Chez les particuliers	idem	100
Au total			**524 places**

Source : ANV4, RSA, 3575, 1936, Note sur la foire et sur la grande semaine sportive de Hué

[709] ANV4, RSA, 5375, 1936, Note sur la foire et sur la grande semaine sportive de Hué.

Pour avoir autant de lits disponibles (doublement voire triplement de la capacité de charge en termess d'hébergement, que les hôtels de Hué peuvent offrir aux touristes et individus de passage), l'administration mobilise des hébergeurs administratifs (deux grands lycées, une école, des des bâtiments civils, l'hôpital de Hué, le musée économique, etc.) et des hébergeurs privés (des résidents de Hué). 100 touristes sont logés chez les particuliers. Comme les écoles ne sont libres que le jeudi soir, le directeur de l'Enseignement de Hué donne congé le vendredi et le samedi. Par ailleurs, il est à noter que les écoles de Hué sont officiellement en congé le jour du sacrifice Nam Giao. Pour faciliter le logement chez les particuliers, l'administration fait mettre à leur disposition 50 lits militaires libres. Il est envisagé de mettre des cloisons mobiles annamites qui permettent d'isoler suffisamment les lits dans les chambres communes. Les résidences d'administration et les hôtels offrent dans ce cas 300 lits environ.

Ces places sont réservées uniquement aux touristes occidentaux. Ceux-ci sont divisés en deux catégories en termess de disponibilité d'hébergement : les touristes en famille (42,7%) et les touristes célibataires (47,3%). 224 places leur sont offertes. Les hôtels (Grand hôtel Morin, hôtel de la Gare), l'hôpital de Hué et le lycée Dong-Khanh (lycée pour les filles bourgeoises de Hué) sont réservés aux ménages. Les touristes célibataires sont logés chez les particuliers, les bâtiments civils, les résidences administratives, etc. 300 places leur sont réservés.

M. Morin fait partie des comités d'organisation de ces événements. C'est lui qui détermine la politique de tarif en faveur des touristes. En tant que l'hôtelier le plus important de Hué, M. Morin fait lui-même une réduction de prix (une piastre de réduction sur les prix ordinaires[710] à l'occasion de ces fêtes. Outre les chambres standardisées et mises en services, M. Morin propose l'offre d'hébergement pour que les touristes occidentaux de petite bourse puissent avoir l'occasion d'héberger dans le seul hôtel de premier ordre de l'Annam central. Plusieurs personnes peuvent occuper la même chambre d'hôtel et ils ne paient que l,5 $ par lit (ce qui équivaut le tarif d'une chambre dans un

[710] Tarif ordinaire du grand hôtel Morin de Hué en 1936: chambre appartement 5 $; chambre 1ère catégorie 4$; chambre 2e catégorie 3,5$ et chambre 3e catégorie 2,5$.

bungalow en même année). Les personnes résident dans des logements Morin en dehors de l'hôtel ne paient que 2$ par chambres. Une offre encore plus intéressante est réservée aux touristes plus modestes : un lit mis dans la maison en dehors de l'hôtel leur vaut seulement 1$. Les logements Morin en dehors de l'hôtel sont équipés du matériel nécessaire tels que des cuvettes, des pots à eau, des pots de chambre, des serviettes, etc. Des boys y sont au service des touristes. La maison Morin leur offre également un service de restauration. Des repas comprenant du fromage coutent 2 $ et les petits déjeuners, 0,5 $.

M. Morin propose aux autres hébergeurs de Hué d'appliquer la politique de prix qui permet aux touristes d'avoir l'occasion d'assister au plus grand événement de l'Annam (jusqu'à la Seconde guerre mondiale). La collaboration bien étroite et indispensable entre l'administration et la maison Morin constitue l'une des clefs de réussite de cet événement.

2. 1938 : Franconia, premier essai en direction du marché américain pour le tourisme culturel de masse

L'Annam, et plus spécialement les villes de Tourane et de Hué, reçoit la visite de groupes de touristes faisant partie des croisières de vacances en Indochine. Il s'agit des excursions notamment organisées par la compagnie des Messageries Maritimes sur le Bernardin de Saint-Pierre (août 1935), l'Angers (janvier 1936), etc. Parmi lesquelles, il faut mentionner Franconia car il s'agit du premier essai de l'Annam central en direction du marché américain pour le tourisme culturel de masse. Si le Langbian et les hauts plateaux aux alentours (l'Annam du Sud) sont consacrés au marché américain de luxe pour le tourisme cynégétique[711], les escales des vapeurs à Tourane permettent l'Annam central s'entoure/s'oriente vers le marché du tourisme de masse des Américains. Il est à noter que ce type de tourisme est très répandu aux ruines d'Angkor.

Le vapeur Franconia débarque le 22 mars 1938 à Tourane. Il transporte 257 passagers et accompagnateurs juste pour visiter la capitale de l'Annam (Hué et ses alentours). Cette excursion n'est effectuée que dans la journée, y compris le déplacement de Tourane à Hué et vice-versa. Les travaux d'organisation et réception de ces touristes de masse constituent permettent de voir concrètement comment les techniques de tourisme

[711] [Voir Partie 3. Chapitre 14. I. Techniques de tourisme cynégétique].

sont appliquées en Annam, quels sont ses grands acteurs touristiques et quels sont les rôles majeurs de l'administration pour le développement durable du tourisme en Annam dans son contexte indochinois.

2.1. Une coordination directe entre le résident supérieur de l'Annam et la compagnie des Messageries Maritimes

L'Agence Cook[712] organise en 1938 une croisière autour du monde. Toutefois, les recherches de thèse d'Aline Demay[713] indique que cette croisière est organisée par des agences Cunard et Cook[714]. Cette croisière autour du monde s'arrête au Siam, ce qui permet aux touristes de visiter Angkor, s'ils le souhaitent. Puis, la vapeur Franconia touche Tourane le 22 mars 1938 pour que les touristes américains puissent visiter la capitale de l'Annam et retours au cours de cette courte escale qui ne se produit dans la journée. Le programme compose la visite de Hué et des tombeaux impériaux dans la journée avec des trajets en chemin de fer à l'aller et au retour. Le nombre des passagers initialement prévus en avril 1937 sur le Franconia étant environ 550. C'est l'agent général des Messageries Maritimes de Tourane qui est chargé de s'occuper de l'organisation de cette excursion.

En vue des caractéristiques organisationnelles du tourisme indochinois, c'est le tourisme officiel qui joue un rôle majeur en Union indochinoise[715]. Outre la collaboration avec le secteur privé en matière du tourisme en Indochine, l'agence Cook à Singapour prend également des contacts avec le bureau central du Tourisme indochinois au sujet de l'organisation de cette excursion à Hué depuis mars 1937. Le directeur de ce bureau écrit un rapport sous forme de lettre au directeur des Affaires économiques et administratives de l'Indochine. Celui-ci, étant chef de l'organisme faisant le suivi des questions liées au tourisme en Indochine, transfère ensuite ce message au résident supérieur de l'Annam et au Résident-Maire de Tourne. C'est le résident supérieur de l'Annam, en tant que chef d'administration local, qui fait suivre officiellement cette information au bureau officiel du tourisme en Annam.

[712] ANV4, RSA, 3586, 1937.03.05, lettre de M. Bourrin, directeur du Bureau central du Tourisme au GGI.

[713] DEMAY Aline, *Tourisme et Colonisation en Indochine 1898-1939*, Thèse de l'Université de Montréal, soutenue en juin 2011, 293 p.

[714] ANV1, RST 75 217-3, PV, 1938.2.8, OCTI.

[715] [Voir Partie 1. Création des organismes locaux du tourisme].

L'Indochine a grand intérêt à ce que la croisière Franconia est un essai vers le marché américain intéressant le tourisme culturel à l'Annam central. Cette réception touristique ne doit pas être un échec. Pour cette raison que l'organisation des missions et des travaux liés à la réception de Franconia est mis directement sous la coordination du résident supérieur de l'Annam. Celui-ci donne des lignes directrices au bureau de l'office du tourisme en Annam pour que cet organisme du tourisme officiel s'organise autour de ces axes en partenariat avec des acteurs-clefs déterminées par le chef de l'administration de l'Annam.

- Transports avec l'Agent général de la compagnie des Messageries Maritimes de Tourane ;
- Restauration avec M. Morin, directeur du grand hôtel Morin de Hué ;
- Guidage assuré par le bureau de l'office du tourisme en Annam, lui-même ;

Le bureau de l'office du tourisme en Annam, en tant qu'organisme du tourisme officiel en Annam, ne doit pas perdre de vue de cette affaire. Il a la responsabilité de veiller ses acteurs-clefs pour la réussite de cette excursion importante qui donne accès vers le marché américain. Il est à noter que les travaux d'organisation sont extrêmement difficile car le nombre des touristes informé par Agence Cook change en fonction de date : 550 en mars 1937, 380 en octobre 1937 et finalement 271 en avril 1938[716].

2.2. Les Morin frères, des acteurs-clé pour les transports après la faillite de la société des transports automobiles du centre-Annam (1938)

Les instructions du résident supérieur de l'Annam déterminent que c'est l'agent général de la compagnie des Messageries Maritimes de Tourane qui prend la responsabilité de l'organisation liée au transport. La croisière *Franconia* arrive à Tourane à 4 heures du matin. Les touristes y font escale et prennent le train à 4h30 pour arriver à la gare de Hué à 8 heures de la même matinée. Ils doivent être de retour à la gare de Hué à 16 h 45 pour le retour à Tourane. Ils arrivent à cette ville portuaire à 19h15 et retournent à bord à 20h. Le bureau de l'office du tourisme en Annam prend la responsabilité de veiller que cette mission est bien accomplie car ce n'est pas facile de trouver autant de véhicules

[716] ANV4, RSA, 3586, 1938-1938, Croisière du « Franconia ».

confortables pour un nombre de touristes si important dans une seule journée bien chargée de visites et de déplacements.

Le transport de Tourane à Hué et vice-versa est assuré par le « Transindochinois », ligne ferrée principale de l'Indochine[717]. Un train spécial, traversant un des parcours les plus pittoresques de l'Indochine, est réservé à ces touristes américains. La réalisation du parcours est mis en d'accord avec l'ingénieur principal de Tourane. Pour la réalisation des déplacements à Hué, l'agent général de la compagnie des Messageries Maritimes de Tourane se met en rapport avec le sous-traitant, la société des transports automobiles du centre-Annam pour que la visite de Hué et de ses environs ait lieu dans les meilleures conditions possibles. Il s'agit d'une des deux sociétés de transport les plus importantes de l'Annam central[718] (Société anonyme d'un capital de 300 000 fr). Cette société, subventionnée par l'administration, accepte vers le milieu de l'année 1937 de se charger de la visite de Hué et de ses environs en fournissant des automobiles et les autocars nécessaires. (voir Annexe 59. La société des transports automobiles du centre-Annam).

Toutefois, cette société fait connaître en novembre 1937 à l'agent général de la compagnie des Messageries Maritimes de Tourane qu'elle ne peut plus assurer le transport des touristes. Une situation analogue dans le secteur hôtelier se produit[719] : la guerre mondiale et la crise économique engendrent la faillite de la société des transports automobiles du centre-Annam en 1938. A la période de préliquidation, cette société doit vendre dans un bref délai la plus grande partie de ses véhicules. Sa capacité de transport se trouve limitée à 120 personnes. La société des transports automobiles du centre-Annam ne peut donc pas assurer le transport des touristes du *Franconia* en avril 1938.

Le gros obstacle est d'assurer les moyens de transports suffisants pour véhiculer un

[717] [Voir Partie 3. Chapitre 10.II.2. Chemins de fer de l'Indochine avec sa vedette, le « Transindochinois »].

[718] En 1927, cette société transporte 70 000 passagers. (Selon CUCHEROUSSET, « Une entreprise modèle de transports automobiles. La Société des Transports Automobiles du Centre-Annam (Tourane) », *L'Éveil économique de l'Indochine*, 15 janvier 1928.).

[719] [Voir Partie 2. Chapitre 6. V. Réactions du gouvernement général en matière de gestion hôtelier suite à la faillite de la société des grands hôtels indochinois en 1930].

grand nombre de touristes dans la même journée. Les établissements des Morins frères[720] sont ainsi envisagés comme acteur de secours pouvant se subsister à la société des transports automobiles du centre-Annam qui est en cours de tomber en faillite. Suite à cette proposition, les Morins frères promettent à l'agent général de la compagnie des Messageries Maritimes de Tourane d'étudier cette demande.

Après trois mois d'études, les Morins Frères à Hué accepte, en janvier 1938, de se charger non seulement de question de transport mais aussi de l'organisation et de l'exécution de cette excursion à Hué et à ses alentours. Le nombre des touristes, initialement envisagé de 550, se réduit à 275, y compris les accompagnateurs. La société des transports automobiles du centre-Annam devient désormais le sous-traitant des établissements des Morins frères. Cette société ne prend en charge que la fourniture de l'automobile destinée à la visite pour le transport de 90 touristes au maximum. Toutefois, elle ne peut donner aucune garantie car elle est en cours de liquidation et parce que les modifications reviendraient à intervenir dans la composition de son matériel. Face à son fournisseur qui ne donne aucune garantie pour sa disponibilité, les Morins frères à Hué cherchent à mobilier d'autres sources de véhicules complémentaires. D'une part, ils réunissent leurs propres automobiles (leur service de transport de Hué et de Tourane) afin de rendre service à ces touristes américains. D'autre part, ils tiennent informée à la fois la compagnie des Messageries Maritime à Tourane et le résident supérieur de l'Annam afin de faire venir les autres automobiles dont ils ont besoin. Les automobiles appartenant à l'administration sont ainsi mobilisés en service des touristes américains. L'agence de la compagnie des Messageries Maritimes à Tourane prend la responsabilité de faire usage de ces voitures dont tous les frais sont à sa charge.

La maison des Morin frères à Tourane et à Hué fournit 86 places (de Tourane : 26 places venant de 4 voitures à 5 places et de 2 voitures à 3 places ; et de Hué : 60 places venant de 15 voitures). La société des transports automobiles du centre-Annam offre 48 places (12 voitures à 4 places). La compagnie des Messageries Maritime à Tourane se

[720] [Voir Partie 2. Chapitre 9. L'empire Morin : une collaboration indispensable entre l'administration et le secteur privé en matière d'hôtellerie et de tourisme].

procure 2 ou 3 voitures particulières, soit 8 ou 12 places[721]. Sans compter les automobiles appartenant à l'administration, ce qui donne environ 146 places. Ce nombre de véhicules est suffisant pour assurer la visite des tombeaux en 2 groupes. En termess de tarif, la société des transports automobiles du centre-Annam applique un prix de 14 $ par place. Le prix déterminé par les Morin frères reste mystérieux par manque de sources documentaires. La seule information que nous ayons, après avoir parcouru les archives en France et au Vietnam[722], c'est que l'agent général de la compagnie des Messageries Maritimes à Tourane souhaite que leur prix ne dépasse pas 5 $ ou 6 $ par place. Pour ce qui concerne les voitures prêtées par l'administration, les frais de location pris en charge par la compagnie des Messageries Maritimes ne se bornent qu'à la consommation d'essence et à une gratification aux chauffeurs. Le prix des pousse-pousse pour le *Franconia* est de 2$ par personne, tout en sachant que le prix de la location d'un tel véhicule par heure est de 0,25 en 1939.

En bref, le transport à l'intérieur de l'Annam des touristes du *Franconia* pour la visite de Hué est assuré par l'agence de la compagnie des Messageries Maritimes. Pour cette excursion, trois moyens de transports sont utilisés : le chemin de fer pour le parcours de Tourane à Hué et vice-versa ; et les automobiles et les pouces pour les visites à Hué et à ses alentours. Suite à la situation en cours de liquidation de la société des transports automobiles du centre-Annam, les Morins frères devient les sous-traitants de la compagnie des Messageries Maritimes. Les automobiles mobilisées sont ainsi fournis par différentes structures : ceux la maison des Morin frères à Hué et à Tourane, ceux de la société des transports automobiles du centre-Annam (mais avec aucune garanties), ceux de la compagnie des Messageries Maritime à Tourane et ceux appartenant de l'administration. La maison des Morin frères à Hué et à Tourane offre un total de 58,9% des automobiles et autocars mis en service des touristes américains pendant leur excursion dans la capitale de l'Annam. La logistique liée au transport permet de diviser les touristes du *Franconia* en deux groupes. Elle détermine ainsi des axes pour une organisation radicale de leurs circuits touristiques. [voir Annexes 60. Moyens de transports pour les touristes du *Franconia* à Hué

[721] ANV4, RSA, 3586, 1938.02.28, Lettre de l'agent général de la compagnie des Messageries Maritimes de Tourane à M. Morin Hué.

[722] ANOM, BNF, ANV1, ANV4, EFEO à Paris, AHPTTH, ACCMHH, etc.

en 1938 ; 60.1. Automobiles en attente de 251 touristes américains du *Franconia* le 22 mars 1938 devant la gare de Hué pour la visite des tombeaux impériaux ; 60.2. Pousse-pousse en attente de 251 touristes américains du *Franconia* le 22 mars 1938 devant la gare de Hue pour la visite de la ville].

Les sources des archives, des guides et des périodiques ne nous ont pas permis d'analyser comment le principe de tarification a été réalisé pour les touristes du *Franconia,* les premiers clients du marché américain intéressant le tourisme culturel en Annam central.

2.3. Une validation par l'administration du programme de l'excursion

L'agent général de la compagnie des Messageries Maritimes établit en lien étroit avec le bureau officiel du tourisme en Annam le programme de cette excursion. C'est le chef de l'administration locale qui le valide sur la consultation du service traitant de la question du tourisme de la résidence supérieure de l'Annam.

En se basant sur les circuits touristiques existants et sur le nombre de 380 touristes du *Franconia* communiquées en octobre 1937, cet agent général propose de diviser ces 380 touristes (y compris les accompagnateurs) en trois groupes d'égale d'importance. La visite du Palais impérial suit le cheminement que l'office central du tourisme indochinois publié en 1939[723]. Toutefois, pour rendre cette excursion beaucoup plus intéressante et unique, l'agent général de la compagnie des Messageries Maritimes à Tourane saisit cette occasion pour demander au résident supérieur de l'Annam de permettre aux touristes du *Franconia* d'avoir la possibilité de visiter, à titre de faveur spéciale, les neuf urnes dynastiques de la dynastie de Nguyen. Ce site n'est plus accessible aux touristes depuis 1938. Comme la visite de Hué des touristes du *Franconia* est le premier essai de l'Annam central en direction du marché américain pour le tourisme culturel de masse, le résident supérieur de l'Annam valide cette demande. Les contacts vers le ministère des Rites de la Cour de l'Annam sont effectués pour la permission qui rend l'excursion beaucoup plus intéressante voire privilégiée. [voir Annexe 61. Programme de la croisière américaine du *Franconia*

[723] [Voir Partie 3. Chapitre 14. II. 3.2. Organisation beaucoup plus rationnelle des circuits touristiques au Palais de Hué depuis la naissance du tourisme indochinois].

établi le 28.10.1937 par l'agent général de la compagnie des Messageries Maritimes à Tourane].

Le premier programme a été établi le 28 octobre 1937 par l'agent général de la compagnie des Messageries Maritimes à Tourane en lien étroit avec le bureau officiel du tourisme en Annam, les Morins frères à Hué et à Tourane. Après beaucoup d'échanges en termes de nombre de touristes, de logistique et de travaux d'organisation durant trois mois, ce programme officiel est validé par le résident supérieur de l'Annam le 15 janvier 1938.

Le musée économique, jugée trop peu d'importance pour les touristes pressés, est supprimé du programme. La visite du temple de Confucius est également retirée car ce site ne se situe pas sur le même cheminement des visites des tombeaux impériaux. Par ailleurs, l'ordre des sites est beaucoup plus structuré en termes d'organisation pour les touristes du *Franconia* divisés eu deux groupes. Une séance est consacrée à la visite des sites sans autorisation. L'autre est dédiée au site dont la visite demande une collaboration entre la résidence supérieure de l'Annam et le ministère des Rites de la Cour de l'Annam. Il s'agit de la visite du Palais impérial[724].

En termess de transports, face à la situation instable de la disponibilité des automobiles à cause de la faillite de la société des transports automobiles du centre-Annam, il faut réduire le plus possible le nombre des touristes à transporter en automobile et il faut en même temps mobiliser d'autres moyens de transport susceptibles de partager cette charge de transport : les pouces. Le programme de visite est ainsi retravaillé en fonction de la disponibilité réduite des automobiles. Il permet de diviser 251 touristes en deux groupes. Chacun de ces groupes est pris en charge par 3 guides. Pendant que la matinée, le premier groupe se rend aux tombeaux en automobiles, le deuxième groupe visite le musée Khai-Dinh et le Palais impérial en pousse-pousse. Le contraire a lieu dans l'après-midi. Cette solution optimale permet d'effectuer l'excursion à Hué et dans ses alentours dans de bonnes conditions.

[724] [Voir Partie 3. Chapitre 14. II. 1. Une collaboration indispensable entre l'administration et la Cour d'Annam pour organiser des circuits touristiques aux sites impériaux à Hué et à ses alentours].

L'état de lieux des sites et des voies de communication en service de cette visite[725] permet d'un part de la mise en état des composantes de l'infrastructure et d'autre part de faire valider ce programme d'excursion par le résident supérieur de l'Annam. Pour la visite des tombeaux, l'itinéraire en autocars doit contourner le pont en bois de l'avenue du Nam Giao qui ne peut supporter la charge de véhicules lourds. Etant déterminé dans les publications du tourisme officiel (office central du tourisme indochinois[726] et bureau officiel du tourisme en Annam[727]), le grand hôtel Morin à Hué est le point de repère de tous les circuits touristiques à la capitale de l'Annam. Ci-dessous le cheminement de tous les sites de visite à Hué et à ses alentours durant l'excursion des touristes

- Départ de l'hôtel Morin ;
- Rue Jules Ferry ;
- Place de la Gare (départ pour le 1er groupe) ;
- Rive droite du canal de Phu-Cam ;
- Avenue du Nam Giao (Arrêt à l'esplanade de Nam Giao) ;
- Route locale vers le tombeau de l'Empereur Tu-Duc, montée du Belvédère dont les cars font le tour ;
- Descente vers le tombeau de l'Empereur Tu-Duc (Visite) ;
- Route basse passant à proximité du tombeau de l'Empereur de Dong-Khanh, sans arrêt pour rejoindre la rivière que les touristes suivent au bac jusqu'au bac de Minh-Mang. Les touristes américains ne peuvent pas visiter tombeau de l'Empereur de Gia-Long car celui-ci est en état gravement dégradé ;
- Route de Khai-Dinh avec arrêt pour visiter le tombeau de cet Empereur ;
- Retour par le Nam Giao, route ouest au pied de la colline. Les touristes le voir l'écran du roi de leur autocar. Les guides leur présentent ce qu'est l'écran du roi par rapport au Palais (sur les éléments de géomancie) ;
- Retour à Hué (l'hôtel Morin et puis la gare).

[725] [Voir Partie 3. Chapitre 14. III.2.4. Sécurité des circuits touristiques étant assurée notamment par le service des Travaux publics de l'Annam].

[726] Office indochinois du tourisme, *Hué, ville impériale*, Imprimerie d'Extrême-Orient, 1931, 22 p ;

Office central du tourisme indochinois, *Hué-Hué, Indochine française, captivante capitale*, Imprimerie d'Extrême-Orient, 1939, 20 p.

[727] [Voir Annexe annexes 41. Dépliants touristiques sur les tombeaux impériaux édités par le bureau officiel de tourisme de Hué] (1938-1939)].

Les touristes de masse du *Franconia* quittent leur vapeur à 4 heures du matin pour arriver à Hué à 8 heures. La visite de la capitale de l'Annam et ses environs ne se produit qu'en 8 heures (de 8h 30 à 16h30) y compris la restauration et le déplacement à la gare pour le retour à Tourane. Les visites se partage en deux zone avec trois sites en villes (Palais impérial, du musée Khai-Dinh, de la ville indigène ou autrement dit la citadelle) et six sites aux environ de Hué (3 tombeaux impériaux, escalade de Nam Giao, écran du roi et belvédère). C'est trop restreint, en termess de temps et de qualité de visite, même pour le tourisme de masse. Afin de satisfaire une commande ambitieuse de la part des touristes américains, de « vraies visites guidées » ne sont organisées qu'aux sites-clef tels que le Palais impérial, le musée Khai-Dinh, les tombeaux des empereurs Tu-Duc, Minh-Mang et le belvédère. Les touristes du *Franconia* « visitent » d'autres sites depuis … leur automobile avec des explications des guides.

DOCUMENT 17. PROGRAMME OFFICIEL DE LA CROISIERE AMERICAINE DU *FRANCONIA* VALIDEE LE 15 JANVIER 1938 PAR L'ADMINISTRATION

Le premier programme a été établi le 28 octobre 1937 par l'agent général des Messageries Maritimes en lien étroit avec le bureau officiel du tourisme en Annam, les Morins frères à Hué et à Tourane. Apres beaucoup d'échanges en termess de nombre de touristes, de logistiques et de travaux d'organisation durant trois mois, ce programme officiel est validé par le résident supérieur de l'Annam le 15 janvier 1938.

Cette croisière américaine faisant une courte escale à Tourane juste pour la visite de Hué et ses environs en date prévue le 22 mars 1938.

- Arrivée à Tourane à 4 h.
- Départ du bord : 4h30
- Embarquement dans le train spécial au quai d'arrivée et départ pour Hué à 5h30
- Arrivée à Hué à 8h

Les 271 touristes (y compris les accompagnateurs et guides) se divisent en deux groupes d'égale d'importance. Ce chiffre, confirmé le 10 mars 1938, est de 251 touristes plus 14 employés plus 6 guides de Hué.

La tenue de ville est rigueur pour la visite du Palais impérial et des tombeaux impériaux.

	Groupe A	**Goupe B**
Départ de la gare	**8h30, en automobile :** • Esplanade des Sacrifices Court arrêt sans descendre des autos, explications des guides. • Belvédère Arrêt 10 minutes pour admirer le panorama ▪ Tombeau de Tu-Duc (Visite) • Tombeau du père de Gia-Long	**8h30, en pousse-pousse :** • Visite du musée Khai-Dinh et du Palais impérial. • Visite rapide de la ville et des boutiques

	Court arrêt sans descendre des autos, explications des guides • Tombeau de Minh-Mang (Visite) Traversée de la rivière en bac (aller et retour). • Retour sur Hué • Écran du Roi. Court arrêt sans descendre des autos, explications des guides	
Arrivée du grand hôtel Morin à Hué pour le déjeuner	**Midi**	**10h45**
Départ de l'hôtel	**13h15, en pousses** • Visite du musée Khai-Dinh et du palais impérial • Visite rapide de la ville et des boutiques	**12h15 en autos** • Visite des tombeaux, même programme que le groupe A prévu dans la matinée
Arrivée à l'hôtel Morin pour le thé	**15h30**	**15h45**
Départ de l'hôtel pour la gare	**16h00 en autos**	**16h15 en pousse-pousse**
Départ de Hué par le train spécial	**16h45**	
Arrivée à Tourane	**19h15**	
Retour à bord	**20h**	
Source : Source : ANV4, RSA, 3586, 1937-1938, Croisière du « Franconia ».		

2.4. Une sécurité des circuits touristiques assurée notamment par le service des Travaux publics de l'Annam

L'itinéraire de visite permet à la section du tourisme et des archives à la résidence supérieure de l'Annam de travailler sur la sécurité des circuits touristiques en étroite collaboration avec le service des Travaux publics de l'Annam. Ce service fait ensuite un état des lieux l'infrastructure en service des visites du Palais et des tombeaux impériaux. Cette diagnostique précise que le pont vers Nam Giao et les tombeaux impériaux ne peut pas supporter des poids de 5 tonnes. Le pont Clemenceau doit être renforcé pour supporter le passage des gros cars. La société des transports automobiles du centre-Annam doit fournir à la subdivision de Thua-Thien les certificats de pesée des véhicules employés le jour de la visite. Pour la visite du tombeau Minh-Mang, les 2 bacs sont placés avec au moins un moteur pour le passage de la rivière à ce tombeau. La résidence supérieure de l'Annam doit écrire au ministère des Rites de la Cour de l'Annam pour la remis en état des tombeaux afin que les touristes n'aient pas l'impression de visiter des ruines et pour aucun accident qui ne se produise notamment au Pavillon des bains de Tu-duc. Cet état de lieux permet de supprimer le tombeau de Gia-Long dans le circuit touristique car il est en état de dégradation. Comme le pont vers le Nam Giao ne peut pas supporter des poids de 5 tonnes et cela demande un détournement nécessaire du cheminement du circuit touristique.

L'état des lieux des visites et du cheminement de visite permet à l'administration (le service des Travaux publics de l'Annam) de faire le nécessaire avant l'arrivée des touristes. Cela leur assurer la sécurité et contribue à la réussite de cette excursion.

2.5. La restauration : une ambassadrice de la culture français mais adaptée aux touristes américains

Quant à la restauration, ces 251 touristes prennent le déjeuner et le thé vers la fin de l'après-midi au grand hôtel Morin de Hué. Comme la gastronomie est également un facteur culturel, et qu'il s'agit du premier essai vers le marché américain intéressant le tourisme culturel, des deux séances de dégustation doit jouer un rôle d'ambassadeur culturel. Il est à noter que le cahier des charges des hôtels et des bungalows de l'Indochine détermine que les types d'hébergement touristiques servent la cuisine française. Pour le *Franconia*, les instructions directes du résident supérieur de l'Annam demandent une cuisine française à la

fois raffinée et fusionnée qui satisfait aux goûts de cette clientèle américaine. Toutefois, les deux séances de dégustation sont servies à la française, ce qui permet de promouvoir la culture française via son fameux art à table.

Afin d'assurer la réussite de cet acte gastronomique, le résident supérieur de l'Annam désigne directement Monsieur et Madame Bourgoin, experts en gastronomie, qui viennent en dresser le menu. Il considère que leur venue apporte évidemment un excellent élément de réussite pour fixer un menu. Le fait de faire venir des experts hors de l'hôtel pour fixer des menus, qui sont plus tard confectionnés par cet hôtel, sort de l'usage du monde hôtelier. D'ailleurs, cette exception se produit au sein du grand hôtel Morin de Hué, qui est classé comme hôtel de premier ordre de l'Annam central[728]. Sans instructions directe du chef de l'administration locale, les Morin frères n'auraient pas accepté l'intervention des experts venant de l'extérieur au grand hôtel Morin de Hué, vitrine de leur chaîne d'hôtels en Annam.

Pour rendre service à 251 touristes disposant deux programmes d'excursion dans une durée de temps très restreinte, l'organisation doit être prise en charge par les hôteliers et restaurateurs de première qualité de l'Indochine. Ils servent successivement deux déjeuners (à 10h45 et puis à 12h) pour environ 130 personnes. Chaque déjeuner ne dure qu'une heure et quinze minutes environ. Le goûter est ainsi conçu de manière personnalisée pour cette clientèle anglo-saxonne. C'est un goûter à l'anglais, dit « thé », qui est égalent servis tour à tour en deux fois dans une très courte durée de 30 minutes environ, avant que ces touristes vont à la gare de Hué pour retourner à Tourane. Malgré une telle organisation, le tarif forfaitaire couvrant la restauration de ces touristes américains est de 2,5 $[729] à l'hôtel de premier ordre de l'Annam central. Il est à noter que cet hôtel offre chaque repas principal à prix de 2$ et le petit-déjeuner de 0,5$[730].

[728] [Voir Partie 2. Chapitre 9. II. Grand hôtel Morin de Hué (1906), vitrine de la chaîne des hôtels de Morin frères].

[729] ANV4, RSA, 3586, 1938.02.28. Lettre de l'agent général de la compagnie des Messageries Maritimes de Tourane à M. Morin Hué.

[730] TAUPIN, Guide touristique général de l'Indochine (Guide alphabétique Taupin), Hanoï, Edition G. Taupin & Cie, 1937, 450 p.

L'administration de l'Annam fait le premier essai vers le marché américain intéressant le tourisme culturel en Annam central. Elle mobilise et fait travailler en collaboration des acteurs les plus réputés pour satisfaire cette clientèle. Parmi lesquels, les Morin frères sont toujours incontournables non seulement dans le domaine d'hôtellerie mais aussi dans celui de tourisme. Leurs contributions dépassent, dans ce cas, au-delà des rôles de restaurateurs mais aussi ambassadeurs de la culture française. Toutefois, les éléments constituant la logistique tels que les transports et la restauration demandent moins de temps celui portant des valeurs culturelles : le guidage.

2.6. Le guidage : l'administration indochinoise et sa volonté d'orienter les impressions des touristes américains

En ce qui concerne le guidage des touristes américains du *Franconia*, il est important à signaler qu'il s'agit du guidage accompli par les ressources humaines pendant l'excursion et par les éditions effectuées par l'office central du tourisme indochinois et le bureau officiel du tourisme en Annam qui leur sont distribuée dès leur escale à Tourane.

C'est le résident supérieur de l'Annam qui détermine le bureau officiel du tourisme en Annam comme acteur majeur pour assurer la réussite du premier essai vers le marché américain du tourisme culturelle. Le guidage a pour mission de donner aux touristes l'impression déterminée/voulue par l'administration indochinoise. Il est à noter que les touristes du *Franconia* ont leurs propres interprètes. Par contre, ces derniers ne connaissent ni Hué, ni les tombeaux impériaux. Afin de donner aux touristes américains l'impression voulue, la meilleure solution est des guides locaux (français ou annamites) parlant anglais.

La question de guidage demande beaucoup de temps voire le plus de temps parmi les trois axes (transports, restauration et guidage). Il s'agit des étapes de repérer des bons guides parler couramment anglais, de déterminer le nombre minimum d'interprètes nécessaires, de les former en fonction du programme de visite. Le bureau officiel du tourisme en Annam doit se renseigner auprès des autorités locales, des personnalités et des directeurs des établissements scolaires sur la possibilité de trouver de tels interprètes pour une impression voulue et subjectif de l'Annam.

Il faut également déterminer le nombre minimum d'interprètes nécessaires et préciser le contenu de guidage sur les sites validés. Les six guides sont sélectionnés pour les touristes de *Franconia*. Il s'agit d'un frère-professeur à l'école Pellerin, un professeur d'anglais à la Providence, deux professeurs d'anglais des pères Rédemptoristes, M. Richard au lycée Khai-Dinh, le secrétaire Thuong au bureau officiel du tourisme en Annam. Toutefois, il n'en reste que cinq guide car le professeur de l'École Pellerin[731] n'est pas disponible au service de cette croisière (il a été affecté à Saïgon depuis janvier 1938).

Il est important de noter que le contenu du guidage doit donner l'impression voulue par l'administration pour ce premier essai sur le marché américain du grand tourisme international. Le résident supérieur de l'Annam demande ainsi aux chefs d'établissement fournissant des guides de faire venir à 15h30, le 17 mars 1938, leur personnel assurant le rôle de guide pour la croisière du *Franconia* au bureau des archives de la résidence supérieure de l'Annam afin de de leur donner connaissance du programme de la journée et de l'itinéraire suivi par ces touristes. Ces guides reçoivent des renseignements du chef du bureau de tourisme et parcourent avec lui dans les voitures de la résidence supérieure de l'Annam le circuit qu'ils guident les touristes américains.

Selon le programme d'excursion validé, ces guides repérés et formés par le bureau officiel du tourisme en Annam n'assurent les visites guidées qu'au sites-clefs interprétant la vie impériale (Palais impérial, au musée Khai-Dinh, aux tombeaux des empereurs Tu-Duc, Minh-Mang) et des sites portant des valeurs de géomancie déterminant la réussite de la dynastie Nguyen[732] (escalade de Nam Giao, écran du roi, belvédère). Le dernier site offre non seulement ses atouts géomanciens mais aussi un panorama magnifique sur la ville de Hué. Pour les autres sites, les autocars s'arrêtent devant ces sites, les touristes les contemplent sans descendre des autos. Ces « télé-visites » sont accompagnées des explications des guides et ne se produit dans un temps très court.

Outre ce guidage assuré par ces ressources humaines qualifiées, le bureau officiel du tourisme en Annam prend la responsabilité de fournir à chaque touriste américain des

[731] Ecole Pellerin fait partie de l'institut des frères des écoles chrétiennes.

[732] [Voir Partie 3. Chaptre 5. II. 3. La Hué touristique].

dépliants et guides contenant des renseignements en anglais sur les points à visiter. Ce bureau envoie à l'agent des Messageries Maritimes le nombre nécessaire pour que chaque visiteur puisse en recevoir une dès son arrivée à Tourane. Il s'agit des guides sur la Hué, rédigés et édités par l'office central du tourisme indochinois en 1931[733], 1939[734] et des dépliants des tombeaux impériaux, rédigés et édités par le bureau officiel de tourisme en Annam en 1938, 1939[735]. Comme il s'agit d'un nombre importants des touristes, le bureau officiel du tourisme en Annam doit faire recours au gouvernement générale pour avoir un complément de 100 exemplaires sur des éditions touristiques sur Hué.

Fruits de ces grands efforts réalisés par le bureau officiel du tourisme en Annam sous la coordination du résident supérieur de l'Annam, les touristes américains sont très contents voire satisfaits de leur excursion à Hué. Par contre, l'excursion effectuée sur les commandes des touristes de masse avec autant de sites dans un temps très limitées (visites de neuf sites de la capitale de l'Annam et de ses environs dans la journée) n'est pas une organisation rationnelle et durable pour le développement du tourisme. Par ailleurs, elle dévalorise les patrimoines ainsi que l'identité culturelle de la capitale de l'Annam.

Le premier essai en direction du marché des américains pour développer le tourisme culturel en Annam central est considéré comme un grand succès au point de vues des visiteurs. Ces touristes américains se déclarent enchantés, étonnés, ravis de la beauté indéfinissable de la ville, du pittoresque de ses palais, de la variété, grandiose des environs où les pins servent de cadre aux claires rizières, où les routes ont un charme imprévu. Les réflexions entendues marquent l'excellente impression des passagers du *Franconia*. Les Américains sont séduits par par une beauté sereine et ordonnancée.

Toutefois, leur considération sous forme de compliment, « C'est un petit Pékin, mais si joli »[736], nous permet de voir que le tourisme de masse ne convient pas à la capitale de

[733] Office indochinois du tourisme, *Hué, ville impériale*, Hanoï, Imprimerie d'Extrême-Orient, 1931, 22 p.

[734] Office central du tourisme indochinois, Hué-Hué, Indochine française, captivante capitale, Imprimerie d'Extrême-Orient, 1939, 20 p.

[735] [Voir Partie 3. Chapitre 14. II. 3. Annexes 41. Dépliants touristiques sur les tombeaux impériaux édités par le bureau officiel de tourisme de Hué].

[736] ANV4, RSA, 3573, Rapport trimestriel sur le tourisme en Annam (1er trimestre de l'année 1938).

l'Annam, une destination à la fois « captivante » et mythique/mystérieuse. L'excursion de 251 touristes n'est assurée que par 5 guides dans une dimension géographique géante (Hué et ses environs) et sur des thématiques complexes. Ce premier essai de l'administration de l'Annam ne satisfait que des touristes ciblées. Pourtant, elle n'ouvre pas une perspective durable pour le développement du tourisme.

IV. Les statistiques confirmant la place centrale du « tourisme intérieur » en Indochine

Selon la définition de l'organisation mondiale du tourisme,

« Il existe trois formes de tourisme de base : le *tourisme interne*, le *tourisme récepteur* et le *tourisme émetteur*. Ces trois formes peuvent être combinées de différentes manières pour donner ces formes supplémentaires : *tourisme intérieur, tourisme national* et *tourisme international »*[737].

Ces trois formes de tourisme de base existent en Indochine. Toutefois, l'Indochine est située sur la route d'Extrême-Orient d'une part, sur le prolongement de la route « Transpacifique » d'autre part. Le tourisme de cette colonie a pour caractère d'être un tourisme récepteur au service des touristes internationaux (du grand tourisme en Extrême-Orient), qui viennent d'ailleurs pour visiter les beautés de l'Indochine[738]. Cependant, il ne faut pas oublier un marché très important à l'intérieur de cette colonie française : les touristes européens et annamites/indigènes, provenant eux-mêmes de l'Indochine, font des excursions en Indochine.

Ces deux caractéristiques déterminent que le tourisme de l'Indochine a avant tout pour caractère d'être un tourisme intérieur.

[737] En ligne : https://media.unwto.org/fr/content/comprende-le-tourisme-glossaire-de-base.

[738] Les travaux dédiés à la création et à l'organisation des circuits touristiques en Indochine s'effectuer en fonction de ce type de tourisme et se divisent en deux échelles : circuits touristiques internationales (comment faire venir ces touristes en Indochine) et circuits touristiques à l'intérieur de l'Indochine (comment leur créer et organiser des circuits touristiques).

1. Avant 1937 : un marché américano-anglais dominant le « tourisme intérieur »

L'organisation mondiale du tourisme définit que

« Le *tourisme intérieur* comprend le *tourisme interne* plus le *tourisme récepteur*, soit les activités des visiteurs *résidents* et *non résidents* à l'intérieur du *pays de référence* dans le cadre de *voyages du tourisme interne* ou *international* »[739].

Les statistiques ci-dessous ont pour mission de confirmer la place centrale du « tourisme intérieur » en Indochine.

Les premiers travaux dits statistiques des touristes en Indochine sont effectués par le Touring-Club de France via la mission de M. Rondet-Saint depuis 1910[740]. Toutefois, l'administration générale de l'Indochine ne réalise des statistiques à vocation touristique qu'à la fin des années 1910. De 1919 à 1931, l'Indochine reçoit une totalité de 6 847 touristes venant de l'extérieur. Pour cette période, il y a une augmentation de 567,4% du nombre des touristes de la douzaine année (732 en 1931) par rapport à la première année statistique (129 touristes en 1919)[741]. Les touristes viennent de 34 nationalités, dont uniquement de 2 pays en Extrême-Orient (le Japon et le Siam).

[739] En ligne : https://media.unwto.org/fr/content/comprende-le-tourisme-glossaire-de-base.

[740] [Voir Partie 1. Chapitre 2. I. 2. Mission de Rondet-Saint en Indochine depuis 1910].

[741] Or 150 touristes en 1913 selon M. Rondet Saint (ANV1, 20859, 1913, RONDET-SAINT Maurice, Rapport sur l'organisation du tourisme en Indochine en 1913, p 1.).

DOCUMENT 18.

STATISTIQUE DU MOUVEMENT TOURISTIQUE DES TOURISTES VENANT DE L'EXTERIEUR EN INDOCHINE DU 1ER JANVIER 1919 AU 1ER OCTOBRE 1931

ANNEES	Allemands	Américains	Anglais	Argentins	Arméniens	Autrichiens	Belges	Brésiliens	Chiliens	Cubains	Danois	Égyptiens	Espagnols	Français	Grecs	Hollandais	Hongrois	Italiens	Japonais	Lettons	Luxembourgeois	Mexicains	Norvégiens	Ottomans	Persans	Polonais	Portugais	Roumains	Russes	Siamois	Suédois	Suisses	Tchécoslovaque	Yougoslaves	TOTAL
1919	0	34	51	0	0	0	2	0	0	0	1	0	0	9	0	3	0	8	12	0	0	0	2	0	0	0	0	0	6	0	1	0	0	0	**129**
1920	0	70	76	0	0	0	5	2	0	0	2	0	0	10	1	2	0	1	6	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	6	3	0	0	0	**188**
1921	0	65	113	0	0	2	1	0	0	0	1	0	1	14	0	34	0	10	26	0	0	0	4	0	2	1	0	0	10	4	0	0	0	0	**288**
1922	0	61	128	0	0	1	14	0	1	0	1	3	0	9	1	18	0	10	31	0	0	1	1	0	0	2	11	1	3	3	0	20	0	1	**321**
1923	0	117	96	1	0	0	18	0	0	0	17	0	9	18	2	21	0	11	4	0	1	0	0	0	0	3	8	1	4	1	0	16	1	0	**349**
1924	1	127	106	1	0	0	21	0	2	1	10	2	3	14	5	17	0	14	6	3	1	0	4	7	1	8	5	3	11	3	0	19	2	4	**401**
1925	0	216	122	1	1	2	21	0	0	0	7	0	1	21	5	22	0	12	7	4	0	0	0	1	2	11	4	5	4	6	1	20	5	2	**503**
1926	5	221	207	2	1	0	12	0	1	0	7	0	6	21	5	17	0	18	41	3	0	1	5	0	6	15	16	5	10	7	2	21	8	0	**663**
1927	6	259	196	0	1	0	16	0	0	0	5	0	14	31	4	20	0	19	19	1	0	0	7	1	4	11	12	1	11	11	1	29	4	0	**683**
1928	16	233	247	1	0	2	23	0	2	0	5	0	4	37	3	35	1	16	20	1	1	0	3	2	2	6	10	1	12	21	3	19	4	1	**731**
1929	21	469	177	2	0	2	9	0	0	7	11	1	7	27	1	24	0	12	24	0	0	0	13	0	1	1	3	0	2	0	12	17	8	0	**851**
1930	39	578	199	1	0	3	12	0	0	2	14	3	5	50	0	35	6	6	20	0	0	4	2	1	0	6	0	0	3	0	5	14	0	0	**1 008**
1931	24	454	149	4	0	2	6	0	0	0	9	0	11	21	0	14	0	10	7	0	0	2	0	0	0	2	0	1	4	2	4	5	1	0	**732**
TOTAL	**112**	**2 904**	**1 867**	**13**	**3**	**14**	**160**	**2**	**6**	**10**	**90**	**9**	**61**	**282**	**27**	**262**	**7**	**147**	**223**	**12**	**3**	**8**	**42**	**12**	**18**	**68**	**69**	**19**	**80**	**64**	**32**	**180**	**33**	**8**	**6 847**
10 premières sources du marché du tourisme réceptif en Indochine	**9e**	**1e**	**2e**				**7e**				**10e**			**3e**		**4e**		**8e**	**5e**								**10e**					**6e**			

Source : ANOM, GGI, L 81 1507, note n^{0} 4442 SG du 16.12.1931 de la direction de la police et de la sûreté générale au chef du service de législation et d'Administration au gouvernement général informant la statistique du mouvement touristique en Indochine depuis 1.1.1919

Pourtant, les « Indochinois » (les indigènes, Européens, notamment les Français et autres nationalités résidant dans les 5 pays de l'Union indochinois) ne font pas partie de cette statistique. Celle-ci est établie par de la direction de la Police et de la Sûreté générale (service central de Renseignements et de Sûreté général). En fait, « Ce tableau ne comprend pas les touristes provenant de l'Indochine elle-même, Européens ou Indigènes, et dont le nombre est très supérieur à celui des touristes venant de l'extérieur »[742] .

Nos sources nous permettent de constituer un corpus statistique s'offrant à l'analyse sur les marchés touristiques. Il nous faut donc croiser des sources d'archives, qui sont établies par différents sections et services tant du tourisme officiel que du secteur privé. Leur nature, mission, objectifs et points de vue, qui sont différents, donnent des résultats dissemblables. Ces différentes sources offrent une vision plus complète sur le mouvement touristique en Indochine de la même période.

Les statistiques réalisées par de la direction de la Police et de la Sûreté générale ne portent que sur les touristes venant de l'extérieur. Pour le marché du tourisme récepteur en Indochine, l'élément américain est le plus actif avec une totalité de 2 904. Il entre pour 42,4 % dans l'ensemble du mouvement touristiques indochinois. Les Anglais occupent le deuxième rang (1867 visiteurs soit 27,7% du marché). Les Français de France sont classés en troisième rang (282 soit 4,1%). Les dix premiers pays importants du marché du tourisme récepteur de l'Indochine sont les Etats-Unis, l'Angleterre, la France, puis la Hollande (262 touristes), les Japon (223), la Suisse (180) la Belgique (160), l'Italie (147), l'Allemagne (112) et le Danemark (90). La clientèle anglophone du grand tourisme international occupe 70,2 % du marché de tourisme récepteur de l'Indochine. Pour le marché touristique anglophone, les Américain sont dominants avec une occupation de 61,2 % du total.

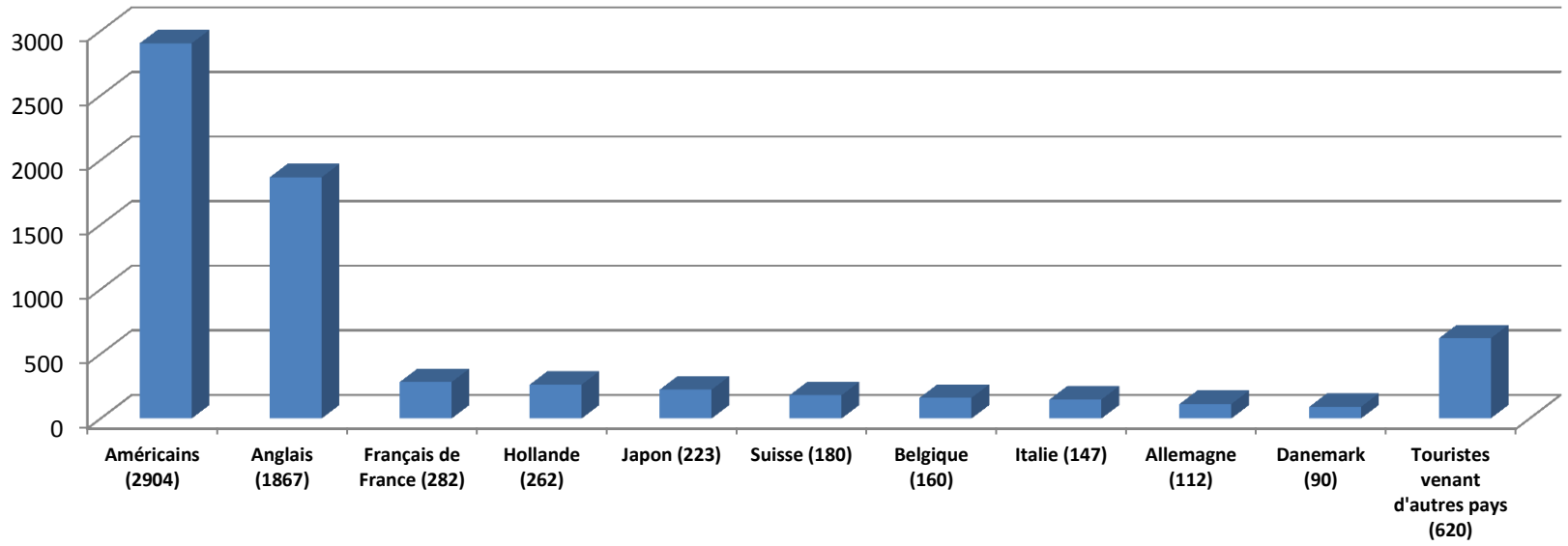
[742] ANOM, GGI, L 81, 1507, 1931, Lettre du service de Législation et d'Administration n^{0} 4451 SA du 24.12.1931 au directeur des Finances.

.

DOCUMENT 19.

LES DIX PREMIERES SOURCES DU MARCHE DE « TOURISME RECEPTEUR » EN INDOCHINE DU 1ER JANVIER 1919 AU 1ER OCTOBRE 1931

(Au total de 6 847 touristes)



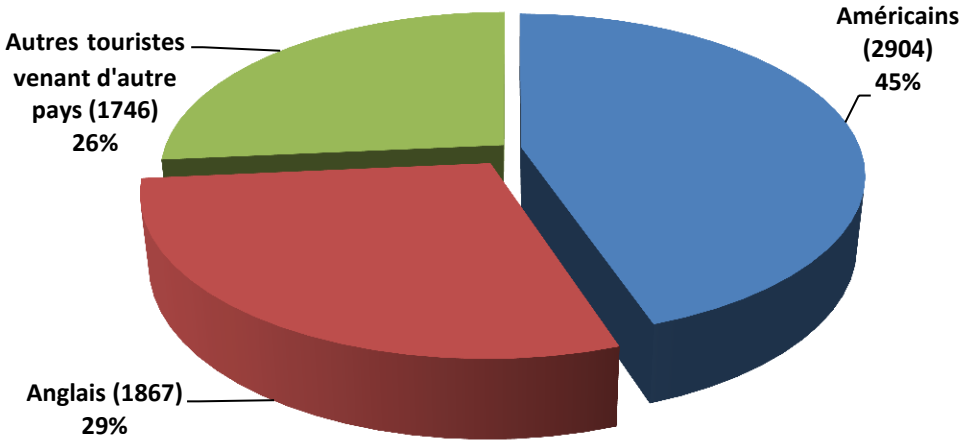
Source : ANOM, GGI, L 81 1507, note n^{0} 4442 SG du 16.12.1931 de la direction de la police et de la sûreté générale au chef du service de législation et d'Administration au gouvernement général informant la statistique du mouvement touristique en Indochine depuis 1.1.1919.

La présence imposante des touristes anglophones donne des lignes directrices sur la propagande touristique de l'Indochine. Les guides français, dominant dans les années 1910, laissent ensuite la place aux éditions touristiques bilingues (en français et anglais). Il est important à noter que leur traduction n'est pas identique pour ces deux versions. Il s'agit de la traduction adaptée au mode de vie, de la culture des anglophones et des francophones. Les formes d'édition s'évoluent en fonction de cette clientèle. Les grands guides des centaines de pages traitant profondément des aspects culturels, civilisé et historique laissent la place aux guides, brochures et dépliants bilingues, qui sont plus simplifiés mais très concis. Ceux-ci portent d'avantage de renseignements pratiques. Par ailleurs, afin de drainer cette clientèle, qui devient de plus en plus important, l'Office central du tourisme indochinois publie en 1937 un grand guide en anglais « *Glimpses of a great touriste country French-Indo-China at the beginning of 1938* »[743]. En outre, la propagande touristique joue un rôle très important pour les afflux touristiques. L'exposition de 1931 engendre une très grande publication en termess de quantité et de qualité avant l'inauguration. Ce fait est traduit par un surcroît du nombre des touristes (étrangers et français de France). Le nombre de ces touristes en 1930 occupe 14,7% du total de 6 847 touristes extérieurs venus visiter l'Indochine durant douze années (1919-1931).

[743] Office central du tourisme indochinois, *Glimpses of a great tourist country French-Indo-China at the beginning of 1938,* Saïgon, Imprimerie illisible, Saïgon, 1938, page sans numérotage dans la partie publicité sur Didier & Defosse safari service. 1938. (partie consacrée à la publicité).

DOCUMENT 20.

MARCHÉ AMÉRICAINO-ANGLAIS DOMINANT DU « TOURISME RÉCEPTEUR » EN INDOCHINE POUR LA PÉRIODE 1919-1931



Source : ANOM, GGI, L 81 1507, note n^{0} 4442 SG du 16.12.1931 de la direction de la police et de la sûreté générale au chef du service de législation et d'Administration au gouvernement général informant la statistique du mouvement touristique en Indochine depuis 1.1.1919

Les sources comportant des statistiques sont très difficiles à identifier. Par ailleurs, elles ne couvrent pas complétement toutes les périodes. On constate même une absence de données pour la période qui s'étend de 1932 à 1935 et celle qui va de 1939 à 1945. Toutefois, le marché anglophone (dont américains et anglais) reste toujours majeur en Indochine jusqu'en 1936.

2. Depuis 1937 : changement d'afflux touristique et reclassement des destinations touristiques en Indochine

Des statistiques des touristes (venant de l'extérieur) pour chaque pays de l'Indochine, pour la période comprise entre 1936 et 1939 permettent d'identifier deux étapes d'évolution des afflux touristiques vers les pays de l'Indochine. Les années 1937-1938 marquent également un record en termess de nombre d'arrivées des touristes. L'année 1937 marque une augmentation considérable de 213,4 % du nombre d'arrivée des touristes extérieurs en Indochine par rapport de celui en 1936 (3 960 touristes contre 1 856). Ce

surcroit devient encore plus spectaculaire en 1938 : il s'agit d'une augmentation de 367,7 % par rapport de celui en 1936 (6 824 touristes contre 1 856)[744].

La fréquentation des touristes du marché récepteur en Indochine en 1938 équivaut à 99,7 % du nombre des touristes étrangers et français de France des années de 1919 à 1931 (douze ans).

[744] ANOM, GGI, L 81, 1508 :

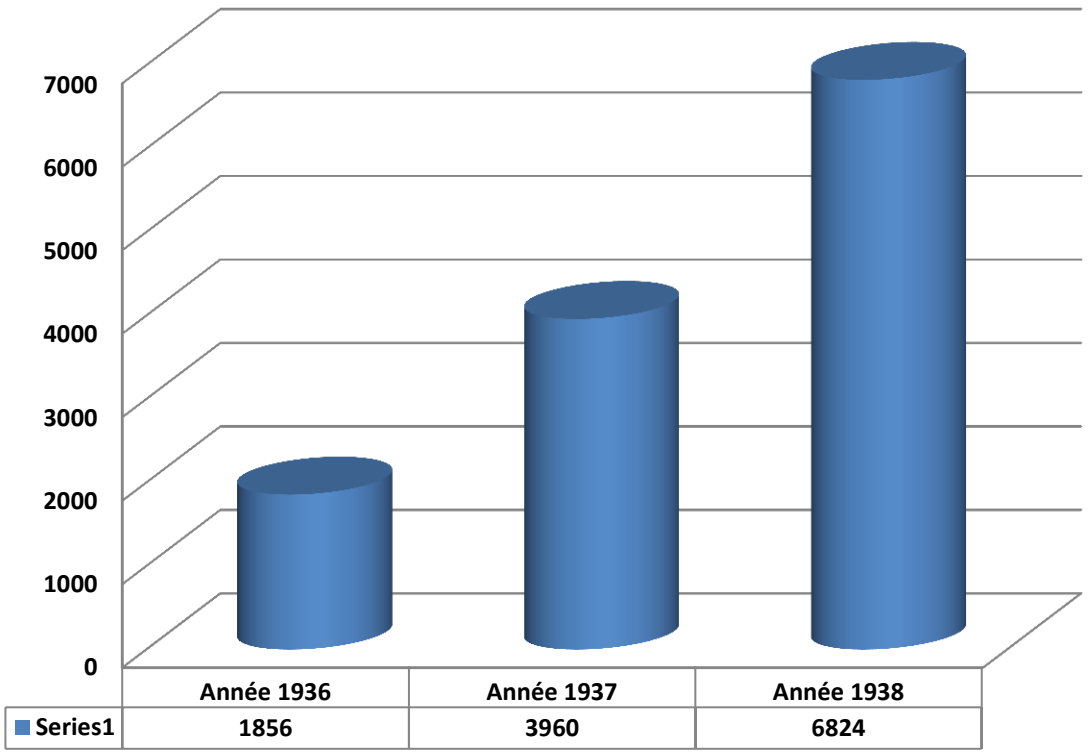
- 1937, Note n^0 1642-DEA/6B du directeur des Affaires Économiques et Administratives ;

- 1938, Bordereau 2090/SG du 15.4.1938 de la direction des Affaires politiques au directeur des services économiques ; 1939, Liste joint du Bordereau du 29.3.1939 de la Direction des Affaires politiques et de la Sureté général adressé au GGI ;

- 1939, Tableau joint de la lettre n^0 10.2333 SE/4 du 28.8.1939 du Directeur des services économiques en Indochine.

DOCUMENT 21.

1937-1938 : SURCROIT CONSIDERABLE DU NOMBRE DES TOURISTES VENANT DE L'EXTERIEUR EN INDOCHINE



Source :

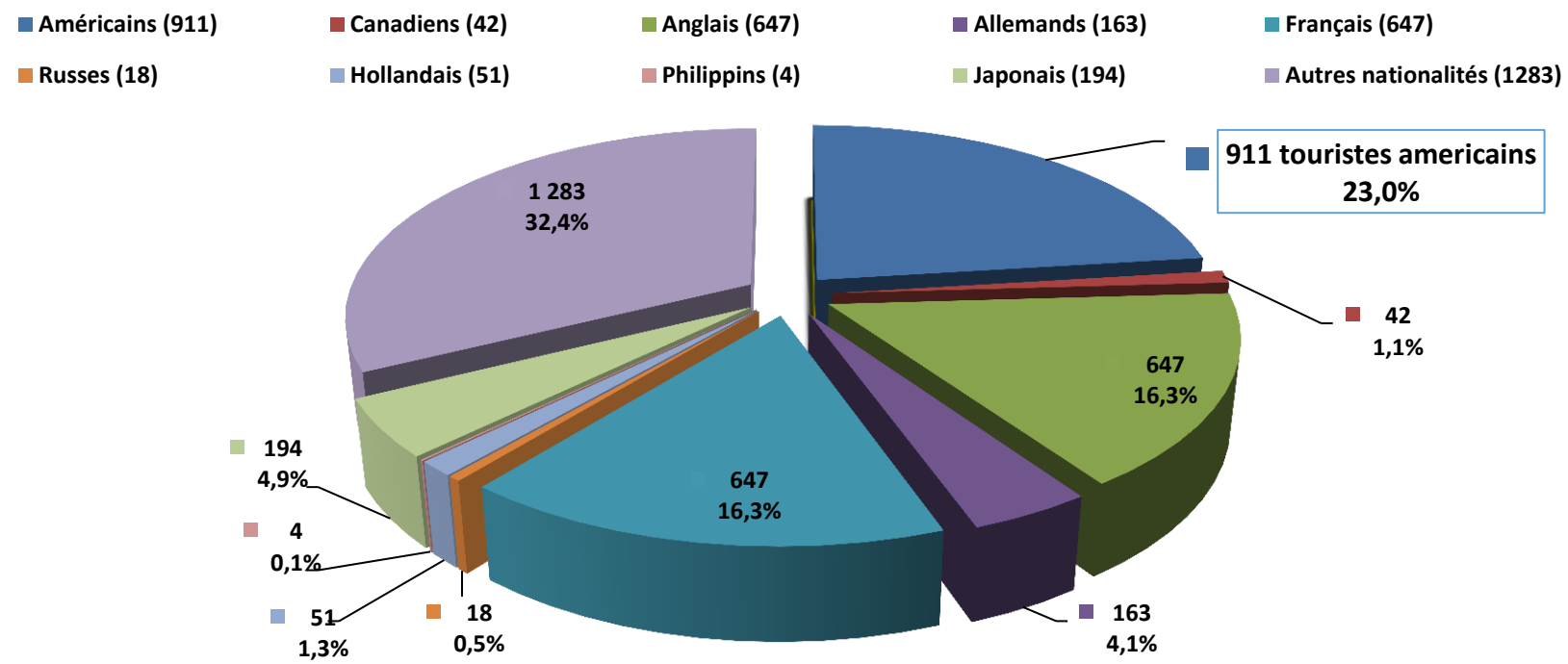
- ANOM, GGI, L 81, 1508, 1937, Note n^{0} 1642-DEA/6B du directeur des Affaires Économiques et Administratives au directeur du bureau central du tourisme au sujet de relevé général des arrivées de touristes en Indochine en 1936 et pendant le mois de janvier 1937 ;
- ANOM, GGI, L 81, 1508, 1938, Bordereau 2090/SG du 15.4.1938 de la direction des Affaires politiques au directeur des services économiques transmettant la statistique des touristes français et étrangers venant visiter les divers pays de l'Union Indochinoise au cours de l'année 1937 ;
- ANOM, GGI, L 81, 1508, 1939, Liste joint du Bordereau du 29.3.1939 de la direction des Affaires politiques et de la Sureté général adressé au GGI au sujet des statistiques des touristes français et étrangers qui ont visité les différents pays de l'Union indochinois au cours de l'année 1938 ;
- ANOM, GGI, L 81, 1508, 1939, Tableau joint de la lettre n^{0} 10.2333 SE/4 du 28.8.1939 du Directeur des services économiques en Indochine au Directeur du bureau de tourisme au sujet de « Mouvement des Européens et assimilés non-immigrants en Indochine au cours de l'année 1938 » et
- ANOM, GGI, L 81, 1508, Lettre n^{0} 865.T du chef de la Sûreté en Annam au directeur des Affaires Économiques et Administratives.

Le marché anglophone pour le tourisme récepteur en Indochine connaît lui-même une grande recomposition depuis 1937. Il se compose des touristes de trois nationalités : Américains, Anglais et Canadiens. Les Américains restent en 1937 au premier rang. Le nombre de 911 touristes américains occupe 23 % du total des touristes venant de l'extérieur de l'Indochine et il présente 56,9 % des touristes anglophones. Le nombre des touristes américains en Indochine continue à augmenter légèrement (911 en 1937 et 1086 en 1938).

DOCUMENT 22.

LES TOURISTES AMÉRICAINS DOMINANT LES DIX MARCHÉS LES PLUS IMPORTANTS DU « TOURISME RECEPTEUR » DE L'INDOCHINE EN 1937

(un total de 3 960 touristes)



Source : ANOM, GGI, L 81 1507, Liste jointe de la lettre n^{0} 3153-SE/5 du 18.4.1939 du GGI au Consulat général du Japon à Hanoï informant l'envoie des 2 listes de touristes français et étrangers ayant visité l'Indochine des années 1937 et 1938.

Toutefois, ce n'est plus le cas en 1938. Le nombre des Anglais connaît une hausse spectaculaire. On constate en effet une augmentation de 206 % des touristes anglais en 1938 par rapport en 1937 (1 333 contre 647). Ces touristes occupent 19,5 % du total des touristes étrangers et français de France en Indochine en 1938. Ils présentent 64,6 % des touristes anglophones en même année.

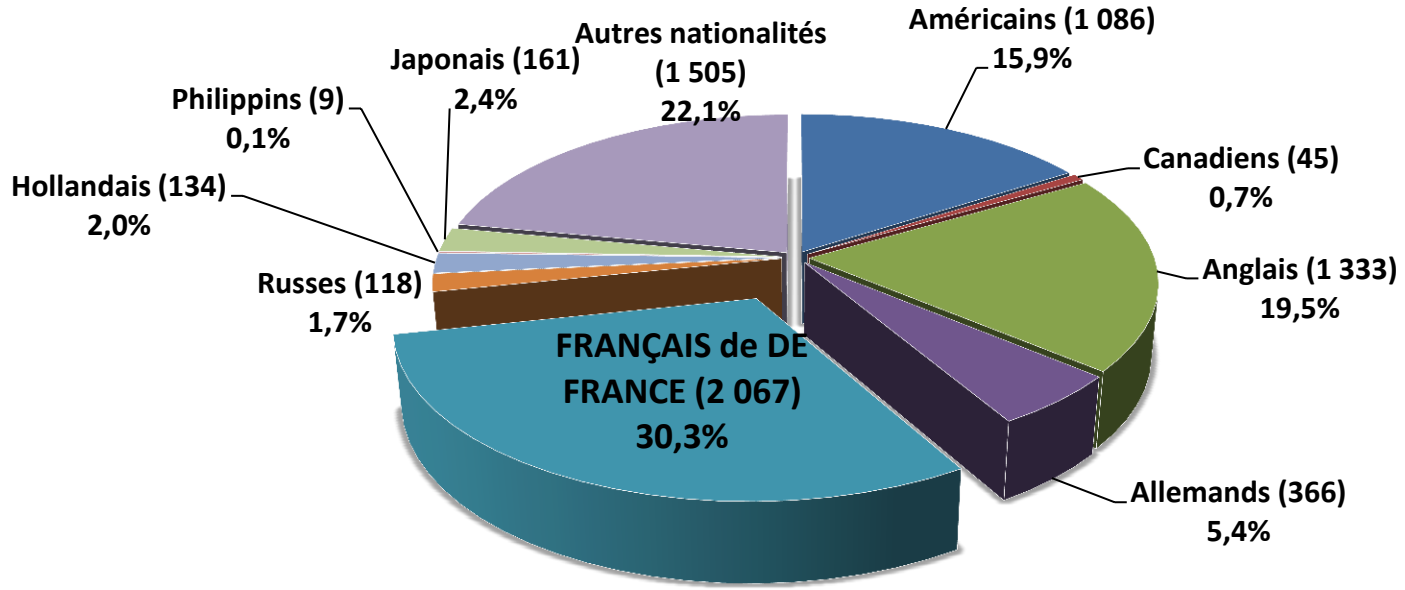
Pour le marché des touristes français de France, il y a une augmentation spectaculaire de 319,5% en 1938 par rapport en 1937 (2 067 contre 647). Les touristes français de France occupent en 1938 le premier rang des touristes venant de l'extérieur de l'Indochine (30,3 % du total).

.

DOCUMENT 23.

LES TOURISTES FRANÇAIS DE FRANCE DOMINANT LES DIX MARCHÉS LES PLUS IMPORTANTS DU TOURISME RECEPTEUR DE L'INDOCHINE EN 1938

(un total de 6 824 touristes)



Source : ANOM, GGI, L 81 1507, Liste jointe de la lettre n^{0} 3153-SE/5 du 18.4.1939 du GGI au Consulat général du Japon à Hanoï informant l'envoie des 2 listes de touristes français et étrangers ayant visité l'Indochine des années 1937 et 1938.

Parallèlement aux statistiques des touristes venant de l'extérieur de l'Indochine en 1938 ci-dessous, l'Inspection générale des services de Police au gouvernement général réalise des statistiques beaucoup plus détaillées avec une grande précision sur chaque pays de l'Indochine. « Afin d'éviter de compter deux fois les mêmes personnes, il y aurait lieu de préciser, si possible, sur les états numériques des entrées par ports de Saïgon et Haïphong, le nombre des touristes en provenance d'un autre port de l'Indochine »[745]. « Un certain nombre de ceux-ci étant compte deux fois, comme visiteurs d'Angkor et de Hué par exemples, ou même d'avantage »[746].

Ces statistiques nous permettent de voir que le Cambodge et le Tonkin sont les pays les plus appréciés en termess de fréquentation touristique. Le Cambodge reste jusqu'en 1937 la destination de tourisme récepteur la plus importante de l'Indochine (55,4 % en 1936 et 48,0 % en 1937 du total de l'Indochine). Les touristes anglo-saxons occupent 38,1 % du marché touristique aux ruines Angkor (Américains occupant 26,5 % et Anglais 11,6 %)[747]. Le Tonkin poursuit en 1937 le Cambodge comme deuxième destination touristique de l'Indochine (31%), bien que le port d'arrivée le plus d'importance de l'Indochine se situe en Cochinchine (Saïgon). Toutefois, l'année 1938 marque un grand changement, le Tonkin devient la première destination du tourisme récepteur de l'Indochine. Il occupe 55,4% du total (or le Cambodge ne présente que 30,4 %). Pour le marché du tourisme récepteur au Tonkin, l'élément français est en 1937 le plus actif avec une totalité de 500 touristes français de France. Il entre pour 40,7 % dans l'ensemble des touristes venant de l'extérieur au Tonkin. En 1938, il y existe une fréquentation du même public (français de France) de 1790, soit 47,3 du total des touristes venant de l'extérieur au Tonkin.

[745] ANOM, GGI, L 81, 1508, 1938, Lettre 2459 SE/5B du 2.3.1938 du directeur des SE au Directeur des Affaires Politiques et de la sûreté générale demandant de lui adresser la statistique des touristes français et étrangers venant visiter les divers pays de l'Indochine au cours de l'année 1937.

[746] ANOM, GGI, L 81, 1507, 1931, Note n^{0} 149-oil du 19.10.1931 du chef du service de législation et d'Administration au GGI.

[747] ANOM, GGI, L 81, 1508, 1938, Lettre 2459 SE/5B du 2.3.1938 du directeur des SE au Directeur des Affaires Politiques et de la sûreté générale demandant de lui adresser la statistique des touristes français et étrangers venant visiter les divers pays de l'Indochine au cours de l'année 1937.

DOCUMENT 24.

STATISTIQUES DES TOURISTES FRANÇAIS (DE FRANCE) ET ETRANGERS VISITANT LES DIFFERENTS PAYS DE L'UNION INDOCHINOISE DE 1936 A 1938

Année	Tonkin		Cochinchine		Annam		Cambodge		Laos		TOTAUX	
	Entrées	Sorties	Entrées	Sorties	Entrées	Sorties	Entrées	Sorties	Entrées	Sorties	ENTRÉES	SORTIES
1936	204		609		7 (1)		1 029		14		**1 856**	
1937	1 229	1 037	787	766	5 (2)	2 (3)	1 902	1 748	37	37	**3 960**	**3 590**
1938	3 781	3 568	905	904	3 (4)	3 (5)	2 073	2 062	62	64	**6 824**	**6 601**

(1) : 5 Français de France, 1 Américain et 1 Anglais ;

(2) : 2 Américains, 1 Anglais, 1 Suisse et 1 Tchécoslovaques ;

(3) : 2 Français de France ;

(4) : 1 Suisse et 2 Hollandais ;

(5) : 1 Américain, 1 Anglais et 1 Suisse.

Source :

- ANOM, GGI, L 81, 1508, 1937, Note n^0 1642-DEA/6B du directeur des Affaires Économiques et Administratives au directeur du bureau central du tourisme au sujet de relevé général des arrivées de touristes en Indochine en 1936 et pendant le mois de janvier 1937 ;
- ANOM, GGI, L 81, 1508, 1937, Lettre n^0 865.T du chef de la Sûreté en Annam au directeur des Affaires économiques et administratives ;
- ANOM, GGI, L 81, 1508, 1938, Bordereau 2090/SG du 15.4.1938 de la direction des Affaires politiques au directeur des services économiques transmettant la statistique des touristes français et étrangers venant visiter les divers pays de l'Union Indochinoise au cours de l'année 1937 ;
- ANOM, GGI, L 81, 1508, 1939, Liste joint du Bordereau du 29.3.1939 de la direction des Affaires politiques et de la Sureté générale adressé au GGI au sujet des statistiques des touristes français et étrangers qui ont visité les différents pays de l'Union indochinois au cours de l'année 1938 et
- ANOM, GGI, L 81, 1508, 1939, Tableau joint de la lettre n^0 10.2333 SE/4 du 28.8.1939 du Directeur des services économiques en Indochine au Directeur du bureau de tourisme au sujet de « Mouvement des Européens et assimilés non-immigrants en Indochine au cours de l'année 1938 ».

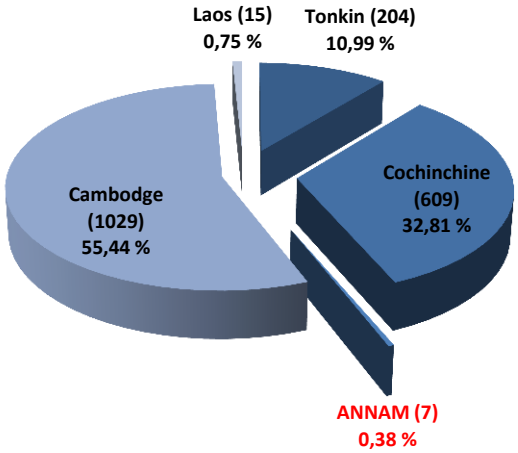
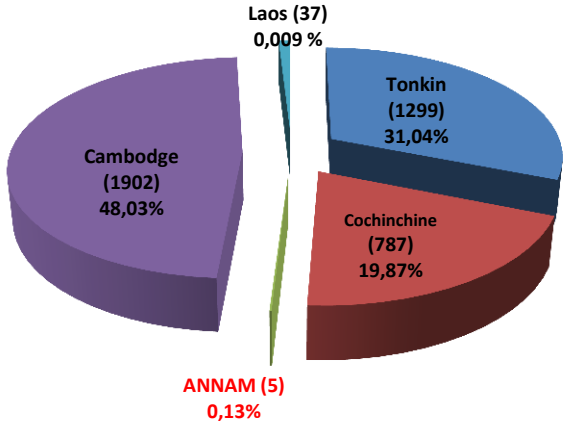
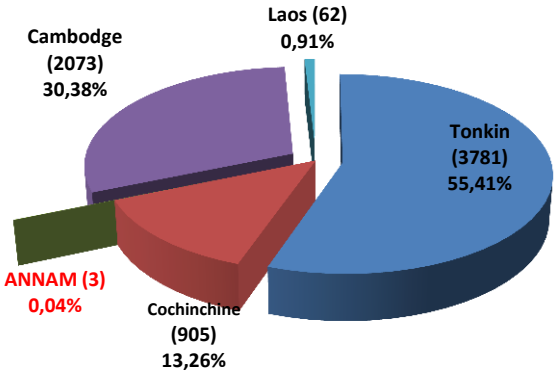
3. Un marché américain et français dominant le « tourisme intérieur » en Annam

Afin d'obtenir, de manière la plus précise possible, le nombre des touristes, l'office central du tourisme indochinois demande aux pays de l'Union de lui fournir mensuellement la liste des touristes français de France ou étrangers qui entre en Indochine par les postes frontières ou les ports de leurs pays. Cet organisme touristique revoit une satisfaction auprès du protectorat du Cambodge, de la Résidence supérieure du Tonkin, de la Résidence-Maire de Dalat. Toutefois, il ne reçoit aucun renseignement de l'Annam, ni de la Cochinchine. L'office central du tourisme indochinois ne peut en avoir que sur l'autorisation du service de police et de la Sûreté du gouvernement général. Il demande ainsi au directeur des services Economiques d'intervenir auprès de ses services de lui permettre de constituer ces statistiques.

Les statistiques (des touristes français de France et étrangers visitant les différents pays de l'Union indochinoise pour la période de 1936 à 1938) sont réalisées par les services appartenant au gouvernement général. Toutefois, le nombre d'arrivée de ces touristes en Annam n'est pas juste. Ces statistiques ne correspondent pas d'une part aux autres sources collectées hors du contexte des tableaux de statistiques, et d'autre part à la réputation touristique de l'Annam.

DOCUMENT 25.

FLUX TOURISTIQUES DANS LES DIFFERENTS PAYS DE L'UNION INDOCHINOISE DE 1936 A 1938

1936	1937	1938
		

Source :

- ANOM, GGI, L 81, 1508, 1937, Note n^0 1642-DEA/6B du directeur des Affaires Économiques et Administratives au directeur du bureau central du tourisme au sujet de relevé général des arrivées de touristes en Indochine en 1936 et pendant le mois de janvier 1937 ;
- ANOM, GGI, L 81, 1508, 1937, Lettre n^0 865.T du chef de la Sûreté en Annam au directeur des Affaires Économiques et Administratives ;
- ANOM, GGI, L 81, 1508, 1938, Bordereau 2090/SG du 15.4.1938 de la direction des Affaires politiques au directeur des services économiques transmettant la statistique des touristes français et étrangers venant visiter les divers pays de l'Union Indochinoise au cours de l'année 1937 ;
- ANOM, GGI, L 81, 1508, 1939, Liste joint du Bordereau du 29.3.1939 de la direction des Affaires politiques et de la Sureté générale adressé au GGI au sujet des statistiques des touristes français et étrangers qui ont visité les différents pays de l'Union indochinois au cours de l'année 1938 et
- ANOM, GGI, L 81, 1508, 1939, Tableau joint de la lettre n^0 10.2333 SE/4 du 28.8.1939 du Directeur des services économiques en Indochine au Directeur du bureau de tourisme au sujet de « Mouvement des Européens et assimilés non-immigrants en Indochine au cours de l'année 1938 ».

Angkor (Cambodge), Hué (Annam) et la Baie d'Along (Tonkin) sont reconnus comme les « Trois des Merveilles du Monde [….] font la gloire de l'Indochine ». Or, selon ces statistiques, l'Annam reçoit le moindre des touristes venant de l'extérieur : 7 touristes en 1936 (soit 0,38%), 5 touristes en 1937 (soit 0,13%) et 3 en 1938 (soit 0,04%). Avant de chercher d'autres sources comparatives, nous prenons juste l'exemple de *Franconia* pour justifier une grande discordance entre ces statistiques et l'afflux touristique réellement réalisé. La vapeur *Franconia* fait escale le 22 mars 1938 à Tourane pour que 251 touristes de la croisière, qui fait le tour du monde de l'agence Cook, puissent visiter Hué dans la journée[748]. Or les statistiques du gouvernement général ne constatent que seuls les 3 touristes venant de l'extérieur sont entrées et sorties de l'Annam[749].

Il est important de noter que la majeure partie des touristes qui voyagent en Annam proviennent soit du Tonkin, soit de la Cochinchine. Toutefois, les statistiques réalisées par les services gouvernementaux ne mentionnent uniquement que le nom des touristes français de France et étrangers ayant débarqué directement en Annam. Ces statistiques sont fournies par les services de l'administration locale, dont ceux de Police pour le cas de l'Annam. Afin d'éviter toute confusion, le chef local des Services de Police en Annam indique uniquement le nom des touristes français et étrangers ayant débarqué directement en Annam. Ces statistiques sont ainsi transmises aux services appartenant au gouvernement général. Puis c'est la direction des services Economiques, l'organisme d'Etat traitant des questions liées au tourisme, qui les transfère à l'office central du tourisme indochinois. Les statistiques dites touristiques de l'Annam sont ainsi réalisées par les services de Police en Annam sans aucun lien avec les points d'arrivées de l'Indochine. Elles ne sont pas justes. L'annexe ci-dessous permet de voir comment les 7 touristes français de France et étrangers sont inventoriés et communiquées officiellement en 1936 par la direction des Affaires Économiques et Administratives du gouvernement général, par de la direction des Affaires politiques et de la Sûreté générale et par le bureau central du tourisme de l'Indochine[750]. [voir Annexe 62. Touristes débarqués directement en Annam de janvier 1936 à janvier 1937].

[748] [Voir Partie 3. Chapitre 14. III. 2. 1938 : *Franconia*, premier essai vers le marché américain intéressant le tourisme (tourisme de masse) à l'Annam central].

[749] [Voir Document 24. Statistiques des touristes français (de France) et étrangers visitant les différents pays de l'Union indochinoise de 1936 à 1938].

[750] *Ibid*.

En plus des statistiques communiquées par les instances gouvernementales, les rapports, effectués par le bureau officiel du tourisme et des archives de la résidence supérieure de l'Annam, apportent des statistiques détaillées. Et il s'agit de vraies statistiques traitant de la fréquentation touristique. Ce n'est pas le cas de celles communiquées par l'administration générale.

> « Entre le 1er Juin 1932 et le 31 Mai 1933, il est venu au Bureau Officiel du Tourisme à la résidence supérieure : 758 visiteurs dont 699 français, 2 allemands, 13 américains, 11 anglais, 7 belges, 4 canadiens, 3 hollandais, 3 italiens, 9 japonais, 4 romains, 1 russe, 2 siamois, soit un total de 758 visiteur contre 706 en 1930-1931 et 884 en 1931-1932 »[751] et « [p]endant la période de 1er Juin 1932 et le 31 Mai 1933, 380 indochinois des divers pays ont demandé, au bureau du Conseiller à l'Intérieurs des autorisations de visite du Palais impérial et du tombeau ce S. M Khai-Dinh »[752].

Elles semblaient apporter des statistiques plus complètes et d'une grande exactitude. Toutefois, ce n'est pas le cas. Premièrement, le bureau officiel du tourisme et des archives de la résidence supérieure de l'Annam, qui apporte des statistiques détaillées, ne réalise pas des statistiques sur tous les sites touristiques de l'Annam. D'ailleurs, les statistiques réalisées ne couvrent pas toutes les périodes. Elles ne sont pas donc complètes. Deuxièment, la méthode de statistiques n'est pas juste, il s'agit uniquement des statistiques sur Hué, une des grandes destinations touristiques de l'Annam. Ces statistiques sont réalisées sur la base du nombre des touristes français et étrangers adressés au bureau officiel du tourisme en Annam pour l'autorisation de visiter le Palais impérial et le tombeau de l'empereur Khai-Dinh[753]. Par ailleurs, les Annamites doivent s'adresser au ministère des Rites de la Cour de l'Annam pour avoir l'autorisation de visiter ces deux sites. Les statistiques du bureau officiel du tourisme en Annam ne couvrent pas ce public indigène. En outre, les autres sites de la capitale de l'Annam ne demandent pas d'autorisation d'entrée et les visites sont à titre gratuit. Aucune mesure n'est donc envisagée pour y faire des statistiques. C'est le contraire pour des sites payants tels que le musée Khai-Dinh :

[751] ANV4, RSA, 3487, 1932-1933, Rapport sur le Tourisme en Annam pendant la période de 1.6.1932 au 31.5.1933, effectué par le Bureau Officiel du Tourisme et des archives de la RSA.

[752] *Ibid.*

[753] [Voir Partie 3. Chapitre 14. II. 1. L'organisation des circuits touristiques au sein des sites impériaux : une collaboration indispensable entre l'administration et la Cour d'Annam].

« Le mussé de Khaidinh a été visité par 4.312 personnes dont 531 européens et 3.800 indochinois »[754]. Ce chiffrage couvre-t-il lui-même les visiteurs du Palais impérial et du tombeau de l'empereur Khai-Dinh ? Personne ne peut le justifier. L'avantage des statistiques réalisées sur la billetterie aux musées c'est que cela permet d'avoir les résultats presque unique sur les statistiques portant sur la fréquentation dans le domaine de « touriste intérieur » (indochinois et français de France & étrangers). La majeure partie des statistiques ne traite que les touristes venant de l'extérieur en Indochine. Il ne s'agit que des statistiques sur le « tourisme récepteur » en Annam.

D'autres sources statistiques viennent des carnets d'enregistrements des hôtels et des bungalows, ce qui est déterminées par les cahiers des charges[755]. Ci-dessous les chiffres fournis par les hôteliers pour la période de juin 1932 à mai 1933.

- 1 792 Européens et 73 Indochinois sont descendus aux hôtels de Quinhon ;
- 1 300 européens et 551 Indochinois sont descendus aux hôtels de Phanthiet ;
- 52 Européens et 30 Indochinois sont descendus aux hôtels de Kontum ;
- 220 clients sont descendus à l'hôtel du Lion d'or de Quangtri ;
- 396 clients au le bungalow de Quangngai ;
- 50 clients au buffet de Tour Cham[756].

L'avantage des sources fournies par les hôteliers, c'est que ces statistiques donnent des reflets à la fois sur le tourisme récepteur (voyageurs venant de l'extérieur de l'Indochine) et ainsi que sur le tourisme interne (voyageurs résidant en Indochine). Toutefois, ces statistiques ne couvrent pas complètement les voyageurs constituant le tourisme interne. Les hôtels et bungalows administratifs sont uniquement réservées aux Européens (résidants en Indochine, dits indochinois et non-résidents en Indochine, dits voyageurs venant de l'extérieur). Ces sources de statistiques sont incomplètes, donc inexactes.

En résumé, aucune source de statistiques croisées ne donne de vrais reflets sur le « tourisme intérieur » ni de l'Indochine, ni de l'Annam.

[754] ANV4, RSA, 1932-1933, Rapport sur le Tourisme en Annam pendant la période de 1.6.1932 au 31.5.1933, effectué par le Bureau Officiel du Tourisme et des archives de la RSA.

[755] [Voir Partie 2. Chapitre 7. II. Un rôle incontournable pour les bungalows administratifs et petits hôtels].

[756] ANV4, RSA, 1932-1933, Rapport sur le Tourisme en Annam pendant la période de 1.6.1932 au 31.5.1933, effectué par le Bureau Officiel du Tourisme et des archives de la RSA.

Le treizième chapitre de cette thèse présente que l'Annam possède les trois atouts en termess de ressources patrimoniales incontournables pour le développement touristique de l'Indochine. Hué, la capitale de l'Annam, intéresse non seulement le marché des Français intéressant le tourisme culturel mais aussi les Américains du tourisme de masse depuis 1938[757]. Les hauts plateaux du sud de l'Annam, dont Langbian, est une grande destination de tourisme cynégétique pouvant rivaliser avec les terrains de chasse en Afrique. Cette région séduit passionnément des « sportsmen » anglo-saxons, notamment des Américains. Le tourisme de l'Annam a caractère pour être le « tourisme récepteur ». Toutefois, l'Annam attirent, par ses ressources naturels incomparables et ses patrimoines culturels uniques de l'Indochine, un très grands nombre des touristes Européens (notamment des Français) et indigènes. Juste pour le plus grand événement qui se produit en une dizaine de jours, Hué attire en 1938 déjà 552 touristes européens par jour[758]. L'Annam satisfait des éléments pour prouver que le tourisme de ce pays de l'Union indochinoise a pour caractère le tourisme intérieur.

Les touristes anglophones (notamment américains) occupent une partie majeure en Annam jusqu'en 1937. L'Annam, est ainsi une destination touristique particulièrement intéressée par des Français, notamment la ville de Hué. Les touristes Français occupent 92,9 % du total (797/858) pour la période de 1928 à 1929)[759]. L'Annam donne les mêmes reflets sur le marché touristique de l'Indochine qui est très marquée par « tourisme intérieur ». Les Américains occupent le premier rang jusqu'en 1937. Depuis l'année 1938, les Français remplacent sa place. L'année 1937 marque ainsi un surcroît spectaculaire des afflux des touristes français de France et étrangers en Indochine.

[757] [Voir Partie 3. Chapitre 14.III. 2.1938 : *Franconia,* premier essai en direction du marché américain pour le tourisme culturel de masse].

[758] [Voir Partie 3. Chapitre 14. III.1. 1936 : organisation touristique du plus grand événement culturel, sportif et touristique de l'Annam].

[759] ANOM, GGI, L 81, 1507, 1929, Télégramme n^{0} 2456 du 23.8.1929 du GGI au RSA demandant d'adresse en urgence par l'origine des française, américaine, autres nationalités et la statistique des visiteurs à Hué pour la période de 1.7.1928-30.6.1929.

CONCLUSION DE LA PARTIE

L'Indochine française jouit d'une localisation géographique privilégiée pour le grand tourisme international et plus particulièrement pour les touristes américains. Saïgon est le point d'arrivée le plus important de ce territoire. Singapour et Hongkong apparaissent comme autant de relais pour s'y rendre, via les lignes maritimes intercontinentales. Les voyageurs arrivent en Annam soit par Saïgon, soit par Tourane. Les vapeurs qui effectuent du grand cabotage en Asie orientale, et qui desservent l'Annam, font eux-mêmes escale dans les ports de Quinhon et Tourane. La compagnie des Messageries Maritimes et celle des Chargeurs Réunis apparaissent fort logiquement comme les piliers des relations entre l'Europe et l'Extrême-Orient. De grandes sociétés étrangères possèdent, certes, des paquebots rapides et confortables, mais aucun de leurs services réguliers ne fait escale en Indochine avant 1937.

Pour se déplacer à l'intérieur de l'Indochine, les touristes peuvent s'appuyer sur un réseau de 40 000 km de routes. Celles-ci se divisent en trois grandes catégories : routes coloniales, provinciales et locales ; un environnement routier qui se rapproche des routes nationales, des routes départementales et des chemins vicinaux en France. Les voies ferrées, dont l'ultime tronçon est mis en place en 1937, renforcent et parachèvent, d'une certaine manière, le système de communication en Indochine. Les transports publics à l'intérieur de l'Indochine sont assurés par les chemins de fer mais aussi par les services fluviaux et automobiles. Les vols entre Saïgon et Angkor permettent aux touristes internationaux de consacrer plus de temps à la visite des ruines reconnues mondialement. L'Annam occupe une position incontournable pour le tourisme en Indochine, du Tonkin à la Cochinchine car il est étendu en bordure de la mer de Chine, sur plus de 1 200 km de côtes. La Route Mandarine, qui relie la frontière du Siam, au sud, à celle de la Chine, au nord, et la ligne ferroviaire « Transindochinois » de Hanoï à Saïgon, traversent toutes deux l'Annam. Ce pays est donc situé au cœur et à la croisée des voies de communication sillonnant - et raccordant - toute l'Indochine.

Afin de recevoir les touristes et d'en attirer les flux, l'Indochine doit être capable d'assurer à ses visiteurs les mêmes conditions de confort et d'aménagement que les autres grandes destinations touristiques d'Extrême-Orient. Les aménagements publics en Indochine, initialement faits par l'administration en faveur de l'économie générale, se divisent en quatre régions de développement : Tonkin, Annam, Laos et Cochinchine-

Cambodge. En termess de centres d'intérêts patrimoniaux et touristiques, l'Indochine s'étale en cinq zones et l'Annam en possède deux à lui seul[760]. En réalité, trois centres touristiques seulement concentrent l'essentiel des touristes : Angkor et ses ruines ; Hué et ses environs ; le Haut-Tonkin et la baie d'Along.

Malgré son emplacement stratégique et ses ressources patrimoniales remarquables, l'Indochine reste globalement à l'écart des flux du grand tourisme international en Extrême-Orient, par rapport à d'autres destinations qui savent davantage attirer les touristes aisés. Les touristes internationaux, passant au large des côtes indochinoises, manquent donc l'occasion de visiter les « merveilles » de l'Indochine. Saïgon et Haïphong apparaissent tout naturellement comme les deux ports incontournables pour canaliser les flux de ce type de tourisme en Indochine. Mais ces deux villes ne sont pas sur le trajet habituel des paquebots étrangers assurant le trafic en Extrême-Orient. Les compagnies étrangères de navigation sont de fait écartées car ces deux ports ont, d'une part, un accès difficile et coûteux et d'autre part, la ligne ferroviaire ne sera achevée qu'en 1937. Pour amener ces touristes en Indochine, l'administration imagine de faire accoster les navires étrangers en un point de la côte indochinoise, à Camranh. Ce port maritime, par sa connexion au port fluvial de Bangoi, a un atout majeur en plus de sa proximité avec la ligne ferrée. Le projet de réaménagement du port maritime de Camranh est sans doute la meilleure solution pour le développement touristique de l'Indochine après 1936. Toutefois, la crise économique ainsi que la Seconde guerre mondiale empêche cette réalisation.

Fort logiquement, les voies de communication routière jouent un rôle important à l'intérieur de l'Indochine. L'organisation des « circuits automobiles » en Indochine paraît analogue à celle des circuits en Afrique du Nord. L'Indochine est équipée de deux parcours principaux - Hanoï-Saïgon et Saïgon-Angkor (relevant de la Route Mandarine) - permettant une circulation continue et confortable des automobiles des voyageurs occidentaux. Ces parcours ponctués de sites et de monuments les plus remarquables d'Indochine sont également des circuits touristiques renommés. Pour le grand tourisme international en Extrême-Orient, le circuit Saïgon-Angkor est intégré au circuit touristique Saïgon-Angkor-Bangkok-Penang-Singapour, emprunté par les touristes faisant le « tour du monde ». En 1928, le circuit Saïgon-Hanoï est pratiquement performant. La section

[760] Il s'agit des cinq zones de grandes richesses : Angkor et sa route d'accès (Cambodge) ; la station d'altitude de Langbian, le chemin et la route y conduisant (Annam) ; la Route Mandarine (notamment Annam) ; La baie d'Along & le Haut Tonkin (Tonkin); et La route du Mékong (Cochinchine).

touristique Saïgon-Nhatrang par Djiring est très bien aménagée. Hué, capitale de l'Annam, est le relais des deux sous-sections du circuit Saïgon-Hanoï traversant l'Indochine : la section Hué-Hanoï, et celle Hué-Saïgon. Par ailleurs, l'Annam possède deux centres d'intérêts touristiques de grande importance de l'Indochine : Hué et ses alentours et Dalat au Langbian. En termess de logistique, Tourane et Nhatrang sont les deux points incontournables. Tourane, le port le plus important de l'Annam, est le point d'escale des paquebots pour visiter ce pays. Il existe donc quatre circuits touristiques en Annam. Le premier conduit à la grande station d'altitude de Dalat, centre du tourisme cynégétique. Le second mène à Hué, tandis que le troisième rejoint Tourane. Le quatrième traverse les trois villes Quinhon-Nhatrang-Phanthiet, relais logistiques incontournable pour accéder aux hauts plateaux de l'Annam, à Hanoï et à Saïgon.

L'Indochine possède des ressources patrimoniales de grande qualité qui lui donnent ce charme si exceptionnel. L'Annam concentre des attraits touristiques de cette colonie française par ses patrimoines culturels (les palais et tombeaux impériaux de Hué et les ruines Cham) ainsi que par ses patrimoines naturels (des plages, des baies magnifiques et des montagnes majestueuses). Ces atouts de l'Annam créent les bases solides pour le développement du tourisme en Indochine : Hué, la capitale de l'Empire d'Annam ; grotte de Phong-Nha, reconnue comme « 2e site touristique de l'Indochine »[761], et Langbian, paradis des safaris de chasse au gros gibier. Hué, la capitale de l'Empire d'Annam, passage incontournable pour comprendre la culture et les civilisations Viet et Cham, permet aux touristes d'avoir des expériences uniques en Annam, « centre de l'Asie Française ». Ils y trouvent à la fois la richesse des coutumes des grandes cérémonies de la Cour, l'intérêt de ses musées et les pratiques rituelles fondatrices de la culture annamite (notamment le sacrifice de Nam Giao réunissant toutes les valeurs et le fonctionnement de cette société). Par sa « valeur universelle exceptionnelle », la grotte de Phong-Nha, est reconnue en 1937 comme « 2e site touristique de l'Indochine »[762]. La découverte de ce trésor aurait pu changer la stratégie et la planification touristique de l'Indochine et enrichir l'offre touristique de cette colonie. Toutefois, la Seconde guerre mondiale et la crise économique ont empêché la transformation de la grotte de Phong-Nha en une véritable destination accessible aux touristes. La région des hauts plateaux de l'Annam, notamment Langbian,

[761] TAUPIN, *Guide touristique général de l'Indochine* (Guide alphabétique Taupin), Hanoï, Edition G. Taupin & Cie, 1937, p. 412.

[762] *Ibid.*

offre les plus beaux terrains de chasse pouvant rivaliser avec ceux déjà reconnus en Afrique.

Ces atouts (la « grande chasse », les valeurs culturelles de Hué) créent les bases fondatrice pour l'ingénierie du tourisme non seulement pour l'Annam mais aussi pour toute l'Indochine. La chasse est le sport favori dans les colonies françaises et l'Indochine possède d'excellents territoires de chasse. Les sports de la chasse à la « grosse bête » et de la pêche à la ligne sont réservés aux classes extrêmement riches. L'exploitation méthodique des chasses représente une source de bénéfices considérables. À ce titre, l'Indochine s'inspire de l'organisation appliquée dans les colonies anglaises, allemandes et portugaises en Afrique. Pour le marché américano-anglais, l'Indochine est une grande destination car les expéditions de chasse dans cette colonie française sont moins chères que celles pratiquées dans les colonies anglaises. L'Annam se distingue sur le marché du tourisme cynégétique qui se concentre en Cochinchine, au Cambodge grâce à l'abondance du gibier, à l'accessibilité facile du territoire et à la performance de l'organisation des expéditions de chasse dont les safaris. Pour un développement durable en faveur du « Grand Tourisme international », il convient de se préoccuper de la réglementation de la chasse pour prévenir la destruction totale de certaines espèces et aussi créer des parcs nationaux et des « réserves naturelles intégrales ». L'organisation du tourisme cynégétique en Indochine se matérialise vers 1928 grâce à sa réglementation de chasse initiée en 1927. Il faut attendre 1935, soit sept ans plus tard, pour que l'Annam adopte sa propre réglementation de la chasse.

L'Indochine reçoit, à partir du milieu des années 1920, la visite des meilleurs chasseurs d'Amérique, d'Angleterre et de France, dont la majorité a déjà vécu de longues expéditions en Afrique. L'administration en lien avec le secteur privé crée des techniques de commercialisation afin d'organiser les expéditions de chasse et de faire venir les « sportsmen ». D'une part, l'office central du tourisme indochinois propose de créer, dans le cadre de ses activités touristiques, une organisation spécifique pour les pratiques cynégétiques. D'autre part, l'association chargée de tourisme à Saïgon prend en charge un accueil spécialisé lié au port d'armes pour les « sportsmen ». En termess de commercialisation des safaris pour les «riches sportsmen», la meilleure voie consiste à s'adresser directement aux entreprises de chasse. Elles sont munies, non seulement de tout l'équipement et du matériel nécessaire (pour se déplacer, camper, se nourrir sur les lieux de chasse), mais encore de guides professionnels de grande qualité. Parmi ces entreprises, il

faut mentionner la Maison Didier et Defosse qui occupe une place considérable sur le marché de tourisme cynégétique grâce à leur produit-phare : les safaris. Après les safaris de chasse, les « sportsmen » profitent de leur venue pour visiter Angkor et Hué.

L'organisation des circuits touristiques, au sein des sites impériaux de Hué, demande une collaboration indispensable entre l'administration et la Cour d'Annam. Pour visiter le Palais, le tombeau de l'Empereur Khai-Dinh, la Tour Thiên-mậu, et pour assister au sacrifice de Nam-Giao, les touristes doivent avoir une carte d'autorisation. Le ministère des Rites de la Cour d'Annam octroie l'autorisation nominative obligatoire pour la visite de ces sites. Les Annamites s'y rendent pour la récupérer tandis que les Occidentaux doivent, eux, s'adresser au bureau officiel du tourisme en Annam jouant le rôle d'intermédiaire avec le ministère. L'organisation des circuits touristiques au sein du Palais de Hué s'est effectuée en deux étapes. Dans les années 1910, le secteur privé conçoit, publie et réalise les premiers circuits touristiques du Palais impérial. En 1925, la création du bureau officiel du tourisme en Annam garantit une organisation rationnelle des circuits touristiques en respectant toutes les étapes de la méthodologie de la mise en tourisme : des études de marché à l'accompagnement des visites des sites en passant par la programmation et la communication sur ces produits, cohérents avec l'ensemble de son offre. Une collaboration entre la Cour d'Annam et les acteurs coloniaux (administration et secteur privé confondus) est toujours présente et indispensable pour l'organisation de l'offre touristique au centre de l'Annam.

Les deux études de cas portant sur l'organisation touristique en 1936 des trois fêtes les plus importantes de l'Annam et sur la réception en 1938 du paquebot-vapeur américain illustrent au mieux l'ingénierie du tourisme en Annam central. L'enchaînement des trois fêtes (Foire de Hué - Grande semaine sportive - Sacrifice et cortège de Nam Giao) constitue le plus grand événement culturel, sportif et touristique de l'Annam. Ce flux touristique important à Hué, du 26 février au 9 mars 1936, oblige une organisation touristique structurée et efficace, assurée tant par l'administration que par le secteur privé. Ainsi, afin de répondre aux impératifs logistiques, une collaboration est primordiale entre la résidence supérieure de l'Annam et les Morins frères, qui coordonne avec succès l'hébergement des touristes européens (avec une capacité d'accueil minimale de 534 places). Le 22 mars 1938, la réception à Tourane du paquebot-vapeur américain *Franconia*, de la croisière autour du monde « grand tourisme international », constitue le premier essai d'excursion de tourisme culturel de masse en direction du marché américain.

Lors de cette courte escale, les croisiéristes américains visitent la capitale de l'Annam et ses alentours. Comme il s'agit de la première expérience de ce type avec un nombre très important de touristes américains (251), l'ensemble de l'organisation est directement coordonné par le résident supérieur de l'Annam. Il définit les lignes directrices et détermine les acteurs-clefs les plus réputés sur le transport, la restauration et le guidage pour satisfaire cette clientèle fortunée. Puis, il confie la responsabilité de la mission au bureau de l'office du tourisme en Annam. Alors, les Morin frères sont à l'évidence sollicités dans le domaine d'hôtellerie, de la restauration et de transport. Aussi, le déjeuner et le thé, servis au grand hôtel Morin de Hué, mettent en valeur la culture française (la gastronomie et l'art de la table)… tout en l'adaptant aux touristes américains. Autant les aspects logistiques, bien que considérables, peuvent être traités de manière neutre, autant le guidage est soumis aux attentes de l'administration indochinoise qui souhaite que les touristes américains gardent une image très positive du protectorat français. Ce premier essai en direction du marché américain pour développer le tourisme culturel en Annam central a satisfait grandement les touristes américains. Toutefois, leur compliment, « C'est un petit Pékin, mais si joli »[763], révèle l'incompréhension sur l'esprit du lieu. Cela s'explique car les pratiques du tourisme de masse ne consacrent pas assez de temps et de moyens humains pour un guidage à la hauteur de la valeur patrimoniale de la capitale de l'Annam.

Comme l'Indochine est située sur la route de l'Extrême-Orient et sur le prolongement de la route « Transpacifique », elle est vouée à un « tourisme récepteur » pour les touristes internationaux en Extrême-Orient. Cependant, il ne faut pas oublier un marché très important du « tourisme interne » : «les touristes provenant de l'Indochine elle-même, Européens ou Indigènes, et dont le nombre est très supérieur à celui des touristes venant de l'extérieur »[764]. Le cumul de ces deux types de tourisme permet de qualifier le tourisme de l'Indochine comme un « tourisme intérieur». Les statistiques réalisées par l'administration ne traitent que des données concernant les touristes venant de l'extérieur. Par conséquent, aucune source de statistiques ne donne le vrai reflet du « tourisme intérieur » en Indochine et en Annam. Le marché américano-anglais domine le « tourisme récepteur » jusqu'en 1936. Ensuite, un changement s'opère dans les flux touristiques en matière de nombre, d'origine ainsi que dans la répartition de la

[763] ANV4, RSA, 3573, Rapport trimestriel sur le tourisme en Annam (1er trimestre de l'année 1938).

[764] ANOM, GGI, L 81, 1507, 1931, Lettre du service de Législation et d'Administration n^0 4451 SA du 24.12.1931 au directeur des Finances.

fréquentation dans les destinations touristiques en Indochine. Dans les années 1937-1938, un record en nombre d'arrivées de touristes est atteint. En 1938, les touristes français de France passent en tête. Cette même année, le Tonkin devient la première destination du tourisme récepteur de l'Indochine devant le Cambodge occupant depuis toujours cette glorieuse place.

Après avoir croisé les sources, nous trouvons que les statistiques réalisées sur le marché touristique de l'Annam sont incomplètes et imprécises. En effet, la plupart des touristes qui voyagent en Annam proviennent soit du Tonkin, soit de la Cochinchine, mais les services gouvernementaux comptabilisent uniquement les touristes français de France et étrangers ayant débarqué directement en Annam. Finalement, le tourisme de l'Annam peut être qualifié de « tourisme récepteur». En même temps, ce pays attire un très grands nombre de touristes résidant en Indochine (« tourisme interne »). Par conséquent, l'Annam comme l'Indochine, répond aux critères du « tourisme intérieur ». Qu'ils proviennent de France ou de la colonie asiatique, les touristes français choisissent depuis toujours l'Annam comme destination préférée.

CONCLUSION GENERALE

Notre thèse d'histoire et civilisations sur le tourisme en Annam, de 1910 à la fin de la Seconde guerre mondiale, est fondée sur une approche politique et culturelle de la réalité coloniale. Elle a pour vocation de mettre en valeur la place et le rôle du tourisme dans la formation du colonialisme, sujet qui reste encore sous-exploité, notamment pour ce qui concerne l'Annam.

Le tourisme en Indochine est globalement et principalement au service de la colonisation. Ce secteur d'activités permet de faire connaître « l'action civilisatrice, pacificatrice » de la France et de promouvoir l'Indochine, en tant que colonie française. L'organisation du tourisme en Indochine ne présente donc pas seulement qu'un intérêt économique. Il en est de même pour le tourisme en Annam d'autant plus que la capitale de la Cour d'Annam est située dans ce pays de l'Union indochinoise. Ce contexte politique particulier exige une présence plus importante du pouvoir colonial contre la puissance impériale dans ce protectorat français. Les politiques de préservation et de valorisation des patrimoines de l'administration ont vocation à déposséder la Cour d'Annam de ses biens. Cette situation renforce les confrontations déjà vives entre ces deux pouvoirs. De toute évidence, c'est par la mise en tourisme de l'Annam qu'une nécessaire et réelle collaboration s'instaure entre ces pouvoirs, colonial et impérial.

Pour cette étude, nous avons mobilisé la documentation disponible pour la période (archives nationales et régionales ; archives institutionnelles et privées), des entretiens (avec quelques – derniers – témoins de la période coloniale, des historiens, des directeurs et acteurs des organismes de la culture, du patrimoine et du tourisme ainsi que des élus vietnamiens) et des relevés de terrain (stations de Bach Ma et de Bana, cité impériale, sanctuaires des sacrifices de Nam Giao et de Xa Tac, tombeaux des empereurs Nguyen). Notre travail de thèse s'est enrichi grâce à notre implication professionnelle dans le cadre de deux programmes de coopération franco-vietnamienne de 2011 à 2016 (les PRODETOUR Hué 1 et 2). Par ailleurs, de notre point de vue, il est difficile de mener une étude en sciences sociales sans maîtriser les langues utilisées durant la période de recherche. Ainsi, au-delà des trois méthodes de recherche, notre thèse est basée sur une source de documentation en trois langues : le français, le vietnamien (ancien annamite) et

l'anglais. Elles sont employées, d'une part, par l'administration et les acteurs dans les domaines du patrimoine, de l'hôtellerie et du tourisme et, d'autre part, par les touristes français de France, étrangers et indochinois (Européens résidant en Indochine et Annamites/indigènes). Le fait d'être la seule native de l'Indochine à conduire, jusqu'à ce jour, une étude de thèse sur ce sujet apporte une nouvelle lecture en raison de mes propres références culturelles sur la civilisation annamite. Cela est d'autant plus vrai qu'un nombre important de documents ont pu être étudiés et que leur analyse a été plus « pointue ». En termess d'archives, nous avons découvert de nouvelles sources[765] au sein des archives de la résidence supérieure de l'Annam qui aurait dû être transférée aux archives nationales du Vietnam n^{0}4 à Dalat. Nous avons eu également un accès précieux et privilégié aux archives traitant exclusivement de la capitale de l'Annam, de la dynastie des Nguyen[766] et de la station d'altitude de Bach Ma[767].

Tout ceci nous permet de valider nos hypothèses indiquées dans l'introduction générale. Avant d'entrer dans l'analyse détaillée, il est important de réaffirmer que le tourisme en Annam est une composante indispensable du tourisme en Indochine. Toutes les hypothèses sont abordées dans les trois parties de notre thèse de la manière suivante.

La première partie portant sur « la création des organismes locaux de tourisme » permet de déterminer la naissance officielle du tourisme en Indochine en 1923[768], suite aux directives de la métropole pour la mise en tourisme dans ses colonies françaises en 1922[769]. Puis, le tourisme officiel est né en 1925[770] en Annam grâce à la création du bureau officiel du tourisme en Annam. Les organismes locaux du tourisme de l'Indochine sont mis en place en suivant les organisations du tourisme existantes en métropole et à Java, colonie néerlandaise. Il est à noter que l'organisation du tourisme en vigueur en métropole s'appuie sur deux piliers : le tourisme français et le tourisme colonial. Les premières propositions en matière d'organisation du tourisme en Indochine sont effectuées en 1913[771]. Toutefois, les

[765] Les archives historiques de la province de Thua Thien-Hué, du Vietnam.

[766] Les archives du centre de conservation des monuments historiques de Hué.

[767] Les fonds privés de M. Than Trong Ninh et ceux de M. Bach Van Que.

[768] ANV1, 75125, 1922-1930, Arrêté n^0 2741 du 27.7.1923 de M. Baudoin, gouverneur général intérimaire de l'Indochine portant création du comité central du tourisme, des comités régionaux du tourisme.

[769] La circulaire ministérielle du 20 octobre 1922.

[770] L'arrêté le 6 juillet 1925.

[771] Par M. Rondet-Saint.

études méthodiques sur l'organisation et le fonctionnement du tourisme en France[772] permettent de réorganiser en 1929[773] le tourisme en Indochine. Ceci confirme que l'organisation du tourisme dans cette colonie française en Asie est plutôt inspirée du modèle de la métropole. Par ses caractéristiques spécifiques en politique et en géographie, l'Annam occupe une place importante et singulière en termess d'organisation touristique en Indochine. D'une part, l'office central du tourisme indochinois a son bureau, au sein de la résidence supérieure de l'Annam, à Hué (capitale de la Cour d'Annam). D'autre part, il travaille en concertation avec le ministère des Rites de la Cour d'Annam afin de prendre en charge l'organisation touristique. Par cette collaboration, le bureau officiel du tourisme en Annam possède un statut unique en Indochine. Par ailleurs, dans le secteur privé du tourisme, l'Indochine est dotée de deux unions des syndicats touristiques dont l'Annam fait partie de par sa situation géographique s'étendant sur ces deux territoires. Toutes ces analyses contribuent à valider, les deux premières ainsi que les deux dernières hypothèses, formulées dans l'introduction générale[774]. Le tourisme en Annam s'est ainsi créé et développé en étroite relation avec le tourisme en Indochine, en métropole, dans les colonies françaises et en Extrême-Orient. Bien qu'il ait des caractères spécifiques, il demeure une composante du tourisme en Indochine. Les relations entre le pouvoir colonial et la Cour impériale, conflictuelles sur l'entrée patrimoniale, s'adoucissent grâce à la mise en tourisme de ces trésors culturels et naturels.

Dans les deux dernières parties de notre thèse, nous nous concentrons spécifiquement sur « les industries touristiques »[775] car notre étude privilégie un point de vue apolitique. Ces deux parties ont pour but d'analyser, argumenter et justifier les cinq

772 Réalisées par les grands « maîtres » tels que MM. Rondet-Saint, Chaix, Auscher, Maringer, Audigie, etc.

773 La circulaire en date du 26 février 1929 du GGI.

774 Quand et comment le tourisme en Annam a-t-il été créé et développé ? Quels sont les liens qui unissent l'activité touristique dans ce protectorat français et celle de la métropole, dans le contexte plus large de l'Indochine et de l'ensemble des colonies françaises, d'une part, et de celui des autres pays (ex-)colonisés d'Extrême-Orient, et cela à des fins de comparaison ?

et

Le tourisme en Annam a-t-il des caractères spécifiques ou est-il lui-même une composante du tourisme en Indochine ? Enfin, en quoi le tourisme et le patrimoine peuvent-ils permettre de s'interroger sur les relations entre le pouvoir colonial et la Cour impériale ?

775 Selon l'OMT : « 1. Hébergement des visiteurs ; 2. Activités de services de restauration et de consommation de boissons ; 3. Transport de voyageurs par chemin de fer ; 4. Transport routier de voyageurs ; 5. Transport de voyageurs par voies navigables ; 6. Transport de voyageurs par voie aérienne ; 7. Location de matériels de transport ; 8. Activités des agences de voyages et autres activités de services de réservation ; 9. Activités culturelles ; 10. Activités sportives et récréatives ; 11. Commerce de détail de biens caractéristiques du tourisme, propres à chaque pays ; 12. Autres activités caractéristiques du tourisme, propres à chaque pays ». (Source : en ligne : https://media.unwto.org/fr/content/comprende-le-tourisme-glossaire-de-base).

dernières hypothèques de notre étude[776]. Le « programme d'équipement touristique » déterminé par la métropole, dans toutes ses colonies françaises en 1922, est approprié au contexte indochinois par la validation, en 1923, d'un « programme d'équipement hôtelier ». Ceci constitue un cas particulier de la mise en tourisme de l'Indochine par rapport à celle des autres colonies françaises. Pour cette raison, le « développement de l'industrie de l'hôtellerie » est mis en avant dans notre étude par rapport aux autres industries touristiques. Ainsi, la deuxième partie de notre thèse lui est entièrement consacrée. Afin de doter l'Indochine d'aussi bonnes conditions d'accueil touristique que dans les grandes destinations alentours, l'administration exécute l'aménagement hôtelier des routes Saïgon-Angkor et Saïgon-Hanoï. L'Annam est compris dans l'aménagement de ces deux routes, par son emplacement géographique reliant presque tous les pays de l'Union indochinoise (par la Route Mandarine). Ce pays joue un rôle central, avec le Cambodge, dans cet aménagement hôtelier qui constitue « l'armature hôtelière » de toute l'Indochine. Les périodes de guerre et de crise économique influent sur l'industrie hôtelière. Elles forcent l'administration à se mettre d'avantage en lien avec le secteur privé, en lui accordant des politiques financières favorables au développement touristique en Indochine. D'une part, cela stimule la collaboration indispensable entre l'administration et le secteur privé. D'autre part, ces politiques permettent à l'administration d'harmoniser, standardiser et d'assurer la qualité des services hôteliers. De cette façon, l'on retrouve en Annam les principales caractéristiques du contexte hôtelier de l'Indochine.

La troisième partie de notre thèse analyse les techniques de tourisme, ainsi que l'ingénierie du patrimoine. La conception et la mise en application de l'ingénierie du tourisme sont analysées autour des axes qui portent d'une part, sur les bases fondatrices des ressources patrimoniales de l'Annam, et d'autre part, sur des politiques patrimoniales en faveur du développement durable du tourisme. Pour alléger notre plan de thèse, les notions sur les patrimoines sont traitées en arrière-plan des parties traitant des deux produits phares du tourisme culturel et du tourisme cynégétique de l'Annam. Afin de canaliser les flux du grand tourisme international en Indochine, l'Annam favorise l'accueil touristique par son accessibilité facile et des infrastructures adaptées. Les circuits

[776] Comment l'ingénierie du tourisme a-t-elle été conçue et mise en application ? Quelles sont les bases fondatrices des ressources patrimoniales de l'Annam mais aussi des politiques patrimoniales définies et menées en faveur de développement durable du tourisme ? Quels sont ses produits-phares et ses marchés touristiques de première importance ? Le tourisme en Annam a-t-il des caractères spécifiques ou est-il lui-même une composante du tourisme en Indochine ? Enfin, en quoi le tourisme et le patrimoine peuvent-ils permettre de s'interroger sur les relations entre le pouvoir colonial et la Cour impériale ?

touristiques en Annam sont tous établis sur les deux circuits principaux de l'Indochine, Saïgon-Hanoï et Saïgon-Angkor. Nous étudions comment les produits phares du tourisme culturel (circuits touristiques des sites impériaux à Hué) et du tourisme cynégétique (safaris de chasse au gros gibier au Langbian) sont conçus, élaborés et commercialisés. Dans les années 1930, l'administration intensifie la collaboration avec la Cour d'Annam et les acteurs du tourisme et de l'hôtellerie dans le secteur privé. L'objectif est de renforcer et diversifier l'offre touristique de la capitale de l'Annam en regroupant les trois grands événements de Hué en 1936[777]. Cette collaboration donne lieu, en 1938, au premier essai de tourisme culturel de masse à Hué en direction du marché américain[778]. Cette expérience démontre que l'organisation d'activités de tourisme de masse ne convient pas à cette destination mythique, reconnue comme une des trois curiosités les plus réputées de l'Indochine. La confrontation et le croisement des sources sur les grandes statistiques touristiques (axées principalement sur le « tourisme récepteur ») nous permettent de déterminer les marchés touristiques phares, le changement d'afflux touristique et le reclassement des destinations touristiques. Jusqu'en 1937, les marchés touristiques américano-anglais (tourisme récepteur) occupent la première place en Indochine. Puis, le marché français (également en tourisme récepteur) prend la tête jusqu'à la fin de la Seconde guerre mondiale. Ces statistiques ainsi que le rapport du Législation et d'Administration de gouvernement général, confirmant le nombre des touristes provenant de l'Indochine est très supérieur à celui des touristes venant de l'extérieur[779], démontrent que le tourisme en Indochine comme celui en Annam ont avant tout pour caractère d'être qualifié de « tourisme intérieur » (tourisme interne et tourisme récepteur). Notre étude contribue à confirmer que l'administration joue un rôle incontournable pour la mise en tourisme en Indochine. Sa place est notamment dominante en Annam où les retombées économiques du secteur touristique sont insuffisantes. Malgré cela, l'administration assure les investissements nécessaires, dans ce pays de l'Union indochinoise en particulier, pour réunir des bonnes conditions de réception touristique dans toute l'Indochine. L'Annam joue un rôle incontestable pour le développement du tourisme de l'Indochine. C'est dans ce pays que la place dominante de l'administration est indéniable en matière de développement touristique par rapport au reste de l'Indochine. Il est incontestable que la mise en tourisme de l'Annam est le fruit d'une collaboration primordiale entre les

[777] [Voir Partie 3. Chapitre 14. III. 1. 1936 : organisation touristique du plus grand événement culturel, sportif et touristique de l'Annam].

[778] [Voir Partie 3. Chapitre 14. III. 2. 1938 : *Franconia*, premier essai en direction du marché américain pour le tourisme culturel de masse].

[779] ANOM, GGI, L 81, 1507, 1931.

puissances coloniale et impériale et d'une coopération nécessaire entre l'administration et le secteur privé.

Ainsi, notre analyse d'histoire et civilisations sur le tourisme en Annam présente un point de vue apaisé et apolitique sur la colonisation française en Extrême-Orient. Elle n'étudie donc pas le tourisme comme outil de colonisation mais se concentre sur la justification que l'ingénierie du patrimoine et du tourisme en Annam est associée à un transfert de savoirs et de compétences de la métropole vers son protectorat asiatique. Notre analyse nous permet de confirmer que le tourisme en Annam est indispensable pour le développement du tourisme en Indochine. La Cour d'Annam donne à ce pays de l'Union indochinoise un statut politique spécifique. Cette singularité engendre sur le plan patrimonial des rivalités avec le pouvoir colonial qui se sont transformées en collaboration nécessaire pour la mise en tourisme.

Par rapport aux travaux de recherches déjà réalisés sur le tourisme en Indochine et en Annam, notre étude de thèse apporte des contributions complémentaires. Par son étude de géo-historique, Aline Demay présente une lecture complète et approfondie sur le tourisme en Indochine en l'analysant comme un instrument de colonisation française. Il nous a semblé intéressant d'y ajouter une dimension plus technique par la thématique de l'ingénierie du tourisme. Erich DeWal, dans son étude historique « *Vietnamese tourism in late-colonial central Vietnam, 1917–1945* », travaille sur une composante très spécifique du tourisme en Annam : des « Vietnamese tourists », c'est-à-dire uniquement des touristes annamites (« tourisme interne ») dans trois[780] des dix-neuf provinces de l'Annam. Malgré nos points communs sur l'entrée historique, notre étude ajoute la dimension de civilisations, axée sur une approche politique et culturelle de la « réalité coloniale ». Elle a pour but d'étudier le tourisme en Annam tout en valorisant la place et le rôle du tourisme dans le colonialisme. Notre thèse apporte de nouvelles contributions sur ce sujet, peu exploité, notamment pour ce qui concerne l'Annam. Nous positionnons le tourisme en Annam, composante du tourisme en Indochine, dans le contexte de la métropole, des colonies françaises et des (ex-)colonies en Extrême-Orient. Par le statut politique singulier du pays de l'Union indochinoise, la mise en tourisme en Annam demande une collaboration indispensable entre les pouvoirs colonial et impérial. Notre thèse « *Emergence et développement du tourisme en Annam, de 1910 à c.1945* » prend compte

[780] Il s'agit des provinces de Quangtri, Thua-Thien et Quang-Nam.

l'ensemble du territoire. Elle valorise la culture et la civilisation de la capitale de l'Annam, bases essentielles pour le développement durable du tourisme culturelle. Ce « passeport » permet de décoder les produits phares du tourisme culturel et de justifier pourquoi Hué est reconnue comme une des « Trois des Merveilles du Monde […] font la gloire de l'Indochine »[781]. Pour les recherches portant sur le tourisme au centre de l'Annam où Hué fait figure de proue, notre thèse apporte, en plus, une vision à la fois technique (par l'ingénierie du tourisme) et culturelle (par la civilisation des annamites).

Nos statistiques touristiques sont fondées d'une part, sur les sources administratives tant à l'échelle générale[782] que locale[783] de l'Indochine. D'autre part, elles proviennent des hôteliers (carnets d'enregistrement des hôtels et des bungalows) et des gestionnaires des sites payants (documents d'enregistrement de la fréquentation du musée de Khai-Dinh, etc.). Toutefois, aucune source ne donne de vision globale sur le nombre de touristes en Indochine. La majorité des sources porte sur les touristes venant de l'extérieur. Il s'agit donc de statistiques concernant le « tourisme récepteur » en Indochine. Pour ce qui concerne l'Annam, aucune statistique n'est complète. De plus, elles sont erronées car les touristes français de France et étrangers visitant l'Annam, qui entrent généralement en Indochine par les ports de Saïgon et de Haïphong, ne sont pas comptabilisés. Nous confirmons que le tourisme en Indochine, ainsi que celui en Annam, relèvent avant tout du « tourisme intérieur » car le service de Législation et d'Administration confirme offciellement que les touristes réidant en l'Indochine (Européens ou Indigènes) sont plus nombreux que ceux venant de l'exterieur[784]. L'absence de statistiques sur « le tourisme interne » représente une des limites de notre étude.

Le plan de notre étude de thèse est, en premier lieu, fondé sur des archives administratives situées tant en France qu'au Vietnam. Puis, afin de justifier et finaliser les arguments de chaque hypothèse, il nous faut nous appuyer sur d'autres sources : revues, périodiques, guides, etc. purement touristiques ou des publications traitant indirectement de cette thématique. En complément, des entretiens, des fonds privés ainsi que des relevés

[781] « Publicité », *Extrême-Asie*, revue indochinoise illustrée, organisme officiel de Bureau du Tourisme en Indochine, mai 1930.

[782] La direction de la Police et de la Sûreté générale ; la direction des Affaires économiques et administratives ; direction des Affaires politiques ; direction des services Économiques ; l'office central du tourisme indochinois ; etc.

[783] Le service de la Sûreté en Annam, le bureau officiel du Tourisme et des Archives de la résidence supérieur de l'Annam.

[784] ANOM, GGI, L 81, 1507, 1931.

de terrain ont été réalisés afin d'analyser les problématiques portant sur les stations d'altitude de Bach Ma, de Bana et sur Hué, capitale de l'Annam.

Les archives nationales ont pour but en priorité de mettre en valeur la présence de l'administration. Ainsi, ces fonds conservent majoritairement des documents relatant sa propre activité. L'activité secteur privé n'est, elle, connues que si elle s'est réalisée en collaboration avec l'administration. Aussi, dans le plan de notre étude de thèse, l'on retrouve les acteurs du secteur privé dans les trois parties, avec les Morin frères comme fil directeur, en parallèle de la présence de l'administration. Ils participent non seulement aux instances d'administration du tourisme, mais assurent aussi les activités en termess d'hôtellerie et de transport. Ils sont également organisateurs des plus grands événements culturels, touristiques et sportifs, notamment en Annam central. Cet empire Morin est un bel exemple de la collaboration indispensable entre l'administration et le secteur privé en hôtellerie et en tourisme. Pourtant, les sources archivées tant par l'administration que par les particuliers, consultées durant nos recherches, sont insuffisantes pour bien identifier, dans les domaines du tourisme et de l'hôtellerie, les contributions du secteur privé réalisées en collaboration avec l'administration : que ce soit celles des Morin frères ou d'autres sociétés que celles des associations ou des particuliers. Plus dommageable encore, il ne nous a pas été possible de trouver des sources de documentation sur les acteurs privés ayant contribué au développement du tourisme sans recevoir de subvention de la part de l'administration.

Nous prenons conscience que les études de thèse sur notre sujet ne sont que le début d'un long processus de recherche. Ainsi, à partir des hypothèses de recherche et de la structuration thématique de notre étude, nous identifions des perspectives fondées sur deux orientations de recherches. D'une part, nous souhaitons remédier aux limites de notre thèse par des études de long terme sur le tourisme en Annam dont le sujet principal est le secteur privé. D'autre part, nous nous engagerons dans une suite de projets de recherche d'application, répondant aux besoins immédiats identifiés auprès des élus du centre du Vietnam (une partie de l'ancien Annam), mais aussi aux besoins nationaux indiqués dans la résolution n^0 8 pour le développement du tourisme vietnamien validé par le Politburo.

Pour la dimension locale, nos travaux de recherche sur le tourisme en Annam concentré sur le secteur privé approfondiront cette composante importante de l'ingénierie du tourisme : les techniques de commercialisation des produits touristiques. Il s'agira

d'étudier ces techniques appliquées à des projets culturels, touristiques et de médiation culturelle. Ces projets ont pour mission de conserver et valoriser les patrimoines (matériels et immatériels), de transférer des savoirs et des compétences entre la France et le Vietnam tout en respectant le contexte local. Ceci permettrait de ne plus reproduire des contre-modèles sur la valorisation du patrimoine telle que la « station d'altitude de Bana » transformée en « Bana Hill »[785], immense parc d'attraction niant l'esprit des lieux. Les échanges lors des deux projets de coopération franco-vietnamienne, de 2011 à 2016, dont les maîtres d'œuvre étaient l'université de La Rochelle et l'Ecole nationale du tourisme de Hué ont fait émerger nos motivations, puis les axes et l'échelle territoriale prioritaires de notre étude de thèse. Des contacts ont été établis, à plusieurs reprises, avec la vice-ministre du ministère de la culture, des sports et du tourisme du Vietnam ; le président de la province de Thua Thien-Hué ; les responsables des structures chargées du patrimoine et du tourisme ; des associations, des syndicats et des particuliers dans les domaines culturel et touristique du centre du Vietnam. Selon l'impact de notre étude de thèse, ces contacts pourraient être réactivés pour mener les prochains projets de recherche.

Pour la dimension nationale, les perspectives de recherches à la suite de notre étude de thèse d'histoire et civilisations répondront aux directives de la résolution n^0 8 pour le développement du tourisme vietnamien, validée par le Politburo en 2017. Cette décision correspond à l'essor impressionnant du tourisme vietnamien. Depuis 2010, le nombre d'arrivées des touristes internationaux s'est multiplié par trois au Vietnam, passant de 5 à plus de 15,5 millions en 2018[786]. Cette même année, le Vietnam est nommé pour la première fois « meilleure destination en Asie » par « *The Wall Street Journal* ». L'organisation mondiale du tourisme classe, elle, le Vietnam au troisième rang des dix premiers pays connaissant la plus rapide croissance au monde du nombre d'arrivées de touristes internationaux au cours de l'année 2017[787]. Le secteur touristique représente 6,3% du produit intérieur brut du Vietnam en 2015, 6,9% en 2016 et 7,9% en 2017[788]. Il est à noter que ces indicateurs dépassent l'objectif de 6,5 à 7% à atteindre en 2020, fixé par le Premier Ministre du Vietnam dans la « [*s*]*tratégie de développement du tourisme au Vietnam jusqu'en 2020, pour une vision 2030* »[789], datant de 2011. La Banque mondiale

[785] En ligne : https://banahills.sunworld.vn/en/.

[786] En ligne : http://thongke.tourism.vn/.

[787] UNWTO Tourism Highlights, 2018 Edition.

[788] En ligne : http://thongke.tourism.vn/.

[789] Décision n^0 2473/QĐ-TTG du Premier Ministre le 30 décembre 2011.

confirme, le 1er juillet 2019, que le tourisme est le plus grand secteur d'exportation de services du Vietnam[790].

A l'époque coloniale, l'Indochine possédait cinq zones de grandes richesses patrimoniales[791]. Le Vietnam, à lui seul, est actuellement divisé en sept zones touristiques[792]. Le centre du Vietnam et les « Montagnes centrales » (ancien territoire de l'Annam) se répatit entre ces trois zones : la Côte centrale du nord (6 provinces de Thanhhoa à Thua Thien-Hué), la Côte centrale du sud (de Da-Nang, ville sous la tutelle de l'Etat, et couvrant 8 provinces jusqu'à Binhthuan) et les Montagnes centrales (5 provinces de Kontum à Lam-Dong). En premier lieu, il nous faut réaliser une actualisation rapide de l'inventaire des patrimoines des 19 provinces de l'ancien Annam. Les ressources patrimoniales du Vietnam concentrent et magnifient la diversité et l'abondance des ressources de l'ancien Annam, qui correspond aujourd'hui au « centre du Vietnam » et aux « Montagnes centrales ». D'une part, elles disposent des patrimoines naturels remarquables (dont des baies et plages reconnues mondialement[793] et les grottes de Phong-Nha, découvertes par des Français avant 1900, reconnues comme site touristique en 1921, classées par l'Unesco en 2003 et 2015[794]). D'autre part, la richesse culturelle et historique exceptionnelle des 19 provinces de l'ancien Annam est reconnue mondialement : 9 héritages culturels et 2 patrimoines documentaires « Mémoire du monde » sont classés par l'Unesco[795]. Il est à noter que le Vietnam possède au total 21 patrimoines, culturels et naturels, classés par l'Unesco, dont 12 se situent au « centre du Vietnam » et aux « Montagnes centrales ». Par ailleurs, ces régions sont le berceau de 47 groupes ethniques

[790] Rapport de la Banque mondiale le 1er juillet 2019 sur la situation économique du Vietnam, avec un thème spécifique sur le tourisme (Source : en ligne : http://vietnamtourism.gov.vn/index.php/items/29518).

[791] Angkor et sa route d'accès (Cambodge) ; la station d'altitude de Langbian, le chemin et la route y conduisant (Annam) ; la Route Mandarine (notamment Annam) ; La baie d'Along & le Haut Tonkin (Tonkin); et La route du Mékong (Cochinchine).

[792] Le Vietnam possède actuellement sept régions touristiques : « midland » et montagnes du nord/« Northern midland and mountainous »; la plaine du fleuve Rouge et le littoral du nord-est ; la Côte centrale du nord ; la Côte centrale du sud ; les Montagnes centrales ; le Sud-Est ; le Sud-Ouest (région du delta du Mékong).

[793] Les baies de Nhatrang (2003) et de Lang-Co (2009) faisant partie du club des baies les plus belles du monde ; la plage de Nhatrang étant classée parmi les 99 plus belles plages du monde publié par National Geographic en 2010 ; Cu-Lao-Cham (2009), Nghe-An (2007) et Langbian (2015) étant que réserves mondiales de biosphère.

[794] [Voir Partie 3. Chapitre 13. II. La grotte de Phong-Nha, considérée comme « 2e site touristique de l'Indochine » (1937)].

[795] L'ensemble de monuments de Hué (1993); la vielle ville de Hoi An (1999); le Santuaire de Myson (1999); la Citadelle de la dynastie Hô (2011); le Nha nhac, musique de Cour de Hué (2003); l'espace de la culture des gongs, dans les montagnes du centre du Vietnam (2008); les chants populaires ví et giặm de Nghệ Tĩnh (2014); tablettes de bois de la dynastie des Nguyen (2009) et les archives impériales de la dynastie Nguyen (2017).

sur les 54 existants au Vietnam, ce qui représente un trésor interculturel unique. Dans le fameux guide Lonely Planet, centre du Vietnam (une partie de l'Annam) est classé au sixième rang sur la liste des 10 destinations les plus attrayantes de l'Asie-Pacifique en 2019[796]. Il sélectionne notamment des destinations de l'ancien Annam central telles que Hoi-An (ancien Faifoo), Hué, Da-Nang (ancien Tourane) et les grottes de Phong Nha-Ke Bang. L'Annam possédait les trois atouts patrimoniaux, incontournables pour le développement touristique de l'Indochine[797] : Hué, une des « Trois des Merveilles du Monde […] font la gloire de l'Indochine »[798] ; Phong-Nha « 2e site touristique de l'Indochine »[799] et Dalat, ville à l'inspiration européenne et métropole du Langbian, paradis du tourisme cynégétique. Aujourd'hui, ces trois atouts demeurent toujours les grandes destinations prisées tant par les touristes internationaux que les vietnamiens. L'offre touristique axée sur les valeurs culturelles reste toujours très attractive en ancien Annam, notamment à Hué. En termess de tourisme cynégétique, les célèbres safaris de chasse au gros gibier, produits phares attirant particulièrement les riches « sportsmen », ne restent que dans notre mémoire. Cette ressource patrimoiniale spécifique devrait être valorisée par des projets de médiation culturelle basés sur de véritables recherches scientifiques.

À l'échelle nationale, le gouvernement vietnamien a établi récemment une politique plannifiant de manière opérationnelle le développement intensif du tourisme. En 2018, le nombre total des arrivées internationales au Vietnam atteint les 15,5 millions. Cette même année, les arrivées de touristes vietnamiens dans les sites du territoire s'élève à environ 80 millions. Ces fréquentations apportent un chiffre d'affaires de 620 trillions de VND (soit 26,75 milliards de dollars), très important pour le pays. L'ancien Annam accueille, elle, environ 56 millions d'arrivées des touristes, dont plus de 9,5 millions d'étrangers, représentant un chiffre d'affaire de plus de 110 000 milliards de VND (soit 18,75% des recettes touristiques totales du pays). Au cours des six premiers mois de 2019, on contaste une hausse de 7,5% par rapport à la même période en 2018 pour les arrivées de touristes

[796] "Margaret river" (Australie) ; Shikoku (Japon) ; Bay of Islands & Northland (New Zealand), Singapore, Archipel Cook (New Zealand), le Centre du Vietnam, Fiji (Japon), Palawan (Philippines), Pékin (Chine) et le Cambodge.

[797] [Voir Partie 3. Chapitre 13. Les atouts patrimoniaux de l'Annam, piliers du développement touristique de l'Indochine.].

[798] « Publicité », *Extrême-Asie*, revue indochinoise illustrée, organisme officiel de Bureau du Tourisme en Indochine, mai 1930.

[799] TAUPIN, *Guide touristique général de l'Indochine* (Guide alphabétique Taupin), Hanoï, Edition G. Taupin & Cie, 1937, p. 412.

internationaux (8,5 millions au total). Avecs les 45,5 millions de touristes vietnamiens, le chiffre d'affaire de ces 6 mois s'élève à 338 200 milliards de VND, soit une hausse de 8,4% par rapport à la même période en 2018[800]. Ces résultats sont les fruits de la « [s]*tratégie de développement du tourisme du Vietnam jusqu'à 2020, pour une vision jusqu'à 2030* »[801]. Le Premier Ministre du Vietnam a enterriné la décision n^0 2473/QĐ-TTG le 30 décembre 2011 sur cette stratégie de développement du secteur touristique, en pointe pour la croissance économique du pays. Il s'agit pour le gouvernement de se concentrer sur les axes suivants : le développement de produits et services du tourisme disposant de caractéristiques culturelles et locales ; l'aménagement touristique ; la formation des ressources humaines ; le développement du marché (y compris la communication touristique et le développement d'une image de marque) ; les procédures en faveur du développement touristique ; la coopération internationale et la gestion gouvernementale dans le domaine touristique. Cette stratégie détermine les indicateurs précis à atteindre en 2020 et une estimation globale pour l'année 2030. Le Vietnam compterait en 2020, de 10 à 10,5 millions d'arrivées de touristes internationaux et 47 à 48 millions de touristes vietnamiens pour un chiffre d'affaires de 18 à 19 milliards de dollars (qui représenterait 6,5 à 7% du produit intérieur brut national). Le tourisme créerait, sur 3 millions d'emplois, 870 000 postes directs. Les recettes touristiques seraient doublées en 2030. Il est impressionnant de constater que les prévisions de 2020 sont dépassées dès 2016. En 2017, le Premier Ministre valide un programme d'aménagement touristique pour un montant de 30 664,551 milliards de VND (1,32 milliards USD)[802], ce qui rappelle le programme d'aménagement touristique, axé sur l'hôtellerie, de 1 200 000 $, engagée par l'administration en 1923. En parallèle de ce programme, le Premier Ministre approuve également la mise en place du « Viet Nam Tourism Development Fund ». Il s'agit d'un fonds de développement du tourisme d'un montant total de 300 milliards de VND (12,9 millions de dollars)[803] pour les programmes de promotion et d'actions à l'échelle nationale. Comme le tourisme connaît une forte croissance, afin d'éviter des impacts négatifs, une gestion efficace, notamment du gouvernement, est nécessaire. Pour cette

[800] En ligne : https://thuongtruong.com.vn/tin-tuc/trong-nuoc/nganh-du-lich-dat-con-so-an-tuong-trong-6-thang-dau-nam-2019-14902.html#.XUmJvNIzbIU.

[801] En ligne : http://vanban.chinhphu.vn/portal/page/portal/chinhphu/hethongvanban?class_id=2&mode=detail&document_id=153358.

[802] Décision n^0 1861 du Premier Ministre le 23.11.2017 portant la validation du programme d'aménagement touristique pour la période de 2016 à 2010.

[803] Décision n^0 49/2018/QĐ-TTg du Premier Ministre le 12.12.2018 portant la fondation et la validation d'un fond en faveur du développement touristique.

raison, le Premier Ministre du Vietnam valide, le 6 octobre 2017, le programme d'action du gouvernement[804] qui a pour but de mettre en application la résolution n^0 8 du Politburo du Parti communiste du Vietnam (Section XII)[805] : développer le tourisme comme un secteur économique d'importance majeure du pays. Ce programme d'actions a pour mission : la sensibilisation au développement touristique ; la restructuration de l'industrie touristique ; le perfectionnement des procédures politiques ; l'aménagement touristique ; la communication touristique ; la création d'un environnement favorable au développement du secteur privé (syndicats, associations, entreprises et particuliers) ; le développement des ressources humaines ; ainsi que le renforcement de la gestion gouvernementale sur le tourisme. Dix-neuf ministères et organismes équivalents, sous la coordination du ministère de la Culture, des Sports et du Tourisme, sont mobilisés pour la mise en œuvre de ce programme d'actions. Ils doivent formaliser quinze grands projets à l'échelle nationale qui seront validés, soit par une décision du Premier Ministre, soit par une résolution gouvernementale. Il s'agit de projets qui demandent, en amont, des recherches scientifiques dans les domaines de l'histoire et des civilisations, du patrimoine, du tourisme, de l'hôtellerie, de la médiation culturelle, de la communication, de l'économie, des transports, de la formation, etc. Les perspectives et approfondissements de notre étude de thèse seront axés sur les directives déterminées par le gouvernement vietnamien dans la résolution n^0 103/NĐ-CP du Premier Ministre le 6 octobre 2017. Ces orientations de recherches répondraient ainsi, aux besoins actuels du Vietnam, tout en valorisant la place et le rôle du tourisme dans la formation de la fameuse « idée coloniale ». Pour terminer, nous souhaitons que notre thèse, ainsi que nos futures recherches, contribuent à valoriser les fonds précieux, notamment en français, qui restent trop souvent « endormis » dans les cartons des archives nationales et provinciales au Vietnam.

[804] Résolution n^0 103/NĐ-CP du Premier Ministre le 6.10.2017 portant sur le programme d'action du gouvernement afin de réaliser la résolution n0 8/NQ-TW du Politburo du Parti communiste du Vietnam (Section XII).

[805] Résolution n^0 8/NQ-TW le 16 janvier 2017 du Politburo du Parti communiste du Vietnam (Section XII) portant sur développer le tourisme comme un secteur économique d'importance majeure du pays.

SOURCES ET BIBLIOGRAPHIE

FONDS D'ARCHIVES CONSULTÉS

Les documents présentés dans les parties sous-dessous nous permettent d'arborer un nombre très important d'archives consultées dans les organismes d'Etat, provincial, institutionnel et privée tant qu'en France qu'au Vietnam. Il est à noter que toutes les archives administratives/fonds territoriaux en sont classées par thématiques comme suit :

- Série L : Commerce – Industrie – Tourisme », comportant les sous-séries
  - L.3 – Expositions – Congrès – Concours – Musées commerciaux ;
    - L.3.1 - Expositions internationales
    - L.3.2 - Expositions coloniales internationales
    - L.3.5 - Exposition à l'étranger
    - L.3.6 - Foire
  - L.8 – Tourisme – Sport et chasse ;
    - L.8.0 - Commission des sites et des antiquités – Comité central du Tourisme – Comité régional de tourisme
    - L.8.1 - Tourisme
    - L.8.2 - Courses d'automobiles
    - L.8.5 - Chasse
    - L.8.8 - Transports terrestres
    - L.8.9 - Transports maritimes et fluviaux, transports aériens, raids d'avions
  - L. 9 Propagande par le film et la photographie - Missions.
- Série H. Travaux publics,
- Série D. Administration générale
- Série S Services sanitaires et assistance publique (sous série S.3 Sanatoria).
- Série V. Archives et bibliothèques
- etc.

ARCHIVES NATIONALES D'OUTRE-MER, AIX-EN-PROVENCE (ANOM)

Fonds ministériels

Pour les fonds ministériels, nous ne traitons que de la partie portant sur la Deuxième Empire Colonial (XIXe - XXe siècle). Il s'agit du fonds de l'Agence Française d'Outre-mer[806] : les fonds du service du Tourisme portant sur le Tourisme Colonial.

Fonds de l'Agence de la France d'Outre-Mer (AgeFOM)

Dossiers : c.594, d.579 ; c.594, d.5821; c.594, d.582 ; c.594, d.573 ; c.594-d.575 ; c.594, d.572 ; c.594, d.575 ; c.594, d.577; c.594, d.578; c.594, d.579 ; c.594, d.580 ; c.594, d581 ; c.594, d.582 ; c.594, d.583; c.594, d.585, c.594, d.586, c.594, d.579; c.594-d.580, c.594-d.587; c.594, d.588; c.594-d.591 et c.598, d.641.

Fonds territoriaux

Pour les « fonds territoriaux », nous ne traitons que des « fonds de l'administration coloniale jusqu'en 1945 ». Ces derniers se composent du « fonds des Amiraux puis du gouvernement général d'Indochine », des trois fonds de la résidence supérieure au Tonkin, au Cambodge, au Laos, du fonds de l'état-major des troupes du groupe de l'Indochine et du fonds de la mairie de Saïgon. La documentation consultée dans le cadre de notre étude se concentre dans les trois fonds ci-dessous :

Fonds des Amiraux puis du Gouvernement général de l'Indochine (GGI)

Dossiers : 1172 ; 1503 ; 1504 ; 1505 ; 1507 ; 1508 ; 1510 ; 1511 ; 1512 ; 1514 ; 1515 ; 1516 ; 1522 ; 1523 ; 1526 ; 1527 ; 1528 ; 1529 ; 1532 ; 1534 ; 1535 ; 1536 ; 1537 ; 1543 ; 1544 ; 1545 ; 1546 ; 1548; 1549 ;1551 ; 1552 ; 1553 ; 1554 ; 1555 ; 1556 ; 1557 ; 1559 ; 1560 ; 1561 ; 1562 ; 1563 ;1564; 1565 ; 1566 ; 1568 ; 1569 ; 1570 ; 1574 ; 1575 ; 1576 ; 1577 ; 1578 ; 1580 ; 1581 ; 1582 ; 1583 ; 1586 ; 1588 ;1561 ;1593 ;1594 ;1595 ;1597 ; 1599 ; 1600 ; 1602 ;

1879 ; 1880 ; 1888 ; 1896 ;

4800 ; 4803 ; 6858 ; 6861 ; 6865 ; 6866 ; 6867 ; 6868 ; 6870 ;

[806] Fonds de l'Agence économique des colonies françaises, puis Agence économique de la France d'Outre-mer (1897/1967).

11797 ; 19334 ; 19342 ; 19359 ;
41483 ; 43814 ; 43823 ; 44035 ; 44036 ; 44038 ; 45922 ; 45923 ; 45926 ; 45927 ; 45928 ; 45929 ; 45930 ; 45931 ; 45932 ; 45933 ; 45934 ; 45936 ; 45937 ; 45938 ; 45939 ; 45940 ; 45943 ; 45942 ; 47242 ; 48007; 48035 ; 48039 ;
60034 ; 60036 ; 60038 ; 60039 ; 60041 ; 60042 ; 60043 ; 60050 ; 60051; 60053 ; 60056 ; 60057 ; 60059 ; 60062 ; 60063 ; 60664 ; 60666 ; 60667 ; 60668 ; 60069 ; 60091 ; 60096 ; 60099 ; 60103 ; 60108 ; 60109 ; 60111 ; 60112 ; 60516 ; 60654 ; 60656 ; 60666 ; 60669 ; 60675 ; 60676 et 66091.

Fonds de la Résidence Supérieure d'Annam (RSA)

Carton ANAM L4 : Tourisme ou Commerce Industrie
Dossiers : 4147; 4224 et 56717.

Bibliothèque de l'École coloniale

Dossiers : 46872 ; 9756 – Br-B 887B et 12275.

ARCHIVES NATIONALES DU VIETNAM N° 1 (ANV1), HANOÏ

Fonds des Amiraux puis du Gouvernement général de l'Indochine (GGI)

Dossiers : 2389 ; 3160 ; 3170 ; 4854 ; 5318 ; 5499 ; 7101 ; 7464 ; 10204 ; 11337 ; 12282 ; 13436 ; 19929 ; 20859 ; 40697, 44758 ; 60974 ; 72939 ; 75125 ; 75215 et 75217.

Fonds de la Résidence Supérieure d'Annam (RSA)

Dossiers : 1499 et 48816.

Fonds de la Résidence Supérieure du Tonkin (RST)

Dossiers : 617 ; 2701 ; 4124 ; 1576 ; 8076; 8127 ; 8153 ; 8298 ; 10204 ; 11337 ; 12282 ; 12310 ; 13617 ; 13707 ; 13730 ; 4477 ; 84281 et 8538.

ARCHIVES NATIONALES DU VIETNAM N^0 4 (ANV4), DALAT

Fonds de la Résidence Supérieure d'Annam (RSA)

Dossiers : 1650 ; 1715 ; 1738 ; 2947 ; 2991 ;
3034 ; 3035 ; 3041 ; 3281 ; 3387 ; 3487 ; 3493 ; 3495 ; 3500 ; 3501 ; 3503 ; 3504 ; 3513 ; 3573 ; 3575 ; 3576 ; 3577 ; 3578 ; 3579 ; 3580 ; 3581 ; 3582 ; 3583 ; 3584 ; 3585 ; 3586 ; 3589 ; 3593 ; 3595 ; 3598 ; 3786 ; 3808 ; 3822 ;
69376 et 75215.

ARCHIVES HISTORIQUES DE LA PROVINCE DE THUA THIEN-HUE

Il s'agit d'une partie des fonds de la résidence supérieure de l'Annam qui aurait dû être transférée aux archives nationales du Vietnam n^0 4 à Dalat. Ils n'ont pas été inventoriés. Un projet de numérisation s'est produit pendant notre consultation et il a empêché de finaliser notre recherche sur ces fonds.

ARCHIVES DU CENTRE DE CONSERVATION DES MONUMENTS HISTORIQUE DE HUE

Ses fonds ont été en cours de classement. Il s'agit des fonds riches, variés et concentrés sur les patrimoines de Hué (notamment de la dynastie Nguyen), de la culture, des civilisations Viet et Cham.

FONDS PRIVÉS DE MM. THAN TRONG NINH, BACH VAN QUE

Ces collectionneurs possèdent leurs propres fonds sur la station d'altitude de Bach Ma. Ils ne sont pas classés. M. Than Trong Ninh était biologiste, collectionneur. Il est fils d'un propriétaire d'un chalet à Bach Ma dont la grande famille y avait quatre chalets.

M. Bach Van Que, professeur d'histoire, ancien chef de scoutisme à la station d'altitude de Bach Ma, est également collectionneur.

BIBLIOTHEQUE ET AUTRES INSTITUTIONS

Bibliothèque nationale de France ;

Ecole Française d'Extrême-Orient, Paris ;

Bibliothèque de l'université Panthéon Sorbonne Paris 1 (centre Pierre Mendès France) ;

Bibliothèque de l'université Paris 4 ;

Bibliothèque de l'université de La Rochelle ;

Médiathèque de La Rochelle.

ENTRETIENS ORAUX

M Dang Hoi, interviewé le 15 juin 2012 et le 6 août 2013, né en 1932, villageois ayant passé quelques été à Bach Ma dont le grand-frère était gardien de résidence et il y a travaillé de 1962-1965 ;

M Truong Van Minh, interviewé le 6 août 2013, né en 1968, villageois dont le père a travaillé à Bach Ma ;

M. Bach Van Que, interviewé le 16 juin 2012, né en 1918, chef des scouts à Bach Ma ;

M. Than Trong Ninh, interviewé le 4 mai 2013, né en 1922, âgé de 90 ans en 2013, biologiste, collectionneurs, de son propre fonds sur Bach Ma, fils d'un propriétaire d'un chalet à Bach Ma dont la grande famille y avait 4 chalets. Il a passé des vacances à Bach Ma depuis 1943 ;

Mme Dang Thi Hoi, interviewée le 15 juin 2012 et le 6 août 2013, né en 1936, ancienne colporteuse à Bach Ma ;

Mme Vo Nghia Hoai, interviewée le 7 août 2013, né en 1934, ancienne colporteuse à Bach Ma.

INSTRUMENTS DE TRAVAIL

AUVADE Robert, *Bibliographie critique des œuvres parues sur L'Indochine française*, Paris, Maisonneuve & la Rose, 1965, 153 p.

BOUDET Paul et BOURGEOIS Rémi, *Bibliographie de l'Indochine française*, Paris, EFEO, 1967, 4 tomes.

Collectif, *Sách chỉ dẫn các phông lưu trữ thời kỳ thuộc địa bảo quản tại Trung tâm Lưu trữ Quốc gia I- Hà Nội* (Guides des fonds d'archives d'époque coloniale, conservés au centre $n^0$1 des archives nationales à Hanoï), Hà Nội : Nhà xuất bản văn hoá thông tin, 2001.

Collectif, *Sách chỉ dẫn các phông lưu trữ thời kỳ thuộc địa bảo quản tại Trung tâm Lưu trữ Quốc gia IV Đà Lạt* (Guides des fonds d'archives d'époque coloniale, conservés au centre $n^0$4 des archives nationales à Dalat), document à usage interne, s.d.

GAZQUEZ Dennis, *Publications officielles de l'Indochine coloniale, Inventaire Analytique (1859-1954)*, Paris, Lassay-les-Châteaux, Imprimerie EMD, 2004, 259 p.

SOURCES PRIMAIRES

Colonisation et Indochine

BAUDUIN de Belleval, « Premier contact avec l'Indochine », *L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 5 juillet 1929.

BRENIER Henri, *Essai d'atlas statistique de l'Indochine française*, Hanoï-Haïphong, IDEO, Haïphong, 1914, 256 p.

Direction des affaires économiques, *Annuaire statistiques de l'Indochine. 1er volume.* 1913-1922, 306 p.

Direction des affaires économiques, *Annuaire statistiques de l'Indochine. 1er volume. Supplément relatif aux années 1923-1926*, Hanoï, Imprimerie d'Extrême-Orient, 1927, 15 p.

FONTANA, *L'Annam, ses provinces, ses ressources*, Hanoï, Imprimerie Le-Van-Phuc, 1925, 111 p. (Publication des services commerciaux de l'Annam).

Gouvernement général de l'Indochine, *Indochine française*, 1931, Etamps. Imp « la Semeuse », 1931, 48 p.

Gouvernement général, direction des services économiques, service de la statistique générale, *Résumé statistique relatif aux années 1913-1940*, Hanoï, IDEO, 1941, 48 p.

POUYANNE, *Les Travaux Publics de l'Indochine*, s.l, IDEO, 1926.

Province de Thua Thien, *Règlement de Police du centre-urbain de Bach-Ma*, Hué, Imprimerie Dac-Lap, Bui-Huy-Tin, 1939, 27 p.

Section d'administration générale, *Histoire budgétaire de l'Indochine*, Hanoï, Imprimerie d'Extrême-Orient, 1930, 105 p.

http://belleindochine.free.fr/images/Plan/3734CentreUrbainBana1921.JPG.

http://belleindochine.free.fr/images/Plan/CarteRoute1922tt.jpg.

http://visithue.vn/Kham-pha-Hue/Chi-tiet?pid=1929&cid=136&Hinh-doc-ve-toa-Kham-su-Trung-Ky-o-Hue-xua.htm.

https://data.bnf.fr/fr/11395405/indochine_francaise_service_geographique/.

https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b530574891.

Tourisme, patrimoine et publications touristiques

« 31 août 1930, Guyonvarch », *Livre d'Or de Bà Nà*.

Agence économique du gouvernement général de l'Indochine, *Les stations climatiques de l'Indochine*, s.l, s.m.d, 1923, 35 p.

Amis du Vieux Huê, Berthe et Gayet-Laroche, « Bana, la station d'altitude de l'Annam », *l'Éveil économique de l'Indochine*, 1er mars 1925.

BAT Long, *Du lịch Trung-Kỳ*, Hué, Imprimerie Tiếng-Dân, 1930, 31 p.

BERGERAC, *Nouveau guide illustré*, Imprimerie générale du Sud-Ouest (J. Casranet), 1920, 75 p.

BUI Thanh Van, *Aux tombeaux impériaux*, Quinhon, Imprimerie de Mission, 1922.

BUI Thanh Van, *De Hué à Yunnamfou*, Hué, Imprimerie Dac Lap, Bui Huy Tin & C^{ie}, 1922, 72 p.

BUI Thanh Van, *Les montagnes de marbre de Tourane*, Hué, Imprimerie Dac Lap, Bui Huy Tin & Cie, 1922, 10 p.

Bureau du Tourisme en Indochine, *Les grandes chasses en Indochine*, Saïgon-Cochinchine, Imprimerie A.Portail, 1937, 63 p.

BURETEL DE CHASSEY, *Récit chasse en Indochine. Haut plateau de l'Annam, Banmethuot 1929-31*, Montréal, L'Harmattan, s. d, 116 p.

COSSERAT Henri, « Route Mandarine de Tourane à Hué », *BAVH* n^{0}1 de 1920, 135 p.

CUCHEROUSSET, « De Hanoï à Saïgon par la route Mandarine », *L'Éveil économique de l'Indochine,* 19 mai 1918.

CUCHEROUSSET, « En Annam. La station d'altitude de Bana », *L'Éveil économique de l'Indochine*, 12 juillet 1925.

CUCHEROUSSET, « *IMPRESSIONS DE HUÊ »*, Éveil de l'Indochine, 26 mars 1933

CUCHEROUSSET, « Où en sont les hôtels et auberges de la Côte d'Annam ? », *L'Éveil économique de l'Indochine*, le 28 mars 1926.

CUCHEROUSSET, « Un grand hôtel à Huê », *L'Éveil économique de l'Indochine*, 5 avril 1925.

DE LANOYE Ferdinand, *Voyage dans les royaumes de Siam, de Cambodge, de Laos et autres parties centrale de l'Indochine*, Genève, Edition Olizane, 1869, 298 p.

DORGELÈS Roland, « Sur la route Mandarine », article écrit le 31.2.1925 publié dans *Les Grands Dossiers de l'Illustration. L'Indochine. Histoire d'un siècle 1843 – 1944*, Turin, Imprimerie Tipolitographia G. Canale & C.S.p.A, 1988, pp 143 – 184.

GAUTHIER, *Le Tourisme en Indochine*, Paris, s.m.d, 1933, 28p. (Publication de l'Agence économique de l'Indochine).

GOURDON Henri, *Tourisme en Indochine*, Colonies et Marine, Paris, Imprimerie de Vaugirard, 1920, 23 p. (Publication de l'Agence économique de l'Indochine).

La France touristique, thermale, climatiques-France d'outre-mer, *Indochine (Annam, Cambodge, Cochinchine, Laos-Tonkin). Renseignement sur les stations françaises climatiques-Thermales- Touristiques*, Paris, Fascicule 23, Imprimée en France, 1939, 56 p.

Le ministère des Travaux publics de la dynastie Nguyen, *Plan du tombeau impérial de Gia-Long*, s.m.d, vers le XXe siècle.

Le ministère des Travaux publics de la dynastie Nguyen, *Plan du tombeau impérial de Minh-Mang*, s.m.d, vers le XXe siècle.

Office du Tourisme Nippon - Saïgon, Indochine, *Interprète de poche en trois langues, nippon, français et annam. 2e édition*, Saïgon, Imprimerie XUA NAY, 1943, 54 p.

PARMENTIER Henri, *Inventaire descriptif des monuments chams de l'Annam,* Paris, Leroux, 1909, pp. 548- 549.

PARMENTIER Henri, *L'Art en Indochine*, Saïgon, s.m.d, s.d, 16 p.

RONDET-SAINT Maurice, *Choses de l'Indochine contemporain*, Paris, Plon-Nourrit et Cie, Imprimeur-Éditeurs, 1916, 300 p.

SALLET, *Alphonse Guérin, directeur du Grand Hôtel de Hué.* (En ligne : http://www.aavh.org/?p=3743)

SALLET, *Hôtel Morin de Ba Na*, 1929 (En ligne ; http://www.aavh.org/?p=224).

SALLET, *L'hôtel Guérin devient l'hôtel Morin*. (En ligne : http://www.aavh.org/?p=273).

TRƯƠNG-Sinh. *Du lịch Nouméa - 1937*, s.l, s.m.d, 1937, 22 p.

Guides et notices touristiques

BON André, *Petit guide illustré de Dalat, Indochine française*, Hanoï, Imprimerie d'Extrême-Orient, 1930, 36 p.

BOUVARD Pierre et MILLET, *Dalat, sanatorium de l'Indochine française. La chasse au Lang-Bian. Nouveau guide illustré*, Bergerac, Imprimerie générale du Sud-Ouest (J. Casranet), 1920, 75 p.

Bureau du tourisme de Hué, *Notice touristique sur Annam*, Hanoï, Imprimerie d'Extrême-Orient, vers 1926, 34 p.

Bureau du tourisme de Hué, *Notice touristique sur Annam*, Hanoï, Imprimerie d'Extrême-Orient, s.d, 19 p.

Bureau officiel du tourisme de Hué, *NOTICE sur le tombeau de Dong Khanh, neveu et fils adoptif de Tu Duc (1885-1889)*, s.l, s.m.d, 1939.

Bureau officiel du tourisme de Hué, *NOTICE sur le Tombeau de Gia Long, fondateur de la dynastie de Nguyen (1802-1820)*, s.l, s.m.d, 1938.

Bureau officiel du tourisme de Hué, *NOTICE sur le tombeau de Khai-Dinh, fils de S. M. Dong-Khanh (1916-1925)*, s.l, s.m.d, 1939.

Bureau officiel du tourisme de Hué, *NOTICE sur le tombeau de Minh Mang, 4e fils de Gialong (1820-1840)*, s.l, s.m.d, 1938.

Bureau officiel du tourisme de Hué, *NOTICE sur le tombeau de Thieu-Tri, fils de Minh-Mang (1841-1847)*, s.l, s.m.d, 1939.

Bureau officiel du tourisme de Hué, *NOTICE sur le tombeau de Tu-Duc, 2e fils de Thieu-Tri (1848-1883),* s.l, s.m.d, 1938.

Bureau officiel du tourisme en Annam, de la résidence supérieure de Hué, *Collection de Notices touristiques sur les provinces de l'Annam. Province de Thuathien,* Hanoï, Imprimerie d'Extrême-Orient, s.l, s.m.d, 1935.

Collection du Vieux Hué, *L'Annam, guide du touriste*, Hanoï, Imprimerie d'Extrême-Orient, 1921, 124 p.

Collection du Vieux Hué, *L'Annam, notice touristique*, Hanoï, Imprimerie d'Extrême-Orient, 1919, 10 p.

EBERTHARDT, *Guide de l'Annam*, Paris, A. Challamel Editeur, Librairie Maritime et Coloniale, 1914, 172 p.

Henry BONTOUX, « L'Inauguration du Tourisme aérien en Indochine », *Extrême-Asie*, mai 1929, 12 p.

HO Van Lang, « *Từ Nam Chí Bắc (Đường thủy và đường bộ)/Vers le Tonkin (par voie de terre et voie de mer* », Sadec, Imprimerie Ho Van, 1924, 173 p.

Hue Touristic Office, *Travelling and Tourism in Annam*, s.l, s.m.d, 1925, 20 p.

MADROLLE Claudius, *Annam central : Hué, tombes royales, Tourane Mi-son*, Paris, Librairie HACHETTE & Cie, c.1912-1915, 49 p.

MADROLLE Claudius, *De Saïgon à Tourane*, Paris, Librairie Hachette, 1926, 97 p.

MADROLLE Claudius, *Indochine du Nord : Tonkin, Annam, Laos*. Paris, Librairie Hachette, 1923, 369 p.

Office central du tourisme indochinois, *Glimpses of a great tourist country French-Indo-China at the beginning of 1938*, Saïgon, s.m.d, 1938, 68 p.

Office central du tourisme indochinois, *Hué-Hué, Indochine française, captivant, capitale de l'Annam*. Imprimerie d'Extrême-Orient, 1939, 20 p.

Office central du tourisme indochinois, *L'Indochine française, telle qu'elle est*, Paris, Imprimerie Nouvelle-Belfort, 1931, 31 p.

Office indochinois du Tourisme et de la Propagande, *Liste des hôtels et bungalows de l'Indochine*, Hanoï, Imprimerie Tonkinoise, 1931, 16 p.

Office indochinois du tourisme, *Hué, ville impériale,* Hanoï, Imprimerie d'Extrême-Orient, 1931, 22 p.

Office indochinois du tourisme, *La Route Mandarine, une route de 2567 km*, Paris, Imprimeur Atlantique, vers 1931, 10 p.

Pierre BOUVARD, *Le Lang-Bian (Indochine française), sanatorium et chasse*, Nouveau guide illustré, Saïgon, S. Montégout, Imprimeur-Editeur, 1917, 95 p.

TAUPIN, *Guide touristique général de l'Indochine* (Guide alphabétique Taupin), Hanoï, Edition G. Taupin & Cie, 1937, 450 p.

TIRAN, *La grande chasse en Indochine, le guide du chasseur*, Saïgon, s.m.d, 1929, 48 p. (Edité par le Bureau du Tourisme en Indochine)

Touring Club de France, Comité de tourisme colonial, *Indo-Chine*, Paris, Imprimeur L. POCHY, 1910.

http://belleindochine.free.fr/Dalat.htm.

http://belleindochine.free.fr/images/Dalat/LangbianPalace.jpg.

http://belleindochine.free.fr/images/Plan/3734CentreUrbainBana1921.JPG.

http://entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Dalat-Hotel_du_Parc.pdf\.

http://entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Musees-EFEO-Hanoï.pdf.

http://entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Quinhon-Grd_Hotel_Morin.pdf.

http://entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/STACA.pdf.

http://www.aavh.org/?p=1836.

http://www.aavh.org/?p=1840.

http://www.aavh.org/?page_id=5175.

http://www.aavh.org/wp-content/uploads/2014/01/000-6-AP001739-LIGHTMorin-Husson.jpg.

http://www.aavh.org/wp-content/uploads/2014/01/26-AP000211-Alphonse-Gu%C3%A9rin-light.jpg.

http://www.aavh.org/wp-content/uploads/2014/01/AA3-Bana-HMorinVueG%C3%A9n-1930.jpg.

http://www.aavh.org/wp-content/uploads/2014/01/Z19-Hu%C3%A9-a%C3%A9rien-IGN.jpg.

http://www.entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Dalat-Langbiang_Palace.pdf.

http://www.entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Hue-Grd_Hotel_Morin.pdf.

« Publicité », *L'Éveil économique de l'Indochine*, le 25 juin 1933.

http://www.messageries-maritimes.org/ligneEO-MM.jpg.

https://www.akpool.fr/cartes-postales/27073591-foto-carte-postale-lt-dalat-vietnam-htel-du-parc.

https://www.entreprises-coloniales.fr/empire/Coll._Peter_Seidel.pdf.

https://www.yumpu.com/en/document/read/10339543/indochinas-hotels.

Périodiques et revues

Bulletin des Amis du Vieux Hué, (périodes 1914-1923 ; 1924-1933 ; 1934-1944).

Bulletin officiel du tourisme indochinois 1924–1941.

Extrême-Asie depuis novembre 1924-1935.

La revue des Etudes indochinoise, du Tourisme et de l'Automobilisme R.E.I.A.T (1924-1926).

Revue des Etudes indochinoises du tourisme et de l'automobilisme (1923–1935).

Revue du tourisme indochinois (1923-1924).

Revue Indochinoise (1894–1925).

Exploitation d'un hôtel à Dông-Hoi, à Quang- Ngai et à Tuy-Hoa », *L'Éveil économique de l'Indochine*, 21 octobre 1923.

Amis du Vieux Huê, Berthe et Gayet-Laroche, « Bana, la station d'altitude de l'Annam », *Éveil économique de l'Indochine,* 1er et 8 mars 1925.

BARBISIER [CUCHEROUSSET Henri], « Au Langbiang », *L'Éveil économique de l'Indochine*, 9 juillet 1922.

CUCHEROUSSET Henri, « Le fameux hôtel de Dalat », *L'Éveil économique de l'Indochine*, 19 novembre 1922 ».

CUCHEROUSSET Henri, « En Annam. La Station d'altitude de Bana », *L'Éveil économique de l'Indochine*, 12 juillet 1925.

DUROC, « Bana: station d'altitude du Centre-Annam », *L'Éveil économique de l'Indochine,* 3 août 1924.

« L'école des beaux-arts en Indochine », *L'Indochine économique*, n^0 3, 5 février 1930.

« La station d'altitude Bana près de Tourane (Annam », *Le Nouvelliste de l'Indochine*, 24 juillet 1938.

« Le Tourisme en Indochine », *La Presse Coloniale illustrée*, février 1925 (en 18e année).

« Le tourisme en Indochine, DALAT », *L'Éveil économique de l'Indochine*, 12 juillet 1931.

« Les Grands Hôtels indochinois », *L'Éveil économique de l'Indochine*, 8 juillet 1923.

« Les hôtels construits par l'Administration », *L'Éveil économique de l'Indochine*, 22 décembre 1929.

LÊ-Thành-Tuong, « IMPRESSIONS DE VOYAGE De Saïgon à Vinh par voie de terre » (suite), *L'Écho annamite*, 27 avril 1922.

NGUYEN Hoang, « Sur la Route Mandarine, inauguration de trois grands ponts, entre Nhatrang et Tuy-Hoa, », *Echo Annamite,* 24 Juin 1929.

NGUYEN Van Tô, « Jean-Henri-Eugène Peyssonnaux », *Bulletin de l'École française d'Extrême-Orient*, Tome 37, 1937, p. 705.

Office central du tourisme indochinois, « Coup d'œil sur le tourisme en Indochine », *Information d'Indochine Économique et financière* (n^0 105 – 23 novembre 1935, imprimé à Saïgon).

« Publicité », *Extrême-Asie*, revue indochinoise illustrée, organisme officiel de Bureau du Tourisme en Indochine, mai 1930.

« Tourisme (Messagerie Maritime) », *Le courrier colonial* n^0 1042 (1930).

VARET Pierre, « Les stations climatiques en Indochine », *Le Monde Colonial Illustré*, 6.1938, n^{0}180.

« Publicité », *L'Éveil économique de l'Indochine*, 20 octobre 1918.

« Cochinchine », *Les Annales coloniales*, 29 juin 1923.

« AU PALACE DE DALAT », *L'Écho annamite*, 9 septembre 1924.

« Station d'altitude de Bana », *Les Annales coloniales*, 24 octobre 1924.

« Station d'altitude de Bana », *Les Annales coloniales*, 19 novembre 1926.

« Station d'altitude de Bana », *Les Annales coloniales*, 18 août 1928.

« Grand Hôtel de Bana », *Éveil économique de l'Indochine*, 29 mai 1932.

« Publicité », *L'Éveil économique de l'Indochine,* le 25 juin 1933.

Chantecler, 13 mai 1934.

JABOUILLE, « Historique du musée », *2-29 BAVH,* Hanoï-Haïphong, Imprimerie d'Extrême-Orient, 1929.

« Grand Hôtel de Bana », *Éveil économique de l'Indochine*, 29 mai 1932.

SOURCES SECONDAIRES

Colonisation et Indochine

ANDRE-PALLOIS Nadine, *L'Indochine : un lieu d'échange culturel. Les peintres français et indochinois (fin XIXe –XX siècle)*, Paris, Press de l'EFEO, 1997, 363 p.

BARJOT Dominique, KLEIN Jean-François (dir), *De l'Indochine coloniale au Viêt Nam actuel*, Paris, Académie des sciences d'Outre-Mer / Magellan & Cie, 822 p.

BERNARD-MAITRE Henri, *Pour la compréhension de l'Indochine,* Paris, Cathasia Imp St-Paul, 1950, 196 p.

BERTRAND Christophe (dir), Indochine : *des territoires et des hommes 1856-1956*, Gallimard, 2013, 316 p.

BROCHEUX Pierre et HEMERY Daniel, *Indochine, la colonisation ambiguë (1858-1954)*, La Découverte, Paris, 1994, 432 p.

Centre d'histoire et civilisations de la péninsule indochinoise, *Introduction à la connaissance de la péninsule indochinoise*, Paris, 1983, 145 p.

ENGELMANN Francis, *L'Indochine, à la belle époque, un rêve d'aventure (1870-1914)*, Paris. SA Editions, 2001, 136 p.

FOURNIAU Charles, TRINH Van Thao, *Le contact colonial franco-vietnamien, le 1er demi-siècle (1858-1911)*, Aix-en-Provence, Publication de l'université de la Provence, 1999, 289 p.

FRANCHINI Philippe, *Les guerres d'Indochine (Tome 1 : De la conquête française à 1949)*, Editions Tallandier, 2011, 670 p.

FRESLON Dominique, *Images d'Asie du Sud-Est Cambodge-Laos-Vietnam (1935-1938)*, Edition de la bibliothèque nationale du Cambodge(BNC), 2009, 139 p.

FRIMIGACCI Jean, « L'État colonial français, du discours mythique aux réalités (1880-1940) », *Matériaux pour l'histoire de notre temps*, 1993, pp. 27-35.

GUERIN Mathieu et PADWE Jonathan, « Pénétration coloniale et résistance chez les Jarai. Revisiter le rôle des colonisés dans la mise en place des frontières en Indochine », *Outre-mers*, 1er semestre, 2011, pp 246-272.

KLEIN Jean-François, « Une société coloniale « indochinoise ? (1858-1940) », dans Dominique Barjot et Jacques Frémeaux (dir.), *Les sociétés impériales à l'âge des empires. Afrique, Asie, Antilles (années 1850- années 1950),* Paris, A. Colin/SEDES/CNED, 2012, pp.101-116.

Les Grands dossiers de l'illustration, *L'Indochine, histoire d'un siècle (1843-1944*), Italie, Tipolitografia G.Canale & C.S.p.A – Turin, 1988, 191 p.

MORLAT Patrice, *Indochine française l'année vingt : le balcon de la France sur le Pacifique* (Tome 1), Les Indes savantes, 2003, 610 p.

MORLAT Patrice, *Indochine française l'année vingt : le rendez-vous manqué 1918-1928* (Tome 2), Les Indes savantes, 2006, 543 p.

NAMBA Chizuru, *Français et Japonais en Indochine (1940-1945). Colonisation. Propagande et rivalité culturelle,* Paris, Karthala, 2012, 273 p, Thèse publiée.

NGUYEN Doan Anh Tuan, *Le chemin de fer Haïphong-Yunnan (1898-1945)*, Thèse, l'Université d'Aix-Marseille, 2014, 342 p.

NGUYEN The Anh, « France et Vietnam, les réalités d'un dialogue culturel de 3 siècles », *Revue des ressources,* 31 janvier 2011.

NGUYEN Thi Tuyet Trinh, *L'imaginaire colonial français de l'Indochine 1890-1935*, Thèse, Université de François - Rabelais de Tours, 2014, 286 p.

PONSAVADY Stéphanie, *Fueling Desires and Discontent: Cars and Roads in Colonial Indochina (1897- 1946)*, New York University, 2012, 520 p.

TAITHE Bertrand, « Empire, historique et mémoire. L'urgence historique en situation coloniale », O*utre-mers*, 2013, pp. 509 -520.

THOBIE Jacques, MEYNIER Gilbert, *Histoire de la France coloniale (1924-1990)*, Tome 2, Paris, Armand Colinm Editeur, 1990, 639 p.

TRINH Van Thao, *L'école française en Indochine,* Paris, Karthala, 1995, 321 p, Thèse publiée.

ZANCO Jean-Philippe, ANDURAIN Julie « Les ministères de l'outre-mer en 1912 : concurrence ou complémentarité ? », 2e semestre, 2012 , *Outre-Mers*. Revue d'histoire, pp. 59-72.

http://abcnews.go.com/GMA/video/drones-inside-hidden-world-live-30999977 (émission télévisée du 15 mai 2015).

https://Phong-Nhaexplorer.com/phong-nha/hang-son-doong-hang-dong-lon-nhat-the-gioi.html.

https://data.bnf.fr/fr/11395405/indochine_francaise_service_geographique/.

Tourisme et patrimoine

AUGERON Mickaël en collaboration avec NGUYEN Thi Thanh Nga, *Pratiques rituelles sous la dynastie des NGUYEN*, film réalisé dans le cadre du projet PRODETOUR Hué 2, 2016.

CAYMARIS-MOULIN Frédéric, *Organisation du tourisme en Indochine de 1922 à 1939*, Mémoire de maîtrise 1989, Université de Provence, 212 p.

COUSSO Jean, *Histoire d'un monument historique, Wladimir et Jeanne créent en 1904 l'Hôtel Morin au cœur de la Cité Impériale de Hué (Vietnam),* I&M – Bulletin n^0 52, pp.18-23.

DEMAY Aline, *Tourisme et Colonisation en Indochine 1898-1939*, Thèse, Université de Montréal, 2011, 293 p.

DEWALD Erich, *Vietnamese tourism in late-colonial central Vietnam, 1917–1945*, Thesis, University of London, 2012, 225 p.

Gouvernement vietnamien, *Décision n^0 1861 du Premier Ministre le 23 novembre 2017 portant sur la validation du programme d'aménagement touristique pour la période de 2016 à 2010.*

Gouvernement vietnamien, *Décision n^0 2473/QĐ-TTG du Premier Ministre le 30 décembre 2011* portant sur validation *la « Stratégie de développement du tourisme au Vietnam jusqu'en 2020, pour une vision 2030 ».*

Gouvernement vietnamien, *Décision n^0 49/2018/QĐ-TTg du Premier Ministre le 12.12.2018* portant sur la fondation et sur la validation d'un fond en faveur du développement touristique.

Gouvernement vietnamien, *Résolution n^0 103/NĐ-CP du Premier Ministre le 6 octobre 2017* portant sur le programme d'action du gouvernement afin de réaliser la résolution n^0 8/NQ-TW du Politburo de la Partie communiste du Vietnam (Section XII).

HERBELIN Caroline, *Architecture et urbanisme en situation coloniale : le cas du Vietnam*, Thèse, Université Paris-Sorbonne, 2010, 443 p.

JENNINGS Eric, *La ville de l'éternel printemps. Comment Dalat a permis l'Indochine française*, Paris, Éditions Payot & Rivages, 2013, 448 p.

JENNINGS Eric, « From Indochine to Indochic: The Lang Bian/Dalat Palace Hotel and French Colonial Leisure, Power and Culture », *Modern Asian Studies*, vol. 37, February 2003, pp. 159-194.

JENNINGS Eric, *Curing the colonizers: Hydrotherapy, Climatology, and French Colonial Spas*, Durham, Duke University Press, 2006, 264 p.

KLEIN Jean-François, « À l'ombre d'Angkor ? Tourisme au Cambodge », *Diasporas : Histoire et société*, 2009, n^{0}14, pp. 113-122.

L'Hôtel Morin de Hué. La contribution de la NAAVH à la réhabilitation de l'Hôtel Morin de Hué (Source : http://www.aavh.org/?page_id=5175)

LE BRUSQ Arnauld, *Du musée colonial à l'intervention d'un patrimoine croisée,* communication à la table ronde Architecture coloniale et patrimoine, l'expérience française, organisée par l'Institut national du patrimoine du 17 au 19 septembre 2003 et publié avec les actes sous ce titre dir. Marc Pabois et Bernard Toulier, éditions Somogy, Paris, 2005, p. 107 à 114.

NGUYEN Huu Dinh, *Rapport portant projet de fondation du parc nationale de Bach Ma en 1962*, Revue de Recherches sur Hué, n^{0}4-2012, pp 5-21.

NGUYEN Thi Thanh Nga, communication au Colloque international Sociétés en mutation : Culture(s) en mouvement dans les espaces littoraux et urbains. « *EMPIRE MORIN, première chaîne d'hôtels en Annam (1904-1951), une collaboration entre le secteur privé et le gouvernement de l'Indochine* », 7 mai 2019, La Rochelle.

PANIVONG Norindr, *Phantasmtic Indochina, French colonial ideology in Architecture, film and literature,* London, Duke University Press, 1997, 216 p. (Thèse publiée).

Partie communiste du Vietnam, *Résolution n^{0} 8/NQ-TW* le 16 janvier 2017 du Politburo, (Section XII), portant sur développer le tourisme comme un secteur économique d'importance majeure du pays.

PHAN Thanh Hải, « Hệ thống đàn miếu tại kinh đô Huế thời Nguyễn », *Nghiên cứu và Phát triển*, số 1-2010, pp 29-46. (Système des sites sacrés à la capitale de Hué, sous la dynastie des Nguyen), Revue de Recherche et Développement, n^{0}1-2010, pp. 29-46).

PHAN Thanh Hai, *Quy hoạch và cấu trúc kinh thành Huế* (Plan d'aménagement et composition architecturale de la cité impérial de Hué), 2014, CCMHH.

PHAN Thuận An, *Một cách quảng bá du lịch các tỉnh miền Trung dưới thời Pháp thuộc (Propagande touristique sur l'Annam à l'époque coloniale française, (p27-35),* Huế, 2012. (Communication au colloque « Potentialités et orientations pour le développement du tourisme des provinces du nord du centre du Vietnam ».)

PHAN Trang T.H. « Paul Doumer, aux origines d'un grand projet, le chemin de fer transindochinois », *Histoire, économie & société* 2011/3 (30e année), pp.115-140.

PONSAVADY Stéphanie, *Fueling Desires and Discontent: Cars and Roads in Colonial Indochina (1897- 1946),* New York University, Thesis, 2012, 520 p.

Banque mondiale, *Rapport de la Banque mondiale le 1er juillet 2019 sur la situation économique du Vietnam, avec un thème spécifique sur le tourisme* (En ligne : http://vietnamtourism.gov.vn/index.php/items/29518).

RAYMOND FILES Lawrence, *Bach Ma, Historical archeology at a French Colonial Hill Station, Central Vietnam, 1930-1991,* Thesis, University of New England, 2009, 269 p.

THAN Trong Ninh, « À la recherche de l'ancien Bach Ma », *Revue de Recherches sur Hué*, n^{0}3-2002, pp 293-297.

THAN Trong Ninh, « Les croquis de Bach Ma », *Revue de Recherches sur Hué*, n^{0}7-2010, pp. 405-414.

VŨ THANH BẰNG, « Chế độ tế tự thần linh triều Nguyễn qua bộ Khâm định Đại Nam hội điển sự lệ », *Nghiên cứu Tôn giáo,* Số 11 - 2014 (« Règlementation rituelle des Génies de la dynastie Nguyen selon le Répertoire impérial des institutions et règlements du Dai-Nam », *Recherches religieuses*, n^{0} 11-2014).

World Tourism Organization, UNWTO Tourism Highlights, 2018 Edition (En ligne: http://www2.unwto.org/fr/node/50872).

ZYTNICKI Colette et KAZDAGHLI Habib (dir.), *Le Tourisme dans l'Empire français-Politiques, pratiques et imaginaires (XIXe – Xxe siècle),* Paris, Société française d'histoire d'outre-mer, 2009, 441 p.

http://thongke.tourism.vn/.

http://vanban.chinhphu.vn/portal/page/portal/chinhphu/hethongvanban?class_id=2&mode=detail&document_id=153358.

http://www.angelfire.com/de/HMM365Vietnam/histvn64.html.

http://www.le-vietnam.net/sites-historiques-unesco-vietnam/.

https://banahills.sunworld.vn/en/.

https://en.wikipedia.org/wiki/Son_River_(Vietnam).

https://media.unwto.org/fr/content/comprende-le-tourisme-glossaire-de-base.

https://thuongtruong.com.vn/tin-tuc/trong-nuoc/nganh-du-lich-dat-con-so-an-tuong-trong-6-thang-dau-nam-2019-14902.html#.XUmJvNIzbIU.

https://whc.unesco.org/fr/list/951/.

https://www.baoquangbinh.vn/kinh-te/201812/nam-2018-quang-binh-don-khoang-39-trieu-luot-khach-du-lich-2162422/.

https://www.booking.com/hotel/vn/dalat-palace.fr.html.

https://www.lemonde.fr/idees/article/2013/12/11/le-monde-d-hier-en-indochine_3529214_3232.html.

https://www.persee.fr/doc/outre_0300-9513_1995_num_82_306_3284.

LISTE DES DOCUMENTS

N⁰	Nom des documents	Nombre de pages
1.	Budget 1928 du bureau officiel du tourisme en Indochine	1
2.	Programme d'aménagement d'hôtels de tourisme en Indochine de 1924 à 1926, validé par le gouverneur général	3
3.	Hôtellerie en Indochine à la fin des années trente du XX^{e} siècle	1
4.	Cambodge et Annam au cœur du contrat passé entre le gouvernement général de l'Indochine et la société des grands hôtels indochinois en 1924 constituant l'armature de l'hôtellerie en Indochine	1
5.	Dépenses du gouvernement général pour les vingt ans d'exploitation (1924-1943) de la société des grands hôtels indochinois pour les cinq hôtels constituant l'armature de l'hôtellerie de l'Indochine	1
6.	Etudes de type de bungalows à créer dans les centres éloignés en Indochine en 1931	1
7.	Cartographie de la chaîne d'hôtels des Morin frères en Annam	1
8	L'Indochine et les principales voies de communication	1
9.	Construction et mise en service des lignes ferrées d'Indochine, du point de vue touristique	3
10.	Carte d'aménagements de l'Indochine en faveur de l'économie générale en 1925	1
11.	Caractère chinois pour designer l'empereur	1
12.	Cheminement entre le Palais impérial et le bureau du tourisme	1
13.	Cheminement de la visite du Palais impérial dans les années 1910	1
14.	Cheminements presque identique de la visite du Palais impérial dans les années 1930	
1.	Cheminement en 1931	1
2.	Cheminement en 1939	1
15.	Cheminements des circuits touristiques du palais impérial de Hué de c. 1910 à c. 1940	1

16.	L'hébergement pour les touristes « européens » pendant le plus grand événement de l'Annam (de 26 février à 9 mars 1936)	1
17.	Programme officiel de la croisière américaine du Franconia validé le 15 janvier 1938 par l'administration	2
18.	Statistique du mouvement touristique des touristes venant de l'extérieur en Indochine du 1er janvier 1919 au 1er octobre 1931	1
19.	Les dix premières sources du marché de « tourisme réceptif » en Indochine du 1er janvier 1919 au 1er octobre 1931	1
20.	Le marché américano-anglais dominant du « tourisme intérieur » en Indochine pour la période 1919-1931	1
21.	1937-1938 : surcroît considérable du nombre des touristes venant de l'extérieur en Indochine	1
22.	Les touristes américains dominant les dix marchés les plus importants du « tourisme réceptif » de l'Indochine en 1937	1
23.	Les touristes français de France dominant les dix marchés les plus importants du « tourisme réceptif » de l'Indochine en 1938	1
24.	Statistiques des touristes français (de France) et étrangers visitant les différents pays de l'union indochinoise de 1936 à 1938	1
25.	Flux touristiques dans les différents pays de l'union indochinoise de 1936 à 1938	1

LISTE DES ANNEXES

N^0	Nom des annexes	Nombre de pages/ Durée des films
1.	Plan de la salle de la réunion du comité central du tourisme de l'Indochine en date de 18 décembre 1932	1
2.	Office central du tourisme indochinois et ses bureaux de renseignements du tourisme officiel en 1938	2
3.	La Route Mandarine	1
1.	La Route Mandarine en 1919	1
2.	La Route Mandarine en 1931	1
4.	Remarques sur l'hôtellerie en Annam à la fin de la deuxième décennie du vingtième siècle	5
5.	Aperçu sur l'hôtellerie en Annam dans le contexte indochinois, à la fin de la troisième décennie du vingtième siècle	6
6.	La société des grands hôtels indochinois	
1.	« Timbre abonnement titres Indochine » de cette société	1
2.	Hôtels tenus par cette société en 1928	1
3.	« l'Indochine est le paradis du touriste Grâce aux hôtels exploités par la société des grands hôtels indochinois » en 1930	1
7.	Grand hôtel de la plage de Nhatrang	1
8.	Langbian Palace	
1.	Langbian Palace dans les années trente	1
2.	Langbian Palace perd son charme après son innovation en 1943	1
3.	« Dalat palace heritage hotel », aujourd'hui	1
9.	Hôtel du Parc	
1.	Hôtel du Parc d'autrefois	1
2.	« Du Parc hotel Dalat » (Novotel Dalat), aujourd'hui	1
10.	Langbian Palace et hôtel du Parc	1
11.	« Propagande » sur de la chaîne des hôtels Morin	

	1.	Logos de la chaîne des hôtels Morin	1
	2.	Publicité de la chaîne des hôtels Morin en 1933	1
12.		Grand hôtel Morin de Tourane	
	1.	Grand hôtel Morin de Tourane en 1914	1
	2.	Grand hôtel Morin de Tourane à l'époque postcoloniale	1
13.		Station d'altitude de Bana	
	1.	Chronologie de la station d'altitude de Bana	6
	2.	Cheminement de Tourane à Bana en 1925	1
	3.	Plan du centre urbain de Bana en 1921	1
14.		Hôtel Morin de Bana	
	1.	Photographie prise dans la cour de l'hôtel Morin de Bana en 1924	1
	2.	« Annam, Ba Na, 1929 - les escaliers de l'hôtel Morin »[807]	1
15.		Grand hôtel Morin de Quinhon	1
16.		Station d'altitude de Bach Ma	1
	1.	Panneau d'interprétation « chronologie et plan d'aménagement de la station d'altitude de Bach Ma »	
	2.	Film " Marcel Richard, l'un des premiers pionniers de Bach Ma"	09'30''
	3.	Film " Valorisation du patrimoine, l'exemple de la résidence du docteur Hồ Đắc Di »	09'27''
17.		Grand hôtel Morin de Bach Ma	
18.		Emplacement stratégique du bâtiment de Bogaert, construit en 1901 devenu le grand hôtel Morin de Hué en 1906	1
19.		« Comptoir général des articles de consommation », activité principale de l'hôtel Guérin juste avant qu'il soit vendu et transformé en grand hôtel Morin de Hué en 1906	1
20.		Grand hôtel Morin de Hué	
	1.	Grand hôtel Morin de Hué en 1914	1
	2.	Grand hôtel Morin de Hué vu de ses 4 angles en 1935	1

[807] En ligne : http://www.aavh.org/?p=224, SALLET, *Hôtel Morin de Ba Na*, 1929.

3.	Hôtel Saïgon Morin en 2019	1
21.	Plan d'aménagement du grand hôtel Morin de Hué dressé le premier juillet 1922 et validé en 1925	1
1.	Plan de la « façade de développement sur cours » du grand hôtel Morin de Hué	1
2.	Plan du rez-de chaussée du grand hôtel Morin de Hué	1
3.	Détail de l'escalier du grand hôtel Morin de Hué	1
22.	Les voies d'accès maritimes vers l'Indochine et les grandes compagnies de navigation en 1910	1
23.	La ligne d'Extrême-Orient vers 1903	1
24.	Lignes maritimes régulières reliant les ports de l'Indochine aux principaux ports voisins du Pacifique	
1.	Evolution des lignes maritimes régulières reliant les ports de l'Indochine aux principaux ports voisins du pacifique de 1931 (à gauche) a 1939 (à droite)	1
2.	Ces lignes maritimes et les compagnies de navigation tant françaises qu'indochinoises	2
25.	Renseignements pratiques sur les voies aériennes en service de la destination indochinoise en 1938	2
26.	Carte de l'Indochine : Routes, chemins de fer et phares vers 1933	1
27.	Les voies routières de l'Indochine	
1.	Carte de réseau de routes coloniales en Indochine en 1921	1
2.	Les principales routes de l'Indochine en 1933	1
3	Carte des routes, des chemins de fer et des phares en 1933	1
3.	Carte du réseau routier de l'Indochine en 1937	1
28.	Chemins de fer de l'Indochine	
1.	Chemins de fer de l'Indochine en 1910	1
2.	Les étapes de construction du « Transindochinois » avant 1914	1
3.	Réseau des chemins de fer de l'Indochine en 1925	1
4.	Chemin de fer et routes en 1931 parcourant les sites patrimoniaux importants de l'Indochine	1
5.	Le tourisme en Indochine en 1939 : routes et chemins de fer	1

29.	Projet de ligne aérienne de Saïgon à Hanoï en 1927		
	1.	Carte de la ligne aérienne de Saïgon à Hanoï en projet en 1927	1
	2.	Description de la ligne aérienne Saïgon à Hanoï en projet en 1927	1
30.	Liste des provinces de l'Annam, au point de vue touristique		1
31.	Carte routière de l'Annam en 1937		1
32.	Angkor, Hué et la baie d'Along, « Trois Merveilles du Monde […] font la gloire de l'Indochine »[808].		1
33.	Carte de Saïgon, grand point de relai au croisement des deux grands courants touristiques mondiaux		1
34.	Emplacement de la baie de Camranh		1
35.	Installation à la baie de Camranh en 1914		1
36.	Des excursions aux environ de Camranh		1
37.	Rites cultuels (PRODETOUR Hué 2)		
	1.	Les cérémonies culturelles (panneau d'interprétation)	1
	2.	Les pratiques rituelles sous la dynastie des Nguyen	4'41''
38.	Les curiosités de Hué dans une publicité touristique		
39.	Hien Lam Cac au fil du temps dans les guides touristiques		1
	1.	Les neuf urnes dynastiques devant Hien Lam Cac en 1914	1
	2	Hien Lam Cac en 1921	1
	3.	Hien Lam Cac vu de The Mieu en 1926	1
	4.	Hien Lam Cac vu de la cour des Générations en 1931	
	5.	Hien Lam Cac vu de la cour des Générations en 1939	
40.	Hien Lam Cac		
	1.	Le pavillon Hien Lam Cac	1
	2.	Les escaliers de Hien Lam Cac	1
	3.	Les colonnes reliant les trois étages	1
	4.	Hien Lam Cac, film en 3D	8'21''

[808] « Publicité », *Extrême-Asie*, revue indochinoise illustrée, organisme officiel de Bureau du Tourisme en Indochine, mai 1930

41. Dépliants touristiques sur les tombeaux impériaux édités par le bureau officiel de tourisme de Hué

1. Dépliant du tombeau impérial de Gia-Long (édité en 1938) 1
2. Dépliant du tombeau impérial de Minh-Mang (édité en 1938) 1
3. Dépliant du tombeau impérial de Thieu-Tri (édité en 1939) 1
4. Dépliant du tombeau impérial de Tu-Duc (édité en 1939) 1
5. Dépliant du tombeau impérial de Dong-Khanh (édité en 1939) 1
6. Dépliant du tombeau impérial de Khai-Dinh (édité en 1939)

42. Les tombeaux impériaux dans l'ensemble des sites touristiques de Hué

1. Les tombeaux impériaux dans l'ensemble des sites touristiques de Hué (1914) 1
2. Les tombeaux impériaux dans l'ensemble des sites touristiques de Hué cent ans plus tard (2014) 1

43. Deux tombeaux impérieux déterminant le plan d'aménagement des tombeaux de la dynastie Nguyen

1. Tombeau de l'empereur Gia-Long

    1. Plan du tombeau impérial de Gia-Long, dressé par le ministère des travaux publics de la dynastie Nguyen vers le XXe siècle 1
    2. vue aérienne du tombeau de l'empereur gia-long 1

2. Tombeau de l'empereur Minh-Mang

    1. Plan du tombeau impérial de Minh-Mang, dressé par le ministère des travaux publics de la dynastie Nguyen vers le XXe siècle 1
    2. Tombeau impérial de Minh-Mang et ses valeurs géomanciennes 1
    3. Vue aérienne du tombeau de l'empereur Minh-Mang 1
    4. La géomancie déterminant l'architecture du tombeau de l'empereur de Minh-Mang

44. Une des collections du musée Khai-Dinh en 1926 1

45. Musée au palais de Phung-Tien

1. Pendule occidentale au cœur des collections impériales au palais de Phung-Tien en 1928 1

	2.	Collections au sein du Palais impérial de Hué : au palais de Phung-Tien et au temple de Hung-Mieu	1
46.		Esplanade de Nam Giao	
	1.	Plan d'organisation rituelle du sacrifice de Nam Giao	1
	2.	L'Esplanade : Nam Giao d'hier à aujourd'hui (exposition numérique sur Klynt)[809]	
47.		Cortège de Nam Giao	
	1.	Le cortège (exposition numérique sur Klynt)[810]	
	2.	Attente du cortège de Nam Giao devant le grand hôtel Morin de Hué en 1939	1
48.		Ensemble des grottes de Phong-Nha-Kebang	1
	1.	Plan de la grotte de Phong-Nha en 1923	1
	2.	Plan de Sondoong, la plus grande grotte du monde, découverte en 1991	1
	3.	Film : « Good morning America' explores world's largest cave »[811]	5'59''
49.		Publicité confirmant la chasse comme une des ressources touristiques de l'Indochine	1
50		Carte cynégétique pour Sud-Annam, Cochinchine et Cambodge	1
51.		Voies d'accès à Dalat et carte cynégétique en 1920	1
52.		Parcs nationaux de refuge et réserves temporaires en Annam en 1931	1
53.		Gaur, un des plus beaux trophées de chasse en Indochine	1
54.		Personnel pour une expédition de chasse aux gros gibiers	1
55.		Logistique pour les safaris	
	1.	Bungalow de chasse au cœur de la jungle en service du safari n° 1, de la maison Didier et Defosse	1
	2	Tentes de campement et restauration dans la jungle et le safari n° 2	1

[809] DU PRODETOUR Hué 2

[810] DU PRODETOUR Hué 2

[811] En ligne, http://abcnews.go.com/GMA/video/drones-inside-hidden-world-live-30999977 (Emission télévisée du 15 mai 2015)

56.		« Big game hunting and fishing questionnaire », Questionnaire sur la chasse aux gros animaux et la pêche à la ligne d'« American express »	3
57.		La résidence supérieure de l'Annam abritant depuis 1925 le bureau officiel du tourisme	1
58.		Circuits touristiques de Hué et de ses alentours	
	1.	Programme propose pour la visite de Hué et de ses alentours en 1914	1
	2.	Distances kilométriques des excursions dans les environs de Hué en pousse-pousse et en automobile (1914-1925)	1
	3.	Circuits touristiques à Hué et dans ses environs établis en fonction de la disponibilité des touristes	2
59		La société des transports automobiles du centre-Annam	1
60.		Moyens de transports pour les touristes du Franconia à Hué en 1938	
	1.	Automobiles en attente de 251 touristes américains du Franconia le 22 mars 1938 devant la gare de hue pour la visite des tombeaux impériaux	1
	2.	Pouces en attente de 251 touristes américains du Franconia le 22 mars 1938 devant la gare de Hué pour la visite de Hué	1
61.		Programme de la croisière américaine du Franconia établi le 28.10.1937 par l'agent général de la compagnie des Messageries Maritimes à Tourane	2
62.		Touristes débarqués directement en Annam de janvier 1936 à janvier 1937	1

TABLE DE MATIERE

RESUME 1

REMERCIEMENTS 3

SOMMAIRE 4

SIGLES ET ABREVIATIONS 13

INTRODUCTION GENERALE 15

PARTIE PREMIERE 31

LA CRÉATION DES ORGANISMES LOCAUX DE TOURISME 31

CHAPITRE PREMIER 32

LES MODÈLES POUR L'ORGANISATION DU TOURISME EN INDOCHINE 32

I. Le tourisme en Indochine : sa mission politique et les directives pour son organisation 32

1. La genèse de l'activité touristique 32

2. Les missions du tourisme en Indochine 33

3. Les directives pour une bonne organisation du tourisme en Indochine 34

II. L'organisation du tourisme en métropole, une source majeure d'inspiration pour sa « colonie asiatique » 35

1. Le tourisme français 35

1.1. Le tourisme réceptif 35

1.2. Le tourisme actif 36

1.3. Le tourisme officiel 36

2. Le tourisme colonial en France 36

2.1. Les ministères français 37

2.2. Le Commissariat général au tourisme 37

2.3. Les Agences des Colonies et l'Agence économique du gouvernement de l'Indochine 38

2.4. L'Office de tourisme colonial 38

2.5. Les grandes associations 39

2.6. Le Touring Club de France 39

2.7. L'Union des fédérations de syndicats d'initiative 39

2.8. L'Agence de tourisme et de voyages 40

2.9. Les compagnies de transport 40

2. 10. Les expositions, jardins et musées 40

III. L'organisation du tourisme à Java : un modèle applicable depuis une colonie néerlandaise 41

1. Le bureau officiel du tourisme de Java et son organisation réputée 41

2. La communication touristique et sa place centrale pour la réussite du tourisme de Java 42

3. Une bonne logistique en faveur des touristes 42

CHAPITRE DEUXIEME 44

LES DIRECTIVES POUR LA CREATION DES ORGANISMES LOCAUX DE TOURISME 44

I. L'étape de pré-création des organismes locaux de tourisme 44

1. Le tourisme en Indochine dans le contexte extrême-oriental des années 1910 44

2. Les missions de Rondet-Saint en Indochine au début des années 1910 44

3. Deux modèles d'organisation pour une bonne réception touristique en Indochine 45

4. Les premières réflexions pour créer un nouveau mouvement vers l'Indochine, isolée des grands courants touristiques 46

II. 1922 : l'encadrement et l'élaboration d'un plan d'action pour le développement du tourisme colonial 47

1. La naissance du tourisme aux colonies françaises 47

2. La circulaire ministérielle du 20 octobre 1922 déterminant la création des organismes locaux de tourisme 47

CHAPITRE TROISIEME 49

LA CREATION D'ORGANISMES DE TOURISME OFFICIELS EN INDOCHINE 49

I. Le comité central du tourisme, organisme le plus important du tourisme officiel, créé en 1923 .. 49

1. Les missions de consultation sur l'organisation touristique et sur les programmes généraux de l'administration 49

2. La composition du comité présidé par le gouverneur général de l'Indochine 50

3. Un rôle de l'administration renforcé au service de la qualité 50

4. Le comité central du tourisme : des résultats probants en dépit de réunions peu nombreuses 51

II. Le bureau exécutif du comité central du tourisme, organe officiel du tourisme indochinois 52

1. Des missions diverses 52

2. Le bureau central du tourisme indochinois, sous-organe exécutif du comité central du tourisme, créé en 1935 56

III. Les comités régionaux du tourisme 59

1. Les missions du comité régional du tourisme, organe consultatif des questions intéressant le tourisme local dans chaque territoire de l'Union indochinoise 59

2. Comité du tourisme au Langbian, en Annam 60

IV. Le bureau officiel du tourisme en Annam 61

1. Muséographie, formation des guides et propagande à l'étape de pré-création 62

2. L'œuvre réalisé par le bureau de l'office du tourisme en Annam 65

CHAPITRE QUATRIEME 70

LA CREATION D'ORGANISMES LOCAUX DE TOURISME 70

DANS LE SECTEUR PRIVE 70

I. « [L]'organe mi-officieux, mi-privé » : une association au statut ambigu 71

1. Le Bureau officiel du tourisme en Cochinchine (1926-1928) 71

2. Le bureau du tourisme en Indochine (1928-1931) 72

3. L'office du tourisme Indochinois depuis 1931 81

II. La section nord-Annam, Tonkin et Laos du Touring Club de France : une association française de tourisme créée en 1935 86

1. La mission du Touring Club de France en Indochine depuis 1910 86

2. La section Nord-Annam, Tonkin et Laos du Touring Club de France depuis 1935 87

III. Les syndicats d'initiative régionaux, organismes complétant l'association dite bureau du tourisme en Indochine 87

1. Les Syndicats d'initiative régionaux constituant une des conditions nécessaires au développement touristique 87

2. Aperçu sur les syndicats d'initiative-régionaux de l'Indochine 89

3. La création de la société des grands hôtels indochinois (1923-1930) par le syndicat d'initiative de l'Indochine 90

4. Syndicat d'initiative du nord indochinois 91

IV. Syndicats d'initiative régionaux en Annam 93

1. Études en 1930 en vue de la création et du fonctionnement des syndicats d'initiative régionaux destinés à développer le tourisme en Annam 93

2. Syndicat d'initiative de Dalat 95

V. Annam réparti à la fois en deux unions des syndicats touristiques de l'Indochine 95

1. Union des syndicats touristiques du nord-indochinois 95

2. L'Union des syndicats touristiques du sud-indochinois 97

VI. La fédération indochinoise des syndicats d'initiative 97

CONCLUSION DE LA PARTIE 99

PARTIE DEUXIÈME 101

LE DEVELOPPEMENT DE L'INDUSTRIE HOTELIERE 101

CHAPITRE CINQUIEME 102

DIRECTIVES DE LA MÉTROPOLE POUR LA MISE EN TOURISME 102

DANS SES COLONIES 102

I. Nécessité d'un équipement touristique 102

1. Aménagements touristiques 102

2. Premières réflexions sur l'aménagement touristique en Indochine 103

[..... 103

II. Du programme d'équipement touristique des colonies françaises en 1922 à celui de l'équipement hôtelier en Indochine en 1923 104

1. Les directives de la métropole pour la mise en place du tourisme aux colonies françaises 104

2. 1923 : la validation du programme d'équipement hôtelier en Indochine 104

CHAPITRE SIXIEME 108

PROGRAMME D'AMENAGEMENT HÔTELIER : LE CAS DE L'ANNAM DANS LE CONTEXTE DE L'INDOCHINE 108

I. Aménagement intérieur de l'Indochine et conditions d'accueil en faveur du tourisme 108

1. Les années 1910 : phase préliminaire de l'organisation hôtelière 110

2. Programme d'équipement hôtelier de l'Indochine pour la période de 1924 à 1926, constituant l'« armature hôtelière » 111

3. Octroi de prêts spéciaux en faveur de l'équipement hôtelier de l'Indochine (1930-1934) 114

II. L'exécution du programme d'aménagement hôtelier en Indochine 121

1. La conférence de 24 juillet 1923 encadrant le programme d'aménagement hôtelier 121

2. L'Annam et le Cambodge : les grands bénéficiaires du programme d'aménagement 122

III. La validation du programme d'équipement de la Route Mandarine 132

1. La grande artère de communication de l'Indochine traversant l'Annam : de la Route Mandarine initiée (1387) à la route coloniale n^0 1 (1895) 132

2. Le programme d'équipement de la Route Mandarine et l'équipement hôtelier 135

IV. Cambodge et Annam au cœur du contrat d'aménagement hôtelier le plus important de l'Indochine 143

1. Nécessité du contrat de 1 200 000 $ valable pour vingt ans (1924-1943) et son avenant, passés entre l'administration et la société des grands hôtels indochinois 143

2. Contrat du 30 janvier 1924 pour « trois hôtels neufs », dits hôtels principaux, à Angkor, Phnom-Penh et Hué et « à Djiring et Phanthiet deux hôtels ou bungalows dits hôtels secondaires » 145

3. Un avenant du 28 avril 1928 au contrat primitif de 1924 pour « trois hôtels neufs » dits hôtels de premier ordre à Phnom-Penh, Sieam Reap, à Dalat 150

V. Réactions du gouvernement général en matière de gestion hôtelière suite à la faillite de la société des grands hôtels indochinois en 1930 151

1. Fonctionnement rationnel du comité central du tourisme en 1931 depuis sa naissance en 1923 suite à la faillite de cette société 151

2. Inventaire des biens des hôtels et adaptation d'une méthode mixte de fonctionnement et de gérance hôteliers 152

CHAPITRE SEPTIEME 158

CREER UN ENSEMBLE D'HEBERGEMENTS MODESTES MAIS INDISPENSABLES AUX TOURISTES : L'EFFORT GOUVERNEMENTAL EN ANNAM DEPUIS 1922 158

I. L'Annam et la plus riche gamme d'hébergements d'Indochine 159

1. Des « Maisons de passagers » installées dans les endroits les plus reculées de l'Annam… mais à proximité du « 2e site touristique d'Indochine »..... 159

2. Des « chambres de passagers » au sein de la résidence administrative 160

II. Un rôle incontournable pour les bungalows administratifs et petits hôtels..... 161

1. Les bungalows administratifs : conception, mission et exploitation..... 161

2. Les bungalows prototypes de Tuyhoa, Quangngai et Donghoi au centre de l'Annam 167

3. Les petits hôtels de Tour Cham et de Vinh : une collaboration-clé entre l'administration et le secteur privé173

III. Les hôtels de l'Annam, parties intégrantes des travaux du programme d'aménagement hôtelier de l'Indochine 177

1. L'« Hôtel neuf de Nhatrang », ou grand hôtel de la plage de Nhatrang : un emplacement singulier sur la Route Mandarine 178

2. L'Hôtel de Phanthiet, complémentaire des missions du grand hôtel de la plage de Nhatrang..... 180

CHAPITRE HUITIEME..... 183

LE GROUPE D'HOTELS DE DALAT (LANGBIAN), REPRESENTANT LE POUVOIR COLONIAL183

I. Le groupe d'hôtels de Dalat au cœur des pays « moïs » et de la zone climatique du « sanatorium » 183

1. La création de Dalat et la confirmation de la présence des pouvoirs coloniaux français..... 183

2. Des hôtels modernes et bien équipés appartenant au gouvernement général et affermés à des concessionnaires 186

II. Langbian Palace (1916), hôtel administratif de luxe de premier ordre de l'Indochine 188

1. Le Langbian Palace avant son agrandissement 188

2. Le Grand hôtel de Dalat, annexe du Langbian Palace depuis 1925..... 189

3. L'exploitation du Langbian Palace prise en charge par la société des grands hôtels indochinois (1923-1930) 191

3.1. Sous la direction de la société française Frasseto & Sice (1923-1925)..... 191

3.2. Sous la direction de M. Féraudy (1925-1945) : une gérance directe après la faillite de la société des grand hôtels indochinois..... 192

4. Le Langbian Palace : une architecture conçue suivant le modèle parisien 194

III. Au service d'un public indochinois de petite bourse et de familles retenues en Indochine : l'hôtel du Parc..... 196

1. Le projet administratif de la construction d'un « Hôtel de second ordre de Dalat » (1923) 197

2. L'Hôtel du Parc, accessible aux familles indochinoises modestes… à côté du Langbian Palace, hôtel de luxe 198

IV. Des subventions publiques pour l'exploitation et l'aménagement du groupe des hôtels de Dalat depuis 1930 199

1. Des subventions plus importantes après la liquidation de la société des grands hôtels indochinois..... 199

2. La solution pour l'aménagement de ces hôtels depuis la faillite de cette société 200

CHAPITRE NEUVIEME 203

L'EMPIRE MORIN : UNE COLLABORATION INDISPENSABLE ENTRE L'ADMINISTRATION ET LE SECTEUR PRIVE EN MATIERES D'HOTELLERIE ET DE TOURISME..... 203

I. La première chaîne d'hôtels-magasins-cafés-restaurants-transports en Annam (1904-1951)..... 203

1. Le Grand hôtel Morin de Tourane, première pierre de l'empire Morin (1904) 206

2. Le Grand hôtel Morin de Bana à la première station d'altitude de l'Annam central (1923).....208

2.1. Les points d'intérêts de Bana, première station d'altitude de l'Annam central : la décision d'investissement des Morin frères.....208

2.2. Le Grand hôtel Morin de Bana construit sur fonds propres.....210

3. Du projet administratif de l'« Hôtel neuf de Quinhon » (1922) à l'édification du Grand hôtel Morin de Quinhon (1931).....215

4. Le Grand hôtel Morin de Bach Ma (1942).....217

4.1. Un prêt spécial du budget de l'administration pour la construction du Grand hôtel Morin de Bach Ma218

4.2. Le Grand hôtel Morin de Bach Ma au sein d'une « véritable station populaire » franco-annamite (1942) 222

5. Le Grand hôtel Morin de Nhatrang, le seul non régi par les MM. Morin.....225

II. Le grand hôtel Morin de Hué (1906), vitrine de la chaîne des hôtels de Morin frères..... 226

1. Historique, missions et œuvres.....226

2. Le projet de construction d'un « Hôtel neuf de Hué », cas exceptionnel du programme d'aménagement hôtelier de l'Indochine (1924-1926).....232

3. Le projet d'agrandissement du Grand hôtel Morin de Hué (1924-1931).....234

3.1 Les premiers échanges entre l'administration et les Morin frères en 1922 234

3.2. Le projet d'agrandissement du grand hôtel Morin de Hué de 1924 à 1931, fruits d'échanges et d'achat des terrains entre l'administration, M. Bogaert et les Morin frères 235

3.3 Le contrat signé en 1929 entre l'administration et les Morin frères pour le réaménagement et l'exploitation du Grand hôtel Morin à Hué 239

III. Les Morin frères et les prêts spéciaux de l'administration... pour la consolidation de leur empire en Annam 240

1. Des prêts spéciaux pour la construction et l'aménagement des grands hôtels Morin de Hué et de Quinhon240

1.1. Contourner la réglementation afin de conserver l'« armature hôtelière » de l'Indochine.....240

1.2. Les accords entre le gouvernement général de l'Indochine et MM. Morin pour la construction, l'agrandissent et l'exploitation de leurs hôtels 241

1.3. Morin Frères, grands bénéficiaires des prêts spéciaux du budget général de l'Indochine aux hôteliers du secteur privé 242

2. Les financements pour la construction de l'hôtel de Bach Ma en 1942 244

3. Wladimir Morin, « général en chef » de l'Empire Morin au Centre de l'Annam (1904-1943) 246

CONCLUSION DE LA PARTIE..... 250

PARTIE TROISIEME 255

TROIS BASES FONDATRICES POUR L'INGÉNIERIE DU TOURISME : LA GRANDE CHASSE, LES VALEURS CULTURELLES ET LA GROTTE DE PHONG-NHA..... 255

CHAPITRE DIXIEME : 256

COMMENT VENIR ET SE DEPLACER EN INDOCHINE ?..... 256

I. Caractéristiques et logistiques en faveur de la création des flux touristiques vers l'Indochine ... 256

1. L'Indochine : une position géographique privilégiée pour le « grand tourisme international » 257

2. Une accessibilité favorisant le développement touristique de l'Indochine 259

3. Les voies de communication reliant l'Indochine à l'Europe et l'Extrême-Orient 261

3.1. Des voies maritimes pré-dominantes.....261

3.1.1. La Compagnie des Messageries Maritimes et des Chargeurs Réunis : piliers des liaisons avec la France 261

3.1.2. Les compagnies étrangères de navigation assurant des lignes entre la France et l'Indochine.....263

3.1.3. Les compagnies indochinoises assurant les lignes maritimes de l'Indochine avec les grandes destinations du Pacifique 263

3.2. Des voies routières renforcées depuis l'achèvement des chemins de fer de l'Indochine en 1937 264

3.3. Les voies aériennes pour une clientèle touristiques extrêmement aisée 264

II. L'aménagement intérieur de l'Indochine et les conditions d'accueil en termes de communication touristique 265

1. Les réseaux routiers, voies de communication les plus importantes de l'Indochine 266

2. Les chemins de fer de l'Indochine et leur vedette, le « Transindochinois » 268

3. Les voies fluviales au service du tourisme 272

4. Des voies aériennes utilisées pour les grandes destinations touristiques et le sport aéronautique 272

4.1. Le projet de création de la ligne aérienne de Saïgon à Hanoï en 1927 273

4.2. Le tourisme aérien depuis 1929 : la ligne Saïgon-Angkor au service du grand tourisme international 274

III. L'Annam : une accessibilité et des infrastructures favorables au développement touristique ... 275

1. L'Annam et son emplacement incontournable pour le tourisme en Indochine 275

2. L'Annam au cœur des voies de communication traversant toute l'Indochine 276

CHAPITRE ONZIEME 278

LA GESTION DES FLUX TOURISTIQUES EN INDOCHINE PAR DES AMENAGEMENTS SPECIFIQUES 278

I. Les plans d'aménagement de l'Indochine 278

1. L'armature de l'équipement touristique : quatre régions de développement économique 278

2. Le plan d'aménagement touristique en faveur du tourisme en Indochine 280

II. Comment mieux canaliser l'afflux touristique en Indochine ? 283

1. État des lieux des flux du grand tourisme international vers l'Indochine 283

2. Saïgon, Haïphong et Réam : trois ports incontournables pour canaliser l'afflux touristique en Indochine 284

3. Le projet du port maritime de Camranh, en Annam, est-il la meilleure solution pour le développement touristique de l'Indochine en 1936 ? 286

3.1. Atouts du port de Camranh depuis les premières installations en 1902 287

3.2. L'aménagement du port de Camranh vers 1935 : de nouvelles possibilités pour le tourisme en Indochine ? 289

CHAPITRE DOUZIEME 291

L'ÉTABLISSEMENT DE CIRCUITS POUR L'INDOCHINE TOURISTIQUE 291

I. La création de circuits routiers en Indochine 292

1. Le circuit de Saïgon à Angkor 292

2. Le circuit de Saïgon à Hanoï 293

II. L'organisation des circuits touristiques en Annam 295

1. Hué, capitale de l'Annam, point de repère des deux sous-sections du circuit Saïgon-Hanoï traversant l'Indochine 295

2. L'Annam, point de passage pour le développement touristique de l'Indochine 296

2.1. Le parcours conduisant à la grande station d'altitude de Dalat, centre du tourisme cynégétique 297

2.2. Le parcours conduisant à Hué, capitale de l'Annam 298

2.3. Le parcours conduisant à Tourane, port le plus important de l'Annam 298

2.4. Le parcours traversant Quinhon-Nhatrang-Phanthiet, relais logistiques conduisant aux hauts plateaux de l'Annam, à Hanoï et à Saïgon 298

CHAPITRE TREIZIEME 300

LES ATOUTS PATRIMONIAUX DE L'ANNAM, PILIERS DU DEVELOPPEMENT TOURISTIQUE DE L'INDOCHINE 300

I. Des ressources patrimoniales permettant une diversité touristique 300
1. L'Indochine : des ressources patrimoniales culturelle et naturelle de grande qualité 300
2. L'Annam : des richesses patrimoniales satisfaisant tous les types de touristes 301
II. Hué, une des « trois des merveilles du monde [...] font la gloire de l'indochine » 303
1. Hué, passeport pour le tourisme culturel en Indochine 304
2. Le « Pass » déterminant de plan d'urbanisme de Hué et l'organisation de ses édifices 304
2.1. L'Animisme, base déterminante des pratiques rituelles annamites 304
2.2. Le culte des Ancêtres chez les Annamites 305
2.3. La réglementation rituelle de la Cour de Hué réunissant et représentant les rites de « son peuple » 306
3. La Hué touristique 308
3.1. « Hué […] captivante capitale » des empereurs Nguyen 308
3.2. Hiển Lâm Các, ambassadeur du Palais de Hué : les outils de communication touristique 308
3.3. Les tombeaux impériaux, « Versailles oriental » : une réputation identique au Palais impérial dans les éditions touristiques 311
3.4. Les musées impériaux de Hué : des caractères singuliers 316
3.4.1. Le « Musée impérial » au palais de Phung-Tien : une création destinée à renforcer la puissance coloniale au sein de la Cour d'Annam (1910) 316
3.4.2. Le Musée de Khai-Dinh, reflet de la politique patrimoniale liée aux collections et aux biens des musées de toute l'Indochine 318
3.4.2.1. L'Ecole française d'Extrême-Orient et l'échec de la politique d'appropriation des biens appartenant aux musées locaux de l'Indochine (1935) 319
3.4.2.2. Au service du « grand tourisme international » et la collaboration franco-annamite : le musée Khai-Dinh 323
3.5. Le Sacrifice de Nam Giao, chef d'œuvre décodant les valeurs institutionnelles de l'Empire d'Annam 325
3.5.1. L'origine et les valeurs de Lễ Tế Giao 325
3.5.2. L'Esplanade de Nam Giao : architecture et fonctionnement 326
3.5.3. L'Empereur, acteur du sacrifice de Nam Giao 327
3.5.4. Le cortège de Nam Giao : un spectacle grandiose pour la Cour impériale, pour « son peuple » et pour les touristes 329
II. La grotte de Phong-Nha, considerée comme « 2e site touristique de l'indochine » (1937) 330
1. La grotte de Phong-Nha, reconnue comme site touristique depuis 1921 331
2. La grotte de Phong-Nha, une place de choix dans l'Indochine touristique 333
IV. Valoriser les ressources cynégétiques de l'Annam pour rivaliser avec l'Afrique touristique ... 334
1. D'excellentes potentialités cynégétiques attirant une riche clientèle 335
1.1. L'Indochine : de grands terrains pour la chasse au gros gibier 335
1.2. « L'Annam est le paradis des chasseurs » 336
2. Des politiques patrimoniales permettant l'organisation de safaris : un atout pour le développement du tourisme cynégétique 337
2.1. Le modèle à adopter pour le tourisme cynégétique en Indochine 337
2.2. La politique patrimoniale en faveur de la faune, de la flore et du développement durable du tourisme 337
2.2.1. Une réglementation de la chasse nécessaire pour le développement durable du « grand tourisme international » 337
2.2.1.1. Une collaboration entre l'administration coloniale et la Cour d'Annam pour la réglementation de la chasse (1917) 338
2.2.1.2. La « Réglementation de la chasse et tourisme cynégétique notamment pour le marché américain à Dalat » 339
2.2.1.3. La réglementation de la chasse et l'ingénierie du tourisme cynégétique 341

2.2.2. La création des parcs nationaux et des « réserves naturelles intégrales » 346
CHAPITRE QUATORZIEME 349
L'INGÉNIERIE DU TOURISME EN ANNAM 349
I. Les techniques du tourisme cynégétique 349
1. L'Indochine face à l'Afrique : de grandes destinations de chasse du « grand tourisme international » ... 349
2. Le tourisme cynégétique en Annam : une destination préférée des riches « sportsmen » 350
3. Une collaboration de l'administration et du secteur privée pour organiser les techniques de tourisme cynégétique 351
3.1. L'administration et la création du « comité des chasses » et du « contrat de chasse intégral » pour l'Indochine 351
3.2. L'Association chargé de tourisme à Saïgon : un accueil spécialisé lié aux armes pour des « sportsmen » 353
4. L'organisation d'une expédition de chasse 354
4.1. Les plateaux de Djiring-Dran, de Cagne et du Langbian, paradis des chasseurs 355
4.2. Les administrateurs : organisateurs du tourisme cynégétique en Annam (1921) 355
4.3. L'organisation des expéditions de chasse au cœur des jungles du Langbian 356
5. La commercialisation des safaris pour les « riches sportsmen » 359
5.1. La Maison Didier et Defosse, une grande entreprise de chasse française 359
II. L'organisation des circuits du tourisme culturel dans la capitale de l'Annam 364
1. L'organisation des circuits touristiques au sein des sites impériaux : une collaboration indispensable entre l'administration et la Cour d'Annam 365
2. Peyssonnaux, double acteur du patrimoine et du tourisme en Annam 369
3. L'organisation en deux étapes de circuits touristiques au sein du Palais de Hué 372
3.1. Des circuits touristiques au sein du Palais de Hué assurés par le secteur privé dans les années 1910 373
3.2. Une organisation plus rationnelle des circuits touristiques depuis la naissance du tourisme indochinois 376
III. Deux études de cas illustrant l'ingénierie du tourisme en Annam central 382
1. 1936 : organisation touristique du plus grand événement culturel, sportif et touristique de l'Annam 382
1.1. La Foire de Hué - Grande semaine sportive - Sacrifice et cortège de Nam Giao 382
1.2. Une organisation touristique bien structurée et efficace 384
1.3. Une grande réussite en termes d'organisation hôtelière : une collaboration incontournable entre la résidence supérieure de l'Annam et les Morin frères 385
2. 1938 : Franconia, premier essai en direction du marché américain pour le tourisme culturel de masse ... 388
2.1. Une coordination directe entre le résident supérieur de l'Annam et la compagnie des Messageries Maritimes 389
2.3. Une validation par l'administration du programme de l'excursion 394
2.4. Une sécurité des circuits touristiques assurée notamment par le service des Travaux publics de l'Annam 400
2.5. La restauration : une ambassadrice de la culture français mais adaptée aux touristes américains 400
2.6. Le guidage : l'administration indochinoise et sa volonté d'orienter les impressions des touristes américains 402
IV. Les statistiques confirmant la place centrale du « tourisme intérieur » en Indochine 405
1. Avant 1937 : un marché américano-anglais dominant le « tourisme intérieur » 406
2. Depuis 1937 : changement d'afflux touristique et reclassement des destinations touristiques en Indochine 411
3. Un marché américain et français dominant le « tourisme intérieur » en Annam 420
CONCLUSION DE LA PARTIE 426
CONCLUSION GENERALE 433

SOURCES ET BIBLIOGRAPHIE 446
LISTE DES DOCUMENTS..... 464
LISTE DES ANNEXES..... 466
TABLE DE MATIERE..... 473
TOME 2 : ANNEXES.....482-646

Émergence et développement du tourisme en Annam (1910 - c. 1945)

Résumé :

Quand et comment le tourisme en Annam a-t-il été créé et développé ? Quels sont les liens qui unissent l'activité touristique dans ce protectorat français et celle de la métropole, dans le contexte plus large de l'Indochine et de l'ensemble des colonies françaises, d'une part, et de celui des autres pays (ex-)colonisés d'Extrême-Orient, et cela à des fins de comparaison ? Comment l'ingénierie du tourisme a-t-elle été conçue et mise en application ? Quelles sont les bases fondatrices des ressources patrimoniales de l'Annam mais aussi des politiques patrimoniales définies et menées en faveur de développement durable du tourisme ? Quels sont ses produits phares et ses marchés touristiques de première importance ? Le tourisme en Annam a-t-il des caractères spécifiques ou est-il lui-même une composante du tourisme en Indochine ? Enfin, en quoi le tourisme et le patrimoine peuvent-ils permettre de s'interroger sur les relations entre le pouvoir colonial et la Cour impériale ?

Cette thèse a pour vocation d'étudier le tourisme en Annam, protectorat français, durant la dernière partie de la période dite « française », des années 1910 à la fin de la Seconde guerre mondiale, et dans le contexte indochinois, en lien étroit avec les initiatives métropolitaines et les autres expériences coloniales françaises. Cette étude d'histoire et civilisations s'appuie avant tout sur une approche politique et culturelle de la réalité coloniale, sur la place et le rôle du tourisme dans la formation de la fameuse « idée coloniale » ayant été sous-estimée jusqu'ici, en dépit de quelques publications de qualité.

Notre thèse présente un point de vue serein, apaisé et apolitique sur certains des aspects de la colonisation française en Extrême-Orient : l'ingénierie du patrimoine et du tourisme en Annam, associée à un transfert de savoirs et de compétences de la métropole vers son protectorat asiatique.

Mots clés :

Tourisme (tourisme culturel, tourisme cynégétique), ingénierie du tourisme, patrimoine culturel, hôtellerie, statistiques touristiques, Indochine, Annam, Hué, Palais impérial de Hué, Langbian et Phong-Nha.

Emergence and development of tourism in Annam (1910 - c. 1945)

Summary :

When and how was tourism in Annam created and developed? What are the links between tourist activity in this French protectorate and that of the metropolis, in the broader context of Indochina and all the French colonies, on the one hand, and that of the other (ex-)colonized countries of the Far East, and this for comparative purposes? How was tourism engineering designed and implemented? What are the founding bases of the heritage resources of Annam but also of the heritage policies defined and carried out in favour of sustainable development of tourism? What are its flagship products and major tourism markets? Does tourism in Annam have specific characteristics or is it itself a component of tourism in Indochina? Finally, how can tourism and heritage raise questions about the relationship between colonial power and the Imperial Court?

This thesis aims to study tourism in Annam, French protectorate, during the last part of the so-called "French" period, from 1910 to the end of the Second World War, and in the Indochinese context, in close connection with metropolitan initiatives and other French colonial experiences. This study of history and civilizations is based primarily on a political and cultural approach to the colonial reality, on the place and role of tourism in the formation of the famous "colonial idea" having been underestimated so far, despite some quality publications.

Our thesis presents a serene, peaceful and apolitical point of view on some of the aspects of French colonization in the Far East: heritage and tourism engineering in Annam, associated with a transfer of knowledge and skills from the metropolis to its Asian protectorate.

Keywords :

Tourism (cultural tourism, hunting tourism), tourism engineering, cultural heritage, hospitality business, tourism statistics, Indochina, Annam, Hué, Imperial Palace of Hue, Langbian and Phong-Nha.

UNIVERSITÉ DE LA ROCHELLE

ÉCOLE DOCTORALE

EUCLIDE

Laboratoire CRHIA - EA 1163

THÈSE

présentée par :

NGUYEN Thi Thanh Nga

soutenue le 18 octobre 2019

pour l'obtention du grade de Docteur de l'Université de La Rochelle

Discipline : Histoire et civilisations

ÉMERGENCE ET DÉVELOPPEMENT DU TOURISME EN ANNAM (1910 - c. 1945)

Tome 2

JURY :

Laurent VIDAL	Professeur, Université de La Rochelle, président du jury
Jean-François KLEIN	Professeur, Université du Havre, rapporteur
Thi Mai TRAN	Professeure émérite, Université de Hué (Vietnam), rapporteure
Mickaël AUGERON	Maître de conférences, habilité à diriger des recherches, Université de La Rochelle, directeur de la thèse
Philippe LE FAILLER	Maître de conférences, habilité à diriger des recherches, Université d'Aix-Marseille, Ecole française d'Extrême-Orient

LISTE DES ANNEXES

N⁰	Nom des annexes	Nombre de pages/ Durée des films
1.	Plan de la salle de la réunion du comité central du tourisme de l'Indochine en date de 18 décembre 1932	1
2.	Office central du tourisme indochinois et ses bureaux de renseignements du tourisme officiel en 1938	2
3.	Budget 1928 du bureau officiel du tourisme en Indochine	1
4	Programme d'aménagement d'hôtels de tourisme en Indochine de 1924 à 1926, validé par le gouverneur général	3
5.	La Route Mandarine	1
1.	La Route Mandarine en 1919	1
2.	La Route Mandarine en 1931	1
6.	Remarques sur l'hôtellerie en Annam à la fin de la deuxième décennie du vingtième siècle	4
7.	Hôtellerie en Indochine à la fin des années trente du XX^{e} siècle	1
8.	Aperçu sur l'hôtellerie en Annam dans le contexte indochinois, à la fin de la troisième décennie du vingtième siècle	6
9.	Cambodge et Annam au cœur du contrat passé entre le gouvernement général de l'Indochine et la société des grands hôtels indochinois en 1924 constituant l'armature de l'hôtellerie en Indochine	2
10.	Dépenses du gouvernement général pour les vingt ans d'exploitation (1924-1943) de la société des grands hôtels indochinois pour les cinq hôtels constituant l'armature de l'hôtellerie de l'Indochine	1
11.	La société des grands hôtels indochinois	
1.	« Timbre abonnement titres Indochine » de cette société	1
2.	Hôtels tenus par cette société en 1928	1
3.	« l'Indochine est le paradis du touriste Grâce aux hôtels exploités par la société des grands hôtels indochinois » en 1930	1

12.		Etudes de type de bungalows à créer dans les centres éloignés en Indochine en 1931	1
13.		Grand hôtel de la plage de Nhatrang	1
14.		Langbian Palace	
	1.	Langbian Palace dans les années trente	1
	2.	Langbian Palace perd son charme après son innovation en 1943	1
	3.	« Dalat Palace heritage hotel », aujourd'hui	1
15.		Hôtel du Parc	
	1.	Hôtel du Parc d'autrefois	1
	2.	« Du Parc hotel Dalat » (Novotel Dalat), aujourd'hui	1
16.		Langbian Palace et hôtel du Parc	1
17.		Cartographie de la chaîne d'hôtels des Morin frères en Annam	1
18.		« Propagande » sur de la chaîne des hôtels Morin	
	1.	Logos de la chaîne des hôtels Morin	1
	2.	Publicité de la chaîne des hôtels Morin en 1933	1
19.		Grand hôtel Morin de Tourane	
	1.	Grand hôtel Morin de Tourane en 1914	1
	2.	Grand hôtel Morin de Tourane à l'époque postcoloniale	1
20.		Station d'altitude de Bana	
	1.	Chronologie de la station d'altitude de Bana	6
	2.	Cheminement de Tourane à Bana en 1925	1
	3.	Plan du centre urbain de Bana en 1921	1
21.		Hôtel Morin de Bana	
	1.	Photographie prise dans la cour de l'hôtel Morin de Bana en 1924	1
	2.	« Annam, Ba Na, 1929 - les escaliers de l'hôtel Morin »[1]	1
22.		Grand hôtel Morin de Quinhon	1

[1] SALLET, *Hôtel Morin de Ba Na*, 1929. (En ligne : http://www.aavh.org/?p=224)

23.		Station d'altitude de Bach Ma	1
	1.	Panneau d'interprétation « chronologie et plan d'aménagement de la station d'altitude de Bach Ma »	
	2.	Film " Marcel Richard, l'un des premiers pionniers de Bach Ma"	09'30''
	3.	Film " Valorisation du patrimoine, l'exemple de la résidence du docteur Hồ Đắc Di »	09'27''
24.		Grand hôtel Morin de Bach Ma	
25.		Emplacement stratégique du bâtiment de Bogaert, construit en 1901 devenu le grand hôtel Morin de Hué en 1906	1
26.		« Comptoir général des articles de consommation », activité principale de l'hôtel Guérin juste avant qu'il soit vendu et transformé en grand hôtel Morin de Hué en 1906	1
27.		Grand hôtel Morin de Hué	
	1.	Grand hôtel Morin de Hué en 1914	1
	2.	Grand hôtel Morin de Hué vu de ses 4 angles en 1935	1
	3.	Hôtel Saïgon Morin en 2019	1
28.		Plan d'aménagement du grand hôtel Morin de Hué dressé le premier juillet 1922 et validé en 1925	1
	1.	Plan de la « façade de développement sur cours » du grand hôtel Morin de Hué	1
	2.	Plan du rez-de chaussée du grand hôtel Morin de Hué	1
	3.	Détail de l'escalier du grand hôtel Morin de Hué	1
29		L'Indochine et les principales voies de communication	1
30.		Les voies d'accès maritimes vers l'Indochine et les grandes compagnies de navigation en 1910	1
31.		La ligne d'Extrême-Orient vers 1903	1
32		Lignes maritimes régulières reliant les ports de l'Indochine aux principaux ports voisins du Pacifique	
	1.	Evolution des lignes maritimes régulières reliant les ports de l'Indochine aux principaux ports voisins du pacifique de 1931 (à gauche) a 1939 (à droite)	1

2.	Ces lignes maritimes et les compagnies de navigation tant françaises qu'indochinoises	2
33.	Renseignements pratiques sur les voies aériennes en service de la destination indochinoise en 1938	2
34.	Carte de l'Indochine : Routes, chemins de fer et phares vers 1933	1
35.	Les voies routières de l'Indochine	
1.	Carte de réseau de routes coloniales en Indochine en 1921	1
2.	Les principales routes de l'Indochine en 1933	1
3	Carte des routes, des chemins de fer et des phares en 1933	1
3.	Carte du réseau routier de l'Indochine en 1937	1
36.	Chemins de fer de l'Indochine	
1.	Chemins de fer de l'Indochine en 1910	1
2.	Les étapes de construction du « Transindochinois » avant 1914	1
3.	Réseau des chemins de fer de l'Indochine en 1925	1
4.	Chemin de fer et routes en 1931 parcourant les sites patrimoniaux importants de l'Indochine	1
5.	Le tourisme en Indochine en 1939 : routes et chemins de fer	1
37.	Construction et mise en service des lignes ferrées d'Indochine, du point de vue touristique	3
38.	Projet de ligne aérienne de Saïgon à Hanoï en 1927	
1.	Carte de la ligne aérienne de Saïgon à Hanoï en projet en 1927	1
2.	Description de la ligne aérienne Saïgon à Hanoï en projet en 1927	1
39.	Liste des provinces de l'Annam, au point de vue touristique	1
40.	Carte routière de l'Annam en 1937	1
41.	Carte d'aménagements de l'Indochine en faveur de l'économie générale en 1925	1

42.		Angkor, Hué et la baie d'Along, « Trois Merveilles du Monde […] font la gloire de l'Indochine »[2].	1
43.		Carte de Saïgon, grand point de relai au croisement des deux grands courants touristiques mondiaux	1
44.		Emplacement de la baie de Camranh	1
45.		Installation à la baie de Camranh en 1914	1
46.		Des excursions aux environ de Camranh	1
47.		Rites cultuels (PRODETOUR Hué 2)	
	1.	Les cérémonies culturelles (panneau d'interprétation)	1
	2.	Les pratiques rituelles sous la dynastie des Nguyen	10'05''
48.		Les curiosités de Hué dans une publicité touristique	
49.		Hien Lam Cac au fil du temps dans les guides touristiques	1
	1.	Les neuf urnes dynastiques devant Hien Lam Cac en 1914	1
	2	Hien Lam Cac en 1921	1
	3.	Hien Lam Cac vu de The Mieu en 1926	1
	4.	Hien Lam Cac vu de la cour des Générations en 1931	
	5.	Hien Lam Cac vu de la cour des Générations en 1939	
50.		Hien Lam Cac	
	1.	Le pavillon Hien Lam Cac	1
	2.	Les escaliers de Hien Lam Cac	1
	3.	Les colonnes reliant les trois étages	1
	4.	Hien Lam Cac, film en 3D	8'21''
51.		Dépliants touristiques sur les tombeaux impériaux édités par le bureau officiel de tourisme de Hué	
	1.	Dépliant du tombeau impérial de Gia-Long (édité en 1938)	1
	2.	Dépliant du tombeau impérial de Minh-Mang (édité en 1938)	1
	3.	Dépliant du tombeau impérial de Thieu-Tri (édité en 1939)	1

[2] « Publicité », *Extrême-Asie*, revue indochinoise illustrée, organisme officiel de Bureau du Tourisme en Indochine, mai 1930.

4. Dépliant du tombeau impérial de Tu-Duc (édité en 1939) 1

5. Dépliant du tombeau impérial de Dong-Khanh (édité en 1939) 1

6. Dépliant du tombeau impérial de Khai-Dinh (édité en 1939)

52. Les tombeaux impériaux dans l'ensemble des sites touristiques de Hué

1. Les tombeaux impériaux dans l'ensemble des sites touristiques de Hué (1914) 1

2. Les tombeaux impériaux dans l'ensemble des sites touristiques de Hué cent ans plus tard (2014) 1

53. Deux tombeaux impérieux déterminant le plan d'aménagement des tombeaux de la dynastie Nguyen

1. Tombeau de l'empereur Gia-Long

1. Plan du tombeau impérial de Gia-Long, dressé par le ministère des travaux publics de la dynastie Nguyen vers le XXe siècle 1

2. Vue aérienne du tombeau de l'empereur Gia-long 1

2. Tombeau de l'empereur Minh-Mang

1. Plan du tombeau impérial de Minh-Mang, dressé par le ministère des Travaux publics de la dynastie Nguyen vers le XXe siècle 1

2. Tombeau impérial de Minh-Mang et ses valeurs géomanciennes 1

3. Vue aérienne du tombeau de l'empereur Minh-Mang 1

4. La géomancie déterminant l'architecture du tombeau de l'empereur de Minh-Mang

54. Une des collections du musée Khai-Dinh en 1926 1

55. Musée au palais de Phung-Tien

1. Pendule occidentale au cœur des collections impériales au palais de Phung-Tien en 1928 1

2. Collections au sein du Palais impérial de Hué : au palais de Phung-Tien et au temple de Hung-Mieu 1

56. Esplanade de Nam Giao

	1.	Plan d'organisation rituelle du sacrifice de Nam Giao	1
	2.	Esplanade de Nam Giao (exposition numérique sur Klynt)[3]	
	3.	Caractère chinois pour designer l'empereur	1
57.		Cortège de Nam Giao	
	1.	Cortège de Nam Giao (exposition numérique sur Klynt)4	
	2.	Attente du cortège de Nam Giao devant le grand hôtel Morin de Hué en 1939	1
58.		Ensemble des grottes de Phong-Nha-Kebang	1
	1.	Plan de la grotte de Phong-Nha en 1923	1
	2.	Sondoong, la grotte la plus grande du monde	1
	3.	" 'good morning america' explores world's largest cave "	5'59''
59.		Publicité confirmant la chasse comme une des ressources touristiques de l'Indochine	1
60		Carte cynégétique pour Sud-Annam, Cochinchine et Cambodge	1
61.		Voies d'accès à Dalat et carte cynégétique en 1920	1
62.		Parcs nationaux de refuge et réserves temporaires en Annam en 1931	1
63.		Gaur, un des plus beaux trophées de chasse en Indochine	1
64.		Personnel pour une expédition de chasse aux gros gibiers	1
65.		Logistique pour les safaris	
	1.	Bungalow de chasse au cœur de la jungle en service du safari n° 1, de la maison Didier et Defosse	1
	2	Tentes de campement et restauration dans la jungle et le safari n° 2	1
66.		« Big game hunting and fishing questionnaire », Questionnaire sur la chasse aux gros animaux et la pêche à la ligne d'« American express »	3
67.		La résidence supérieure de l'Annam abritant depuis 1925 le bureau officiel du tourisme	1

[3] Du PRODETOUR Hué 2

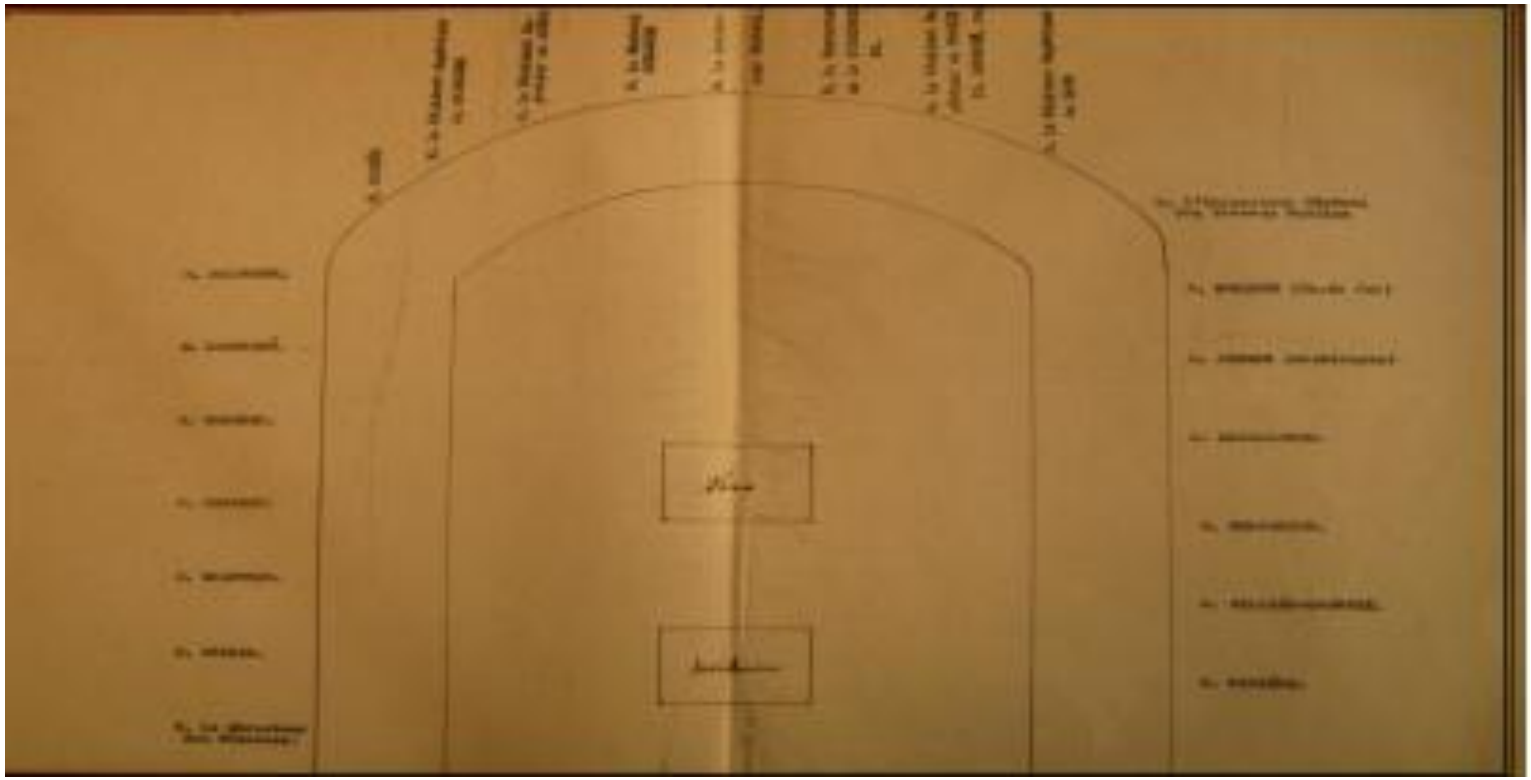
[4] Du PRODETOUR Hué 2

68.		Cheminement entre le Palais impérial et le bureau du tourisme	1
69.		Cheminement de la visite du Palais impérial dans les années 1910	1
70.		Circuits touristiques de Hué et de ses alentours	
	1.	Programme propose pour la visite de Hué et de ses alentours en 1914	1
	2.	Distances kilométriques des excursions dans les environs de Hué en pousse-pousse et en automobile (1914-1925)	1
71.		Cheminements presque identique de la visite du Palais impérial dans les années 1930	1
	1.	Cheminement en 1931	
	2.	Cheminement en 1939	
72.		Cheminements des circuits touristiques du palais impérial de Hué de c. 1910 à c. 1940	1
73.		Circuits touristiques à Hué et dans ses environs établis en fonction de la disponibilité des touristes	2
74.		L'hébergement pour les touristes « européens » pendant le plus grand évènement de l'Annam (du 26 février à 9 mars 1936)	1
75		La société des transports automobiles du centre-Annam	1
76.		Moyens de transports pour les touristes du Franconia à Hué en 1938	
	1.	Automobiles en attente de 251 touristes américains du Franconia le 22 mars 1938 devant la gare de hue pour la visite des tombeaux impériaux	1
	2.	Pouces en attente de 251 touristes américains du Franconia le 22 mars 1938 devant la gare de Hué pour la visite de Hué	1
77.		Programme de la croisière américaine du Franconia établi le 28.10.1937 par l'agent général de la compagnie des Messageries Maritimes à Tourane	2
78.		Programme de la croisière américaine du Franconia validé le 15 janvier 1938 par l'administration	2
79.		Statistique du mouvement touristique des touristes venant de l'extérieur en Indochine du 1er janvier 1919 au 1er octobre 1931	1

80.	Les dix premières sources du marché de « tourisme réceptif » en Indochine du 1er janvier 1919 au 1er octobre 1931	1
81.	Le marché américano-anglais dominant du « tourisme intérieur » en Indochine pour la période 1919-1931	1
82.	1937-1938 : surcroît considérable du nombre des touristes venant de l'extérieur en Indochine	1
83.	Les touristes américains dominant les dix marchés les plus importants du « tourisme réceptif » de l'Indochine en 1937	1
84.	Les touristes français de France dominant les dix marchés les plus importants du « tourisme réceptif » de l'Indochine en 1938	1
85.	Statistiques des touristes français (de France) et étrangers visitant les différents pays de l'union indochinoise de 1936 à 1938	1
86.	Flux touristiques dans les différents pays de l'union indochinoise de 1936 à 1938	1
87	Touristes débarqués directement en Annam de janvier 1936 à janvier 1937	1

.

ANNEXE 1 : PLAN DE LA SALLE DE LA REUNION DU COMITE CENTRAL DU TOURISME DE L'INDOCHINE DU 18 DECEMBRE 1932



Source: ANOM, GGI, L 91 60096, 1932, Désignation des membres du comité central du tourisme, Réunion du 18 décembre 1932 à Hanoï.

.

ANNEXE 2.

OFFICE CENTRAL DU TOURISME INDOCHINOIS ET SES BUREAUX DE RENSEIGNEMENTS DU TOURISME OFFICIEL EN 1938

L'office central du tourisme indochinois à Saïgon joue un rôle central et de tête de réseau en matière de l'organisation du tourisme. Puis, Hanoï, Hué font le rôle de succursales par leur bureau officiel du tourisme à la Résidence supérieure.

Pays	**Centre d'intérêts touristiques**	**Bureaux de renseignements**
Annam	Dalat (Altitude de 1 475m)	Saïgon: Office central du tourisme indochinois, 22, rue Lagrandière, Saïgon Hué : Bureau officiel du tourisme à la Résidence supérieure ; Dalat : syndicat d'initiative
	Hué, capitale de l'Annam	Bureau officiel du tourisme à la Résidence supérieure ; Office central du tourisme indochinois, 22, rue Lagrandière, Saïgon
	Tourane	La Résidence; Office central du tourisme indochinois, 22, rue Lagrandière, Saïgon
Cambodge	Ruines d'Ankgor	Syndicat d'initiative pour le tourisme au Cambodge à l'hôtel le royal à Phnom-Penh ; Office central du tourisme indochinois, 22, rue Lagrandière, Saïgon
	Phnom-Penh	Syndicat d'initiative pour le tourisme au Cambodge à l'hôtel le royal à Phnom-Penh ; Office central du tourisme indochinois, 22, rue Lagrandière, Saïgon
Cochinchine	Cholon	Office central du tourisme indochinois, 22, rue Lagrandière, Saïgon

	Saïgon	Office central du tourisme indochinois, 22, rue Lagrandière, Saïgon
Laos	Luang-Phrabang (altitude de 350m)	La Résidence supérieure à Vientiane ; Office central du tourisme indochinois, 22, rue Lagrandière, Saïgon
	Vientiane	La Résidence supérieure à Vientiane ; Office central du tourisme indochinois, 22, rue Lagrandière, Saïgon
Tonkin	Haïphong	La Résidence-Mairie supérieure à Hanoï ; L'Union des syndicats touristiques du nord-indochine à la galerie du crédit foncier ; Office central du tourisme indochinois, 22, rue Lagrandière, Saïgon
	Hanoï	La Résidence supérieure à Hanoï ; L'Union des syndicats touristiques du nord-indochine à la galerie du crédit foncier ; Office central du tourisme indochinois, 22, rue Lagrandière, Saïgon
	Lao-kay	La Résidence à Lao-Kay ; Office central du tourisme indochinois, 22, rue Lagrandière, Saïgon
Paris	Bureau de renseignement du centre national du tourisme, dont le siège est à 127, avenue des Champs Elysée – Paris (8^{e})	
Source : La France touristique, thermale, climatiques- France d'outremer, *Indochine (Annam, Cambodge, Cochinchine, Laos-Tonkin). Renseignement sur les stations françaises climatiques-Thermales – Touristiques*, Paris, Fascicule 23, Imprimée en France, 1939, 56 p.		

ANNEXES 3. LA ROUTE MANDARINE

- **3. 1. La Route Mandarine en 1919 ;**
- **3.3. La Route Mandarine en 1931.**

ANNEXE 3. 1. LA ROUTE MANDARINE EN 1919

.

Source: Collection du Vieux Hué, *L'Annam, notice touristique*, Hanoï, Imprimerie d'Extrême-Orient, 1919, 10 p.

.

ANNEXE 3.2. LA ROUTE MANDARINE EN 1931

Source: Office indochinois du tourisme, *La Route Mandarine, une route de 2567 km*, Paris, Imprimeur Atlantique, vers 1931, 10 p.

ANNEXE 4 : REMARQUES SUR L'HOTELLERIE EN ANNAM À LA FIN DE LA DEUXIEME DÉCENNIE DU VINGTIÈME SIÈCLE

INVENTAIRE RÉALISÉ EN 1931

Par son emplacement stratégique, l'Annam est pourvu des hôtels et des bungalows de la route mandarine permettant de maintenir une continuité de relations dans les pays de cette colonie. Cet inventaire ne constitue qu'un premier pas dans l'aménagement touristique dans la colonie française en Extrême-Orient.

Localité	Hôtel/bungalows	Nombre de chambres	Prix/ Chambre av bain/jr	Pension complète par jour/ch sans douche ni bain + 3 repas en piastre[5]	Description	Hôtels, bungalows construits et aménagés et par l'administration indochinoise
Bana	Morin frères, Bana	de 25 à 32[6]		8,5	Il n'y a que des chambres sans douche ni bain avec salle de bains dans l'établissement.	
Banmethuot	Hôtellerie du grand cerf	8		9	Il n'y a que des chambres sans douche ni bain avec salle de bains dans l'établissement.	
	Bungalow	4		7		
Dalat	Langbian Palace	32[7]	de 6 à 12	10	Chambres sans douche ni bain (à partir de 6$) Chambres avec bain (12$)	x
	Grand Hôtel de Dalat	?	de 2,5 à 12		chambres sans douche ni bain (à partir de 2,5$) 5 $ par jour et par personne pour la pension complète	x
	Hôtel d'Annam	?		6,5	Chambres sans douche ni bain	

[5] Une piastre vaut 10 francs français en 1931.

[6] Cet hôtel possède de 22 chambres en 1925 (selon Amis du Vieux Huê, Berthe et Gayet-Laroche, *Bana, la station d'altitude de l'Annam,* Extrait de l'Éveil économique de l'Indochine, 1.3.1925) puis 30 chambres en 1932.

[7] Le Langbian-Palace possède de 32 chambres en 1925.

	Hôtel du Parcs	68				x
Djiring	Auberge de Djiring ou Bungalow de Djiring	?	2	5	Il n'y a que des chambres (2$) sans douche ni bain avec salle de bains dans l'établissement.	
Donghoi	Bungalow de Donghoi	?	de 4 à 8		Chambres sans douche ni bain (3$) Chambres avec bain (4$)	x
Hué	Grand hôtel de Hué ou Grand hôtel Morin de Hué	62	de 6 à 8	de 9 à 12	Chambres sans douche ni bain (4) Chambres avec bain (de 6 à 8$) Dans ce prix compris le ventilateur.	Cet hôtel privé est modernisé avec l'appui matériel de l'administration.
	Hôtel de la gare	?	2,5	8	Il n'y a que les Chambres avec bain	
Kontum	Bungalow de Kontum	?	de 1 à 1,3	4	Chambres sans douche ni bain (1$) Chambres avec bain (1,3$) Sans petit-déjeuner	
Nhatrang	Grand hôtel beau rivage	26	de 3 à 4	de 7,5 à 8	Il n'y a que des Chambres avec douche (3$) et Chambres avec bain	
	Hôtel du Khanh hoa	?	2	9$ pour 2 personnes	Chambres sans douche ni bain (2$)	
	Hôtel de la plage à Nhatrang					Ne pas être encore ouvert en 1931.
Nhuongsen (Nghean)	Nhuongsen	?	de 1,5 à 2		Chambres sans douche ni bain (1,5$) Chambres avec bain (2$) *Etablissement (petit hôtel) tenu par Nguyen Thi*	

					Le	
Phanthiet	Hôtel de Phanthiet	?	de 3 à 5	8	Chambres sans douche ni bain (3,5$) Chambres avec douche (4,5$) et chambre avec bain (5p$)	x
Quangngai	Bungalow de Quangngai	Passé de 5 à 17 ch	de 2,5 à 3	7,6	Chambres sans douche ni bain (2,5$) Chambres avec bain (3$)	x
Quangtri	Hôtel du lion	?	2	6,5	chambres sans douche ni bain (2$) Chambres avec bain (2$)	
	Grand hôtel des Caps (à Cuatung)	?		8	Il n'y existe que la possibilité pour les pensions (chambres + 3 repas) dans les chambres avec douches de 8 $	
	Un bungalow de Dongha[8]					x
Quinhon	Hôtel de Qui-Nhon ou Hôtel Morin de Qui-Nhon	30	de 6 à 8	de 9 à 12	Chambres sans douche ni bain (4-6$) Chambres avec bain (6-8$)	Cet hôtel privé est construit entièrement à l'aide d'avances administratives remboursables en 12 ans.[9]
	Hôtel du commerce	?	de 3,5 à 4	de 7 à 9	Chambres sans douche ni bain (3,5-4$)	

[8] La situation budgétaire a restreint considérablement l'effort administratif : c'est ainsi notamment que le bungalow de Dongha, bien que complètement achevé en ce qui concerne le bâtiment et ses abords immédiats, n'a pu cependant être ouvert aux voyageurs par suite de l'impossibilité de le meubler ou s'est trouvée l'administration. Cependant pour limiter dans la mesure du possible, le préjudice que cette situation cause aux touristes, l'administration locale de 1'Annam a été invitée à lancer un appel d'offres prévoyant l'obligation pour le concessionnaire d'acheter le mobilier, en échange du bail du longue durée qui lui serait octroyé. Il faut souhaiter pour la cause du tourisme que malgré cette obligation, l'appel d'offres dont il s'agit puisse réussir et qu'un exploitant soit désigné.

[9] ANOM, GGI, 60112, 1931.9.18, Rapport de présentation au Comité central du tourisme. Réunion tenue le 18 septembre 1931 à Saïgon.

Thanhhoa	Hôtel Raynaud		2,5		Chambres sans douche ni bain (2,5$) ventilateur en supplément. Pas de service de restauration.	
	Hôtel Hoang Duc Truong		2		Chambres sans douche ni bain (2$) Chambres avec bain (2$)	
	Hôtel Raynaud (Samson-Thanhhoa)		de 2,5 à 4		Chambres sans douche ni bain (2,5-3-4$) ventilateur 15$ par mois Pas de service de restauration.	
Tourane	Hôtel Morin Frères		6		Chambres sans douche ni bain (6$)	
	Hôtel de la victoire		de 2,5 à 3		Chambres sans douche ni bain (2,5-3,5$) ventilateur 1$ pour supplément Pas de service de restauration.	
Tour Cham	Hôtel Tour Cham		2	5,9	Chambres sans douche ni bain (2$)	
Tuyhoa	Bungalow de Tuyhoa		de 2 à 2,5	4	Chambres sans douche ni bain (2$) Chambres avec bain (2,5$)	x
Vinh	Grand Hôtel de Vinh		de 1,5 à 3	8	Chambres sans douche ni bain (1,5-2,5$) Chambres avec bain (3$)	
	Hôtel des Alliées Vinh		1,5	4,9	Chambres sans douche ni bain (1,5$) Chambres avec bain (1,5$)	
Cualo	Grand Hôtel Cualo Plage			8	Le seul produit forfaitaire : pension complète pour chambres sans douche ni bain	

Sources :

- ANOM, GGI, L, 84, 60666, 1931, Office indochinois du Tourisme et de la propagande, *Liste des hôtels et bungalows de l'Indochine*, Hanoï, 1931,16 p ;

- ANOM, FOM, c.594, d.582. 1931.3.9, Rapport de présentation au comité central du tourisme, le 9 mars 1931 au sujet de l'organisation du tourisme en Indochine. Ce rapport est effectué par le Directeur de l'Office indochinois du Tourisme et de la Propagande ;
- ANOM, GGI, 60112, 1931.9.18, Rapport de présentation au Comité central du tourisme. Réunion tenue le 18 septembre 1931 à Saïgon ;
- ANV4, RSA, 3575. 1931.9.18, Rapport relatif à l'exploitation des hôtels et bungalow appartenant à l'Administration, rapport de présentation au comité central du tourisme en Indochine ;
- Amis du Vieux Huê, Berthe et Gayet-Laroche, « Bana, la station d'altitude de l'Annam », *L'Éveil économique de l'Indochine*, 1.3.1925 et
- « Grand Hôtel de Bana », *L'Éveil économique de l'Indochine*, 29.5.1932.

ANNEXE 5. **APERCU SUR L'HOTELLERIE EN ANNAM DANS LE CONTEXTE INDOCHINOIS, À LA FIN DE LA TROISIÈME DÉCENNIE DU VINGTIÈME SIÈCLE**		
INDOCHINE EN 1938	**122 hébergements au total, sans compter les 19 maisons de passagers :** ▪ 83 hôtels, ▪ 33 Hôtels Bungalows ▪ 5 bungalows ▪ 1 auberge	**2 494 chambres, sans compter celles de quatre hôtels à Tonkin et au Cambodge[10] et les dix-neuf maisons de passagers, offrant 38 chambres. Les derniers occupent une place tellement particulière que nous les consacrerons une partie à part.** ▪ 2 215 chambres : 83 hôtels, ▪ 215 chambres : 33 hôtels Bungalows ▪ 62 chambres : 5 bungalows ▪ 2 chambres : 1 auberge
Tonkin	**30 hébergements au total** : 30 hôtels,	**748 chambres, sans compter celles les deux hôtels à Fan-Si-Pan et Hotel Sontay (Namdinh), restant en mystère.** 748 chambres : 30 hôtels, Hanoï, Haïphong, Doson et Tamdao en occupent la majorité. Hanoï : 8 hôtels avec 350 chambres Haïphong : 3 hôtels avec 144 chambres Doson, station d'altitude : 2 hôtels de 64 chambres (Grand Hôtel : 44 et Le Pagodon : 20) Tamdao : 1 hôtel de la cascade d'Argent avec 60 chambres (cet inventaire n'est pas complet) : Bungalows dans le Haut-Tonkin
C**ochinchine**	**24 hébergements au total** : 13 hôtels,	**683 chambres** 608 chambres : 13 hôtels, 75 chambres : 11 Hôtels Bungalows

[10] Dont il nous manque des sources pour préciser le nombre des chambres.

	11 Hôtels Bungalows	Saïgon et Cap St-Jacques en occupe la majorité. Saïgon : 9 hôtels avec 519 chambres Cap St-Jacques : 2 hôtels avec 76 chambres
Cambodge	**22 hébergements au total** : 9 hôtels, 12 Hôtels Bungalows 1 Bungalow	**370 chambres, sans compter celles des deux hôtels à Phnom-Penh, restant en mystère.** 247 chambres : 10 hôtels, 75 chambres : 12 Hôtels Bungalows 48 chambres : 1 Bungalow Angkor - Sieam Reap et Phnom-Penh en occupent la majorité. Angkor - Sieam Reap : 2 hôtels et 1 Bungalow avec 126 chambres Phnom-Penh: 5 hôtels avec 128 chambres. Il est à noter que les chambres des 2 hôtel Oriental et Hôtel du Petit Paris ne sont pas inventés (considérées comme zéro).
Laos	**8 hébergements au total** : 1 hôtel, 6 Hôtels Bungalows 1 Bungalow	**44 chambres** 3 chambres : hôtel Chatenet à Paksong 37 chambres : 6 Hôtels Bungalows 4 chambres : 1 Bungalow
Annam	**38 hébergements au total :** 30 hôtels, 4 Hôtels Bungalows 3 bungalows 1 auberge	**649 chambres** 609 chambres : 30 hôtels, 28 chambres : 4 Hôtels Bungalows 10 chambres : 3 bungalows 2 chambres : 1 auberge Dalat, Hué, Nhatrang, Quinhon, Phanthiet occupent la majorité d'hôtels et d'autres types

		d'hébergement en Annam. Dalat : 4 hôtels avec 150 chambres (non compris les villas des particulier) Hué : 2 hôtels avec 78 chambres (cet inventaire n'est pas complet) Nhatrang: 3 hôtels avec 59 chambres Qui-Nhon : 3 hôtels avec 49 chambres Phanthiet: 2 hôtels avec 35 chambres	
HÔTELLERIE EN ANNAM EN DÉTAILS			
Location	**Nom de l'hôtel**	**Nombre de chambres**	**Description sur le service de restauration et divers**
Bana	Hôtel Morin	30	petit déjeuner, 0 $ 60 ; déjeuner, 2 $ 20 ; dîner, 2 $ 20.
Bangoi	Auberge Amposta	2	Petit-déjeuner, 0 $ 50 ; déjeuner, 1$60 ; dîner, 1$70.
	Hôtel de Bangoi	4	petit déjeuner, 0 $ 40 déjeuner, 1 $ 70 dîner, 1 $ 70.
Bellevue	Hôtel de Bellevue	4	Bellevue, près de Dran, sur la route de Dalat à Phanrang or « *Pas d'hôtel. Bungalow* »[11]
Cualo	Grand Hôtel	19	petit déjeuner, 0 $ 50 ; déjeuner, 2 $; dîner, 2 $.
Cuatung	Grand Hôtel des Caps	9	Petit-déjeuner, 0 $ 50 ; déjeuner, 2 $; dîner, 2 $.
	Hôtel de la Plage	9	9 chambres ; petit déjeuner, 0 $ 50 ; déjeuner, 1$90 ; dîner, 1$90.
Dalat	Langbian Palace	38	150 chambres à Dalat en 4 hôtels dont seulement les deux Langbian et hôtel du parc sont communiquées dans les outils de communication et inventaires des hôtels. Outre
	Hôtel d'Annam	12	

[11] TAUPIN, *Guide touristique général de l'Indochine* (Guide alphabétique Taupin), Hanoï, Edition G. Taupin & Cie, 1937, p. 28.

	Hôtel du Parc	70	ces 150 chambres, ce guide ne mentionne pas les villas gérées par les particularités a Dalat.
	Grand hôtel de Dalat	30	
Djiring	Hôtel du Braïan	6	petit déjeuner, 0 $ 60 ; déjeuner, 2 piastres ; dîner 2 piastres.
Dongha	Bungalow	4	petit déjeuner, 0$ 45 ; déjeuner, 1$75 ; dîner, 1$75.
Donghoi	Bungalow	4 mais 5 ch[12]	petit déjeuner, 0$.30 ; déjeuner, 1 $ 70 ; dîner, 1$70.
Faifoo	Bungalow	2	
Hué	Grand Hôtel de Hué ou Grand Hôtel Morin Frères de Hué	70	déjeuner, 2 piastres ; dîner, 2 piastres.
	Hôtel de la Gare	8	Petit-déjeuner, 0 $ 50 ; déjeuner, 1 $ 20 ; dîner, 1 $ 20.
	78 chambres à Hué et cet inventaire n'est pas complet		
Muongsen	Hôtel Bungalow	4	Déjeuner, 1$50 ; dîner, 1 $ 50. Situé à 45 km de Cuarao, Nghean
Nhatrang	Grand Hôtel Beau Rivage	23	59 chambres en 3 hôtels à Nhatrang « Hôtel Cong-An ». 10 chambres. Petit déjeuner, 0 $ 50 ; déjeuner, 1$20 ; dîner,
	Grand Hôtel de la Plage[13]	20	

[12] TAUPIN, *Guide touristique général de l'Indochine* (Guide alphabétique Taupin), Hanoï, Edition G. Taupin & Cie, 1937, 450 p.

[13] 18 chambres mais 6 salles de bains en 1930 (selon ANOM, GGI, L, 60654, 1930, Inventaires chiffrées du mobilier et du matériel des grands hôtels indochinois).

	Hôtel Công-An	10	1$20. « Hôtel du Dragon ». 6 chambres. Petit déjeuner, 0 $ 40 ; déjeuner, 1$50 ; dîner, 1$50.
	Hôtel du Dragon	6	
Phanthiet	Grand Hôtel	12	35 chambres en 2 hôtels à Phanthiet Grand Hôtel. Petit déjeuner, 0 $ 50 ; déjeuner, 1$80 ; dîner, 2 $ 00. « Hôtel de Ngoc-Lam ». Petit-déjeuner, 0 $ 50 ; déjeuner, 1 $ 80 ; dîner, 1 $ 80. Ces 2 hôtels appartenant à la Société de Crédit Sud-Indochinois.
	Hôtel de Ngoc-Lâm	25	
	Hôtel du Centre	33	
Quangngai	Hôtel Bungalow	20	Petit-déjeuner, 0 $ 50 ; déjeuner, 1$80 ; dîner, 1$80. Bungalow administratif, à l'entrée Sud de la ville. Bureau du Tourisme (Commissariat de Police).
Qui-Nhon	Hôtel Terminus	3	Cet hôtel pourrait être ouvert au public en 1938 car il n'est pas inventorié dans le Guide Taupin publié en 1937.
	Grand Hôtel de Qui-Nhon ou Hôtel Morin Frères	32 mais Mais 34 ch selon *Guide Taupin* (p260)	34 chambres Petit déjeuner, 0 $ 35 ; déjeuner, 1 $ 75 ; dîner, 1$75.
	Hôtel d'Annam	8	Petit déjeuner 0 $ 50 ; déjeuner, 1 $ 30 ; dîner, 1 $ 30.
	Grand Hôtel du Commerce	12	12 chambres.

			Petit déjeuner, 0$5 0 ; déjeuner, 1$50 ; dîner, 1$50.
	49 chambres au total à Qui-Nhon		
Pleiku	Hôtel Bungalow	3	3 chambres. Petit déjeuner, 0 $ 50 ; déjeuner, 1$50 : dîner, 1$50
Samson	Hôtel de la Plage	30 Mais 20 ch selon *Guide Taupin* (p271)	« « Hôtel de la Plage » : 20 chambres. Petit-déjeuner, 0 $ 50 ; déjeuner, 1$75 ; dîner, 1 $ 75. »[14]
	Hôtel Torrent		Cet hôtel n'est pas inventorié dans la liste des hôtels publiés par Office central du tourisme indochinois via le guide *Glimpses of a great touriste country French-Indo-China at the beginning of 1938*
Thanhhoa	Hôtel Reynaud	10 ch en 1938 Mais 8 ch selon Guide Taupin (p307)	Petit-déjeuner, 0$50 ; déjeuner, 1$50 ; dîner, 1 $50.
Tourane	Grand Hôtel de Tourane ou	47	Petit-déjeuner, 0 $ 50 ; déjeuner. 2 piastres ; dîner, 2 piastres.

[14] TAUPIN, *Guide touristique général de l'Indochine* (Guide alphabétique Taupin). Hanoï, Edition G. Taupin & Cie 1937, p. 271.

	Grand Hôtel Morin Frères de Tourane		
Tourcham	Hôtel Lam A-Tan	8	Petit-déjeuner. 0 $ 50 ; déjeuner. 1 $ 60 ; dîner, 1$60.
Tuyhoa	Hôtel Bungalow	5	Petit déjeuner, $30 ; repas, 1$70.
Vinh	Grand Hôtel	20	Petit déjeuner, 0 $ 50 ; déjeuner, 2 piastres ; dîner, 2 piastres.
	Taverne impériale ou Hôtel Impérial, selon le Guide Taupin en 1937	6	Petit déjeuner, 0$50 ; déjeuner,' 1 $ 75 ; dîner, 1$75.

Source :

- Office central du tourisme indochinois, *Glimpses of a great tourist country French-Indo-China at the beginning of 1938,* Saïgon, s.m.d, 1938, 68 p.

- TAUPIN, *Guide touristique général de l'Indochine* (Guide alphabétique Taupin), Hanoï, Edition G. Taupin & Cie, 1937, 450 p.

ANNEXES 6. LA SOCIETE DES GRANDS HOTELS INDOCHINOIS

- **6.1. « Timbre abonnement titres Indochine » de la société des grands hôtels indochinois ;**
- **6.2. Hôtels tenus par la société des grands hôtels indochinois en 1928 ;**
- **6.3. « L'Indochine est le paradis du touriste grâce aux hôtels exploités par la société des grands hôtels indochinois » en 1930.**

ANNEXE 6.1. « TIMBRE ABONNEMENT TITRES INDOCHINE » DE LA SOCIÉTÉ DES GRANDS HÔTELS INDOCHINOIS

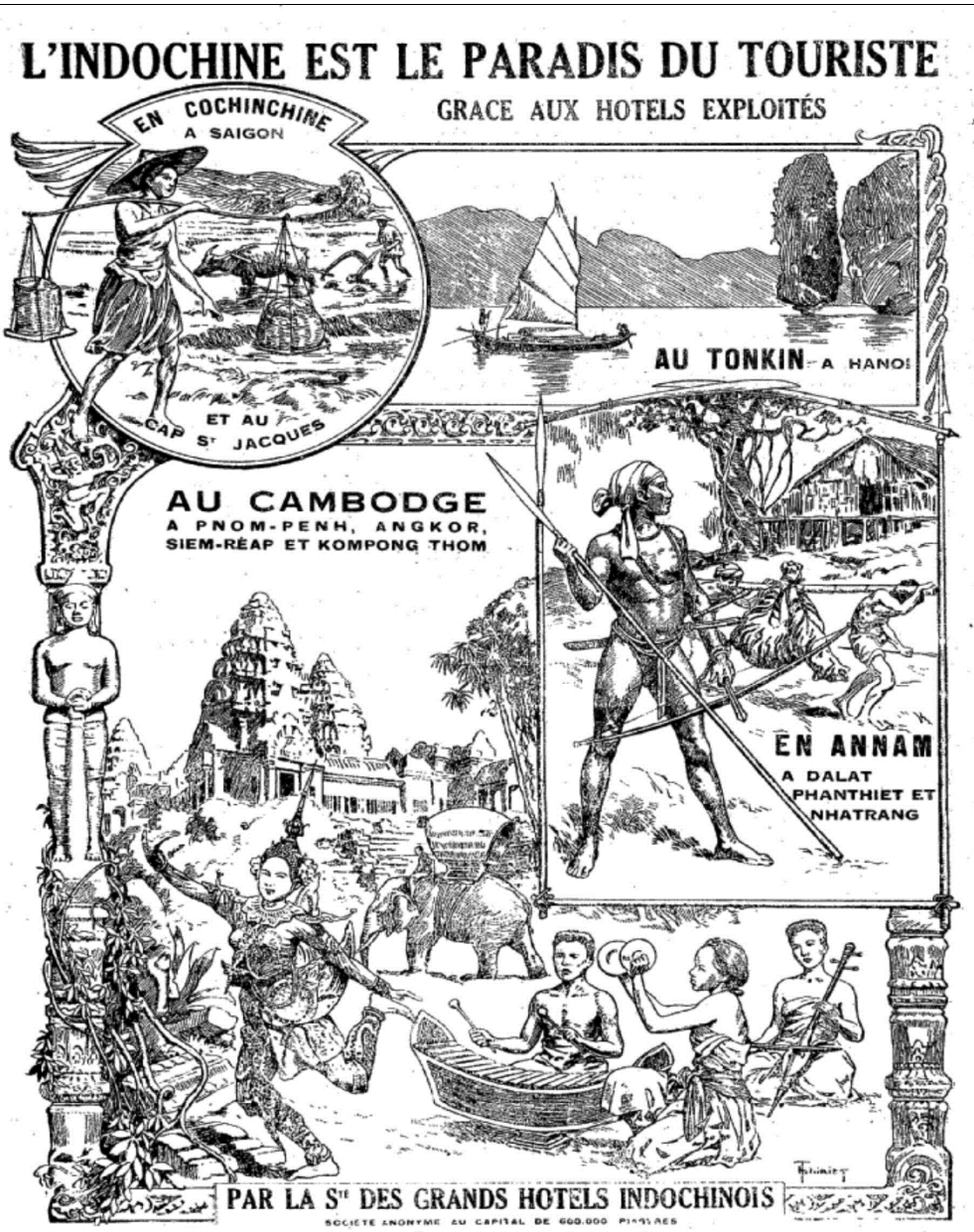
Source : En ligne : .www.entreprises-coloniales.fr/empire/Coll._Peter_Seidel.pdf.

.

ANNEXE 6.2. HOTELS TENUS PAR LA SOCIETE DES GRANDS HOTELS INDOCHINOIS EN 1928

Source : « L'Indochine », *Revue économique d'Extrême-Orient*, 20 mai 1928.

6.3. « L'INDOCHINE EST LE PARADIS DU TOURISTE GRÂCE AUX HÔTELS EXPLOITÉS PAR LA SOCIÉTÉ DES GRANDS HÔTELS INDOCHINOIS » EN 1930



Source : *L'Éveil économique de l'Indochine*, 17 février 1929 et 18 mai 1930.

ANNEXE 7 : GRAND HOTEL DE LA PLAGE DE NHATRANG

3004. NHATRANG - ANNAM — Grand Hôtel de la Plage, façade nord

Source: En ligne : https://www.yumpu.com/en/document/read/10339543/indochinas-hotels.

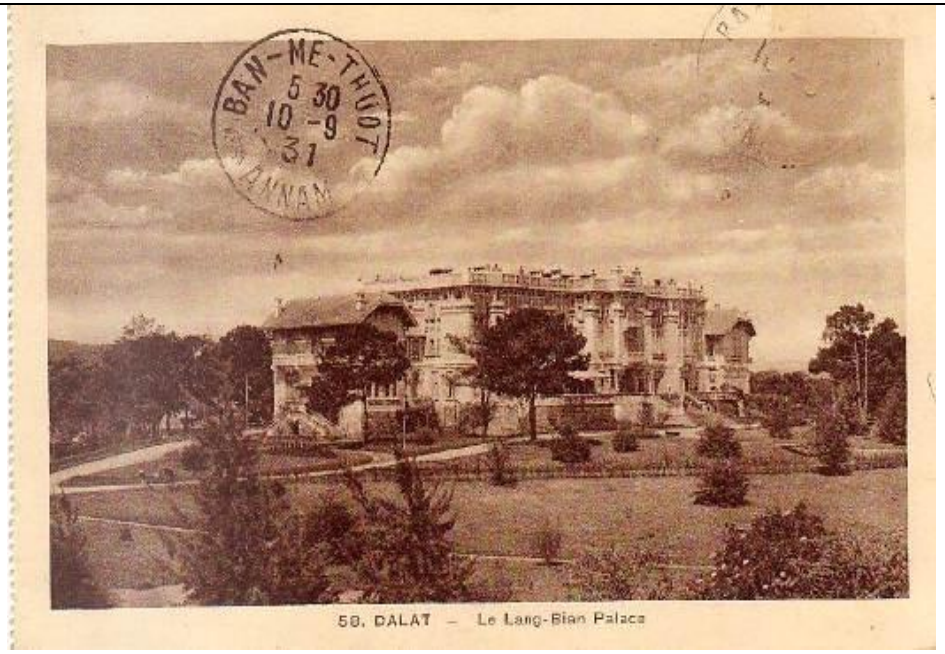
ANNEXES 8 : LANGBIAN PALACE

- **8.1. Langbian Palace dans les années trente ;**
- **8.2. Langbian Palace perd son charme depuis son innovation en 1943 ;**
- **8.3. “Dalat Palace heritage hotel”, aujourd’hui.**

ANNEXE 8.1. LANGBIAN PALACE DANS LES ANNÉES TRENTE

Langbian sert déjà depuis 1934

« *FULL BOARD (Rooms with bath and further commodities)*
***Cinéma parlant, dancing, concert, tennis, etc.* »[15].**



Source : En ligne : https://www.yumpu.com/en/document/read/10339543/indochinas-hotels.

Source : En ligne : http://belleindochine.free.fr/images/Dalat/LangbianPalace.jpg.

[15] *Europe Asia*, guide touristique et commercial, juin 1934, p. 34.

.

ANNEXE 8.2. LANGBIAN PALACE PERD SON CHARME DEPUIS SON INNOVATION EN 1943

Source : En ligne : http://www.entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Dalat-Langbiang_Palace.pdf.

.

ANNEXE 8.3. “DALAT PALACE HERITAGE HOTEL”, AUJOURD’HUI

Source : En ligne : https://www.booking.com/hotel/vn/dalat-palace.fr.html.

ANNEXE 9. HÔTEL DU PARC

- **9.1. Hôtel du Parc d'autrefois**
- **9.2. Du Parc hotel Dalat (novotel dalat) d'aujourd'hui**

ANNEXE 9. 1

HÔTEL DU PARC D'AUTREFOIS

Source : En ligne : https://www.akpool.fr/cartes-postales/27073591-foto-carte-postale-lt-dalat-vietnam-htel-du-parc.

http://saigon-vietnam.fr/indochine_8/dalat-hotel-parc.jpg

Source : En ligne : http://entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Dalat-Hotel_du_Parc.pdf.

ANNEXE 9.2 : DU PARC HOTEL DALAT (NOVOTEL DALAT) D'AUJOURD'HUI

Source : En ligne :
https://www.google.com/search?q=novotel+Dalat+booking.com&rlz=1C1CHNY_viVN823FR824&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=0ahUKEwj25dK40a7hAhVPrxoKHRFTARgQ_AUIDygC&biw=1280&bih=608#imgrc=Uy1qRCRwjHWQbM:

.

ANNEXE 10 : LANGBIAN PALACE ET HOTEL DU PARC

Au premier plan, le Langbian Palace. Au second plan, l'Hôtel du Parc.

Source : En ligne : http://entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Dalat-Hotel_du_Parc.pdf.

ANNEXES 11. « PROPAGANDE » SUR DE LA CHAINE DES HOTELS MORIN

- **11.1. Logos de la chaîne des hôtels Morin ;**
- **11.2. Publicité de la chaîne des hôtels Morin en 1933.**

ANNEXE 11.1. LOGOS DE LA CHAINE DES HÔTELS MORIN

Source :

- En ligne : https://www.yumpu.com/en/document/read/10339543/indochinas-hotels (logos à gauche et au milieu).
- En ligne : http://www.aavh.org/wp-content/uploads/2014/01/000-6-AP001739-LIGHTMorin-Husson.jpg (logo à droite).

.

ANNEXE 11.2. PUBLICITÉ DE LA CHAINE DES HÔTELS MORIN EN 1933

Grands Hôtels du Centre-Annam

MORIN-FRÈRES

PROPRIÉTAIRES

GRAND HÔTEL DE HUÉ : complètement reconstruit, bel emplacement et comprenant 70 chambres de 3 à 6$50 par jour, appartements de luxe avec tout le confort moderne, grande Salle de Café avec magnifique terrasse, Belle salle de restaurant, arrangements spéciaux pour familles et longs séjours.

GRAND HÔTEL DE TOURANE : comprenant 40 chambres de 2$50 à 6$50 par jour, grandes chambres confortables avec tout le confort moderne, eau courante et ventilation électrique. — Le mieux situé, belle vue sur le fleuve, cuisine bourgeoise. Arrangements spéciaux pour familles et séjour prolongé.

GRAND HÔTEL DE QUINHON : complètement neuf avec tout le confort moderne, grandes chambres de luxe, eau courante, éclairage et ventilation électrique, grande salle de Café, avec magnifique terrasse et vue sur la Mer, Plage à 30 mètres. Cuisine bourgeoise. Prix modérés.

HÔTEL DE BANA : La plus saine station d'altitude de l'Indochine située à 1.450 mètres et jouissant de l'air de la Montagne et de l'air marin, superbes vues sur les Montagnes Moïs et sur la baie de Tourane, ouvert du 1er Juin au 30 Septembre. Repos absolu. Cuisine soignée.

ÉTABLISSEMENTS MORIN-Frères

N. B. — *Dans les prix indiqués ci-dessus, sont compris la ventilation électrique ainsi que tous les Bains.*
Chaque Hôtel ayant ses Frigos peut donner une nourriture saine et excellente ainsi que des Boissons bien rafraîchies.

Source : « Publicité », *L'Éveil économique de l'Indochine*, le 25 juin 1933.

ANNEXES 12. GRAND HOTEL MORIN DE TOURANE

- **12.1. Grand hôtel Morin de Tourane en 1914 ;**
- **12.2. Grand hôtel Morin de Tourane à l'époque postcoloniale.**

.

ANNEXE 12.1. GRAND HÔTEL MORIN DE TOURANE EN 1914

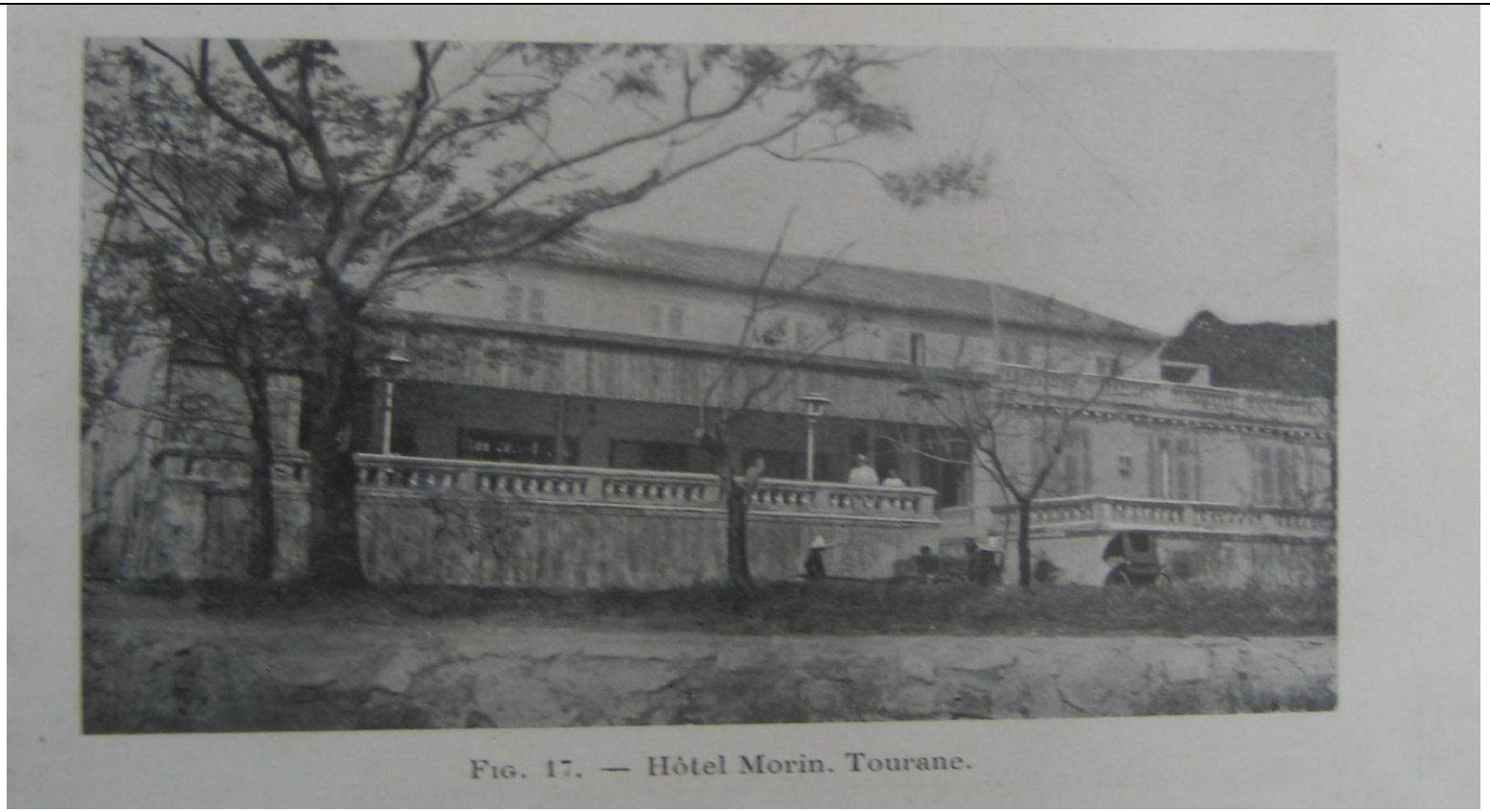


Fig. 17. — Hôtel Morin. Tourane.

Source : EBERTHARDT, *Guide de l'Annam*, Paris, A. Challamel Editeur, Librairie Maritime et Coloniale, 1914, figure 17.

.

ANNEXE 12.2. GRAND HOTEL MORIN DE TOURANE A L'EPOQUE POSTCOLONIALE

Grand hôtel de Tourane, à gauche en 1964 et « Grand Tourane hotel » à droite en 2019

Source : En ligne :
http://www.angelfire.com/de/HMM365Vietnam/histvn64.html.

Source : En ligne.
https://www.google.com/search?q=Grand+hotel+de+Tourane+booking&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=0ahUKEwiu8u-O7aLiAhUv1eAKHeucANQQ_AUIECgD&biw=1920&bih=1089#imgrc=mB_zbsTnFxC5hM

ANNEXE 13. STATION D'ALTITUDE DE BANA

- **13.1. Chronologie de la station d'altitude de Bana ;**
- **13.2. Cheminement de Tourane à Bana en 1925 ;**
- **13.3. Plan du centre urbain de Bana en 1921.**

.

ANNEXE 13.1. CHRONOLOGIE DE LA STATION D'ALTITUDE DE BANA

L'Indochine possède au total neuf stations d'altitude dont sept sont considérées comme principales et deux régionales[16]. La station de Bana est la première station d'altitude possible pour l'Annam central. Elle se situe à proximité de la mer. Elle est presque aussi élevée que celle de Dalat mais moins humide que celle de Tamdao. Bien que la station d'altitude de Bana ne soit qu'une station d'été et à intérêt très local, elle fait partie des stations d'altitude principales de l'Union indochinoise. Elle est ouverte du 15 juin au 30 septembre chaque année.

1900 :

- mission de recherche d'un emplacement dans le massif annamitique d'un sanatorium au centre de l'Annam, effectuée par le capitaine Debay (24.1-19.7.1900), suite à la demande du gouverneur général Doumer en février 1900[17]. Cette mission n'aboutit pas.

1901 :

- missions de topographie et de reconnaissances[18] effectuées, sous les ordres du gouverneur général Doumer en décembre 1900, par le capitaine d'infanterie de marine Debay (de 13 février 1901 à 8 août 1901). Elle a pour but de chercher l'emplacement d'un sanatorium au centre de l'Annam;

Avril 1901 :

- découverte par M. Debay d'un emplacement possible pour un sanatorium dans le massif de la haute vallée de Tuy

[16] Bana (Annam),1 450 m ; 1 280 m ; Bokor (Cambodge), 1 060 m ; Chapa (Tonkin), 1 500 m ; Dalat (Annam), 1 475 m ; Tam-Dao (Tonkin), 980 m, Mau-Son (Tonkin), 1 200 m ; Tran-Ninh (Laos), 1 650 m; Bach Ma (Annam) 1 450m; et Bavi (Tonkin), 1280 m. Bach Ma et Mau-Son sont les stations régionales.

[17] Cette mission est la suite de celles effectuées de 1894 à 1895 sous la direction de M. Debay (pour trouver une solution pratique reliant Tourane au Mékong et un itinéraire propice à l'établissement d'une route et même d'une voie ferrée entre Tourane et Hué). De 7 septembre 1894 à 19 avril 1895, M. Debay fait pendant 180 jours de marche environ et sillonne entre 1800 m à 2000 m. Il est important de signaler qu'il étudie de 1890 à 1892 les questions qui intéressent l'Indochine. En 1890, il forme le projet d'aller visiter les régions montagneuses de l'Annam, par lesquelles, il serait possible d'aborder les bassins du Mékong. Dès son retour en France en 1892, il commence les démarches en vue d'obtenir toutes les facilités pour réaliser ce projet. Il quitte la France le 10 juillet 1894 pour Tourane le 20 août 1894.

[18] ANOM, GGI, ANAM, L 4 (RSA n^0 4224(II), 1901, Rapport du 16 août 1901 du capitaine Debay au GGI relative à la mission de recherche d'un sanatorium dans l'Annam central, 8 p.

	Loan ;
1901 :	▪ études pendant un an des conditions climatiques du site par M. Debay ;
	▪ installation par M. Debay des trois cases à 1360 mètres d'altitude et d'une grande case en prévision d'un court séjour qu'aurait dû y faire M. Doumer ;
	▪ installation par M. Debay d'un sentier à Bana, qui est ultérieurement aménagé peu à peu en chemin de chaises à porteurs ;
1902 :	▪ définition des avantages de Bana par rapport aux autres emplacements possibles du centre de l'Annam pour un sanatorium ;
20 août 1902 :	▪ proposition de M. Debay au gouverneur général Doumer pour le choix du massif de Lo Dong (Bana) pour l'établissement d'une station d'altitude
1904 :	▪ promulgation de la circulaire n^{0} 503 le 15 novembre 1904 du gouverneur général de l'Indochine donnant les directives d'après lesquels doit être poursuivie en premier lieu l'installation des stations sanitaires maritimes, en suite celles des stations sanitaires d'altitude
	▪ installation de M. Cosserat, au sommet de Bana afin de s'entretenir des reconnaissances de M. Debay et d'y étudier des arbres à latex (hévéas) ;
1906 :	▪ suite de l'étude des arbres à latex, effectuée par MM. Demar, sur le long du sentier Debay pour étudier les arbres à latex ;
31 janvier 1912	▪ promulgation d'un arrêté le 31 janvier 1912 constituant la montagne de Bana en réserve forestière[19]
1915 :	▪ mission d'inspection du service Forestier sur les restes du sentier Debay, au service d'un projet de reconstruction (de 23

[19] SALLET, *Annam, Ba Na, 1929 - La montée vers la station d'altitude*. (En ligne : http://www.aavh.org/?p=223)

	à 27 août 1915)
	▪ installation d'un poste de garde près de l'emplacement de la vieille case Debay ;
1916 :	▪ mission du docteur Gaie, directeur du service de santé de l'Annam et remise du premier rapport médical sur la future station.
1917-1918 :	▪ amélioration du sentier d'accès, menée par le service forestier de l'Annam;
1917 :	▪ installation d'une « case rudimentaire » par M. Galtier, résident de Faifoo ;
	▪ confirmation d'une amélioration très sensible pour la santé de M. Galtier après un séjour d'un mois au sommet de Bana ;
1917-1918 :	▪ construction d'un nouveau chemin principal par un tracé très amélioré qui a un double but : touristique et économique
1919 :	▪ décision de remplacer le tracé Debay (qui passait par Tuy Loan et Hoi Viet) par un nouveau tracé, passant par Cao Son et An Loi
	▪ aménagement d'un espace sur une crête en vue d'un établissement de cure alpestre
	▪ premiers relevés de terrains effectués par le service des travaux publics pour un plan de lotissement (37 lots) la même année et plus tard le plan de la station d'altitude de Bana
27 mai 1919 :	▪ arrêté du gouverneur général de l'Indochine du 27 mai 1919 permettant de prélever une parcelle pour le futur centre de villégiature, sur la réserve forestière de Bana
Juillet 1919 :	▪ achèvement des travaux de construction du premier chalet en dur de M. Beisson, avocat à Tourane. La décision d'y construire le premier chalet est prise après qu'il ait fait un séjour de 18 jours au poste de garde du service forestier. Ce chalet est construit par un entrepreneur annamite.

1920 :	▪ mission des docteurs Sallet, Raynaud et Marque et remise d'un rapport de qualité confirmant que Bana possède toutes les qualités requises pour rétablir la santé, face au dur climat de la plaine
	▪ proposition de certaines installations ou mesures indispensables du point de vue sanitaire mais les dépenses ne sont pas prévues au budget.
1920	▪ lotissement sommaire du massif de Tuy Loan par le résident de Faifoo et depuis cette date, les constructions s'y multiplient.
1921	▪ approbation du plan du centre urbain de Bana par le résident supérieur de l'Annam le 23 juillet 1921
	▪ construction de l'hôtel Morin à Bana
	▪ première présentation de la station d'altitude de Bana dans les publications à vocation touristique. « *Une station d'altitude vient d'être créée sur un plateau du massif de Bana, à 1.400 mètres au-dessus du niveau de la mer* »[20].
Vers 1922	▪ début des travaux de construction d'une route d'accès de 25 km permettant d'aboutir au village situé au pied de la montagne de Bana d'où l'on atteint le sommet en chaise ou à cheval. Ces travaux sont effectués sous la direction de M. Vissac, ingénieur des Travaux Publics à Tourane
1923 :	▪ rendre carrossable le tronçon de cette route conduisant vers la côte 200 du « *Nui Bana* »
	▪ restauration d'un pont au pied de la montée
	▪ ouverture d'un hôtel de 22 chambres de la Maison Morin (mai 1923)
1924 :	▪ mise en service de la route d'accès permettant de réduire d'une heure le trajet de montée. Les gens peuvent depuis 1924

[20] Collection du Vieux Hué, *L'Annam, guide du touriste, Hanoï*, Imprimerie d'Extrême-Orient, 1921, p. 101.

	quitter Tourane à 5h du matin et arriver à Bana, avant 11 heures.
	▪ début d'un grand développement de Bana
	▪ un lotissement provisoire sur les pitons[21]
	▪ Bana possède sept bancs en ciment armé, une dizaine de poteaux, peints au coaltar noyés à la base dans un mortier de ciment (destinés à supporter par la suite des belvédères), une quinzaine de villas[22] et un grand hôtel Morin de Bana.
1925	▪ construction des pavillons[23]
1926	▪ séjour de villégiature estivale de six cents européens à la station d'altitude de Bana
1929	▪ construction d'un court tronçon sur un km menant au sommet, mission impossible à cause d'un éboulement
1932	▪ aménagement, par le service forestier, d'un réseau de jolis sentiers forestiers et de promenades permettant aux touristes de faire des ballades et des excursions
1936	▪ reprises des travaux de route grâce au concours financier de la municipalité de Tourane
	▪ installation de nouvelles villas
1936-1938	▪ travaux de construction permettant une infrastructure constituant le centre d'urbanisme de Bana :

[21] La résidence de Faifoo distribue des pitons à tous ceux qui en font la demande.

[22] Ces villas en chaumières sont simples mais confortables.

[23] Il s'agit des pavillons des Douanes et Régies, des Messageries Maritimes, de la résidence de Faifoo, de M. Pellissier, du services des Travaux Publics, du service Forestier, de M. Bession, de la banque de l'Indochine, de la Poste, des Chemin de fer, du service de la Santé, de M. M Fiard (des thés), de Bogaert (chaux du Lang-tho), de Brandela (de la Standard Oil, Tourane), de Gayet-Laroche, etc.

	- une douzaine de chantiers de villas - un bureau de Poste, Télégraphe et Téléphone en matériaux durs ouvert sur une place fleurie - un poste forestier ; - une infirmerie que dirige en permanence des Français ; - un poste de garde indigène chargé de la surveillance sur l'hygiène du centre ; - une église ; - un camp militaire installé pour plus de cent hommes avec maisons d'officiers et sous-officiers ; - un hôtel avec électricité et eau courante dans les chambres et un magasin aussi largement approvisionné que celui de Tourane. « *Tout cela constitue une ossature autour de laquelle la station peut doubler de volume… et peut porter plus de constructions qu'il n'en faudra jamais pour les besoins à satisfaire* »[24]. « *Bana rajeuni, revivifié, n'est plus le centre endormi des années passées (plus de 20.000 journées de villégiature en 1937)* »[25]
1938	▪ route d'accès devenue carrossable jusqu'à la côte 900 m. Plusieurs kilomètres au-delà sont améliorés. ▪ aménagement suffisant de la station d'altitude de Bana. ▪ prévision de créer des grandes routes desservant les crêtes où les nouveaux quartiers (le Kanan au nord, le Crapaud à l'ouest) sont installés.

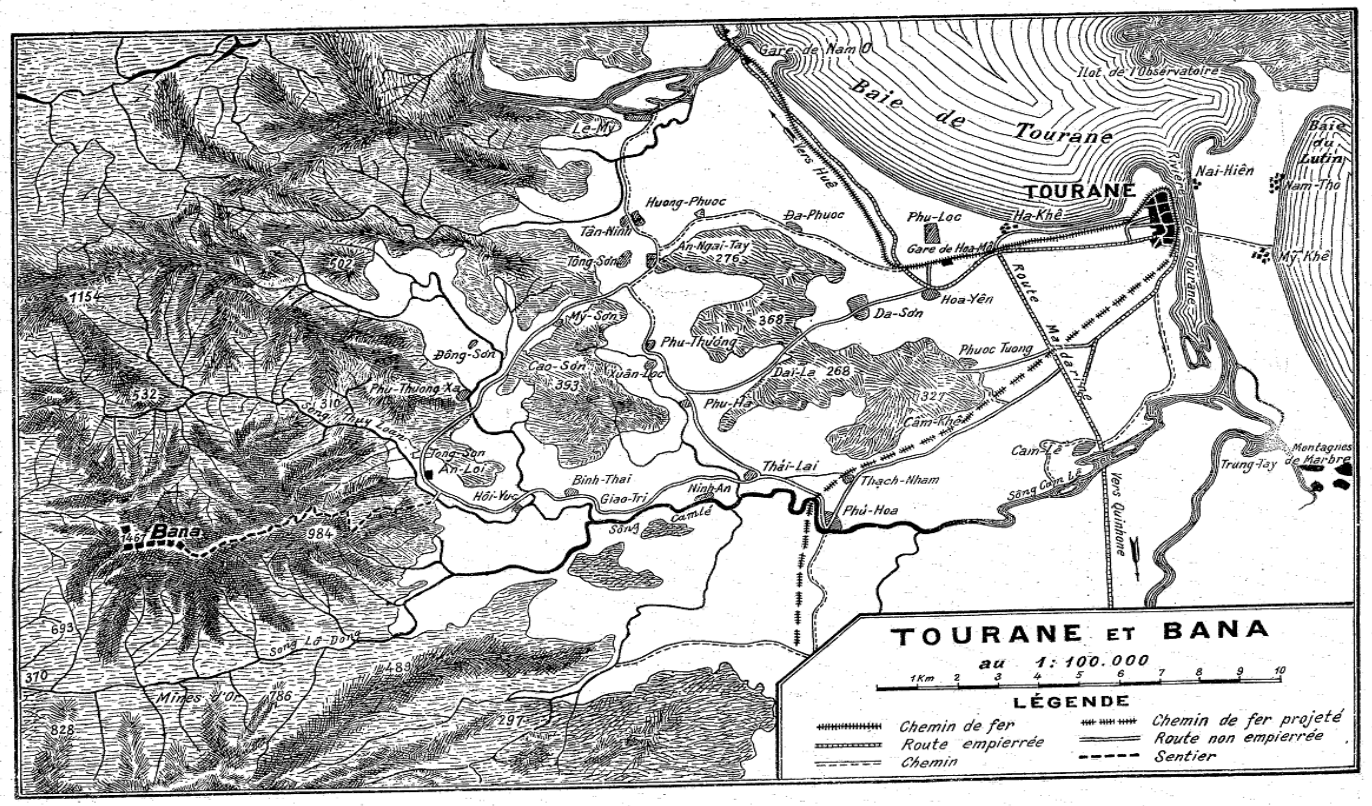
[24] « La station d'altitude Bana près de Tourane (Annam) », *Le Nouvelliste de l'Indochine*, 24 juillet 1938.

[25] *Ibid.*

	▪ accessibilité au somment du massif. C'est le parcours le plus pittoresque de la route d'accès, solidement accroché au granit, il attire les touristes. Bana est très connu pour ses balcons successifs donnant sur la mer s'élargissant par de la baie de Tourane. La plus célèbre promenade est celle du Drapeau, à une heure de l'hôtel Morin. Le tennis et les excursions y sont les seuls sports possibles.
vers 1939	▪ travaux pour finaliser le terminus des voitures de la côte de 1 400 m où est construit un vaste parking au pied du grand hôtel Morin de Baba. Cette station est désormais à une heure et demie de Tourane et à moins de trois heures de Hué.
1945	▪ arrivée de la force japonaise et départ des français.

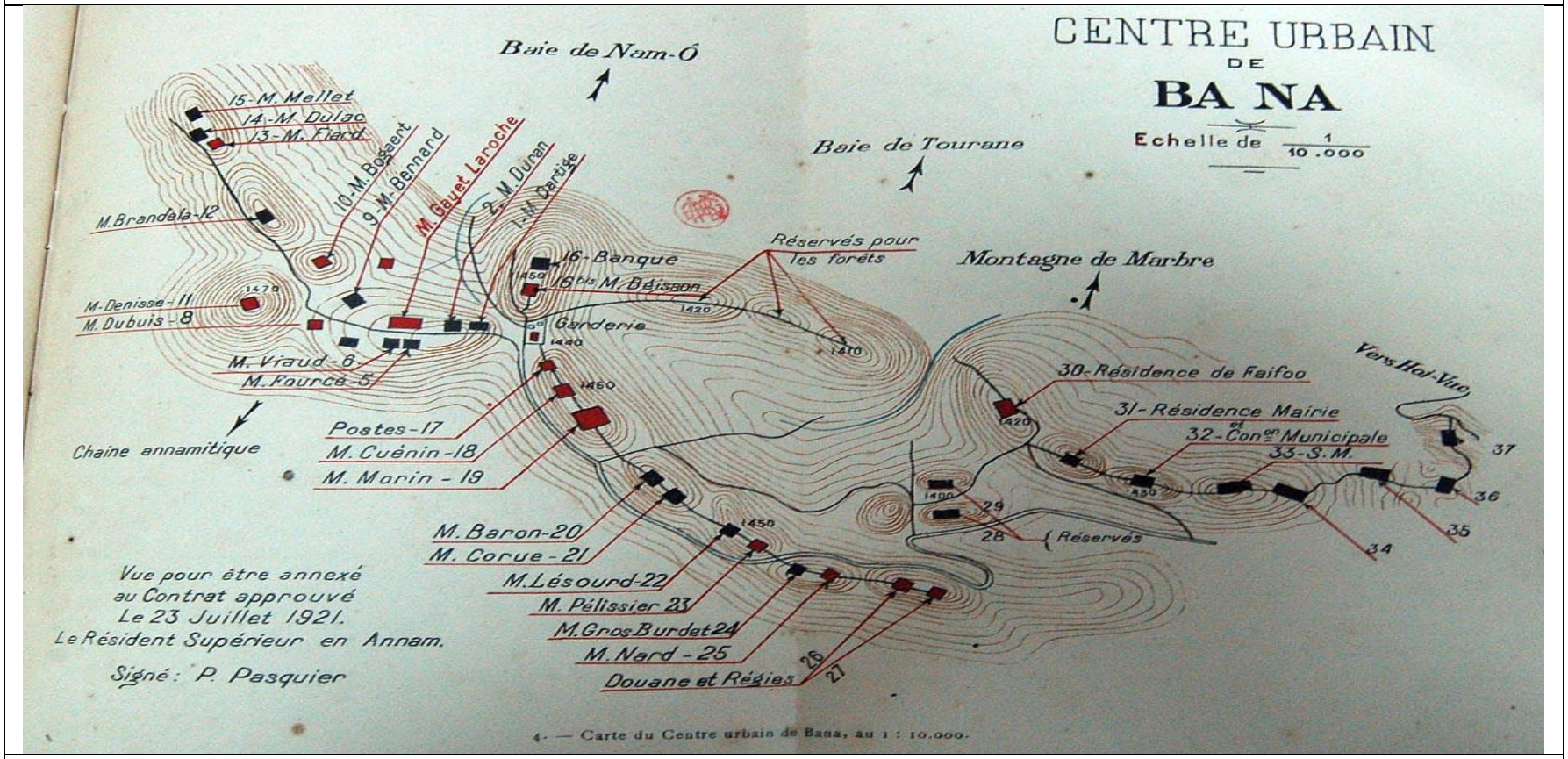
.

ANNEXE 13.2. CHEMINEMENT DE TOURANE À BANA EN 1925



Source : Amis du Vieux Huê, Berthe et Gayet-Laroche, « Bana, la station d'altitude de l'Annam », *L'Éveil économique de l'Indochine*, 8 mars 1925.

ANNEXE 13.3. PLAN DU CENTRE URBAIN DE BANA EN 1921



Source : En ligne : http://belleindochine.free.fr/images/Plan/3734CentreUrbainBana1921.JPG.

ANNEXES 14. HOTEL MORIN DE BANA

- **14.1. Photographie prise dans la cour de l'hôtel Morin de Bana en 1924 ;**
- **14.2 : « Annam, Ba Na, 1929 - les escaliers de l'hôtel Morin »[26].**

[26] SALLET, *Hôtel Morin de Ba Na*, 1929.

.

ANNEXE 14.1. PHOTOGRAPHIE PRISE DANS LA COUR DE L'HOTEL MORIN DE BANA EN 1924

Source : En ligne : http://www.aavh.org/?p=209.

.

ANNEXE 14.2 : « ANNAM, BA NA, 1929 - LES ESCALIERS DE L'HOTEL MORIN »[27]

Source : En ligne : http://www.aavh.org/wp-content/uploads/2014/01/AA3-Bana-HMorinVueG%C3%A9n-1930.jpg.

.

[27] SALLET, *Hôtel Morin de Ba Na*, 1929.

ANNEXE 15. GRAND HÔTEL MORIN DE QUINHON EN 1934

Source :

- En ligne : http://entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Quinhon-Grd_Hotel_Morin.pdf (« Publicité », *Europe Asia*, guide touristique et commercial, juin 1934, p. 41), photo à gauche.
- En ligne : http://www.aavh.org/wp-content/uploads/2014/01/AA4-vw-VN-A-Quinhon-HMorinFa%C3%A7Sud1937JPG.jpg, photo à droite.

ANNEXES 16

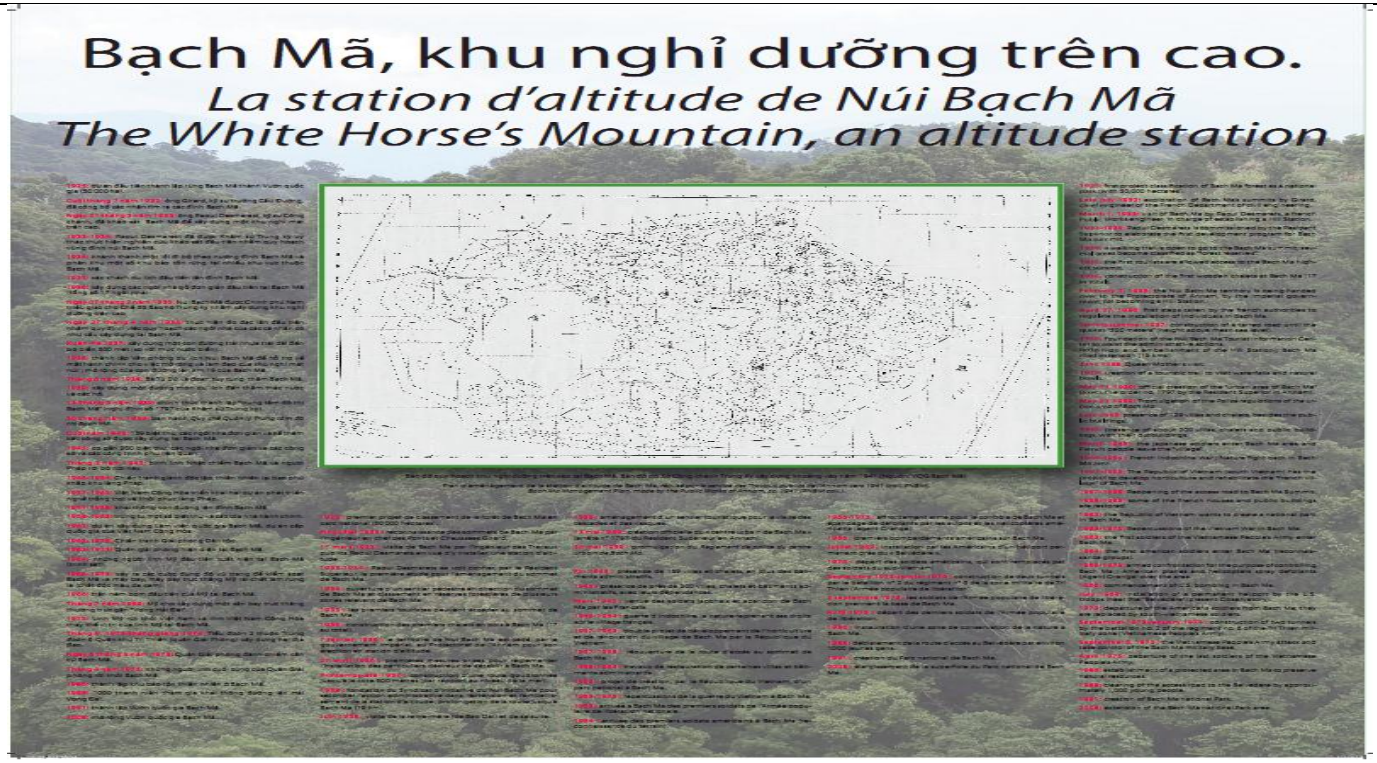
Station d'altitude de Bach Ma

- **16.1. Panneau d'interprétation « chronologie et plan d'aménagement de la station d'altitude de Bach Ma » ;**
- **16.2. Film " Marcel Richard, l'un des premiers pionniers de Bach Ma" (09'30'').** (A voir à la clef USB jointe) ;
- **16.3. Film " Valorisation du patrimoine, l'exemple de la résidence du docteur Hồ Đắc Di » (11'00'').** (A voir à la clef USB jointe).

Ces médias sont actuellement mises en service au centre d'interprétation du parc national de Bach Ma, Vietnam. Ces réalisations sont effectuées dans le cadre du PRODETOUR Hué 1. Ce projet est réalisé grâce aux appuis financiers de l'ex-région Poitou-Charentes et le ministère des Affaires Étrangères et Européennes pour la période de 2011 à 2013. Les maîtres d'œuvres de ce projet sont l'université de La Rochelle (ULR) et l'école nationale du tourisme de Hué (ENTH). L'ULR apporte le transfert des connaissances et des compétences françaises dans les domaines de médiation culturelle, du tourisme et de la formation. L'ENTH a pour mission de multiplier ultérieurement ce projet au Vietnam avec l'accompagnement de l'ULR.

.

ANNEXE 16.1. PANNEAU D'INTERPRÉTATION « CHRONOLOGIE ET PLAN D'AMENAGEMENT DE LA STATION D'ALTITUDE DE BACH MA »



Source : Panneau au centre d'interprétation au parc national de Bach Ma, Vietnam.

Ce projet est réalisé dans le cadre du PRODETOUR Hué 1 grâce aux appuis financiers de l'ex-région Poitou-Charentes et le ministère des Affaires Étrangères et Européennes pour la période de 2011 à 2013. Les maîtres d'œuvres de ce projet sont l'université de La Rochelle (ULR) et l'école nationale du tourisme de Hué (ENTH). L'ULR apporte le transfert des connaissances et des compétences françaises dans les domaines de médiation culturelle, du tourisme et de la formation. L'ENTH a pour mission de multiplier ultérieurement ce projet au Vietnam avec l'accompagnement de l'ULR.

.

ANNEXES 17 : GRAND HÔTEL MORIN DE BACH MA CONSTRUIT EN 1942	
GRAND HÔTEL MORIN DE BACH MA APRES SA RENOVATION	**BACH MA MORIN HOTEL EN 2012 SOUS LA GESTION DE LA SARL HUONG GIANG**
Source : En ligne : http://www.aavh.org/wp-content/uploads/2014/01/AA5-dat%C3%A9-Bach-Ma.jpg.	Source :En ligne : .https://www.google.com/search?q=Grand+H%C3%B4tel+Morin+de+Bach-Ma&rlz=1C1CHNY_viVN823FR824&tbm=isch&source=iu&ictx=1&fir=D1eHKU17-1E_VM%253A%252Ccf4SaHZ7yXrdlM%252C_&vet=1&usg=AI4_-kSPhUtoMKl5tcCOupZ7WbR5jvNH_w&sa=X&ved=2ahUKEwjsq-2Qs7jhAhWE6uAKHe8pC7UQ9QEwBnoECAkQBA#imgrc=D1eHKU17-1E_VM:

.

ANNEXE 18 : EMPLACEMENT STRATEGIQUE DU BATIMENT DE BOGAERT, CONSTRUIT EN 1901 DEVENU LE GRAND HÔTEL MORIN DE HUÉ EN 1906

Source : En ligne : http://www.aavh.org/wp-content/uploads/2014/01/Z19-Hu%C3%A9-a%C3%A9rien-IGN.jpg.

.

ANNEXE 19 : COMPTOIR GÉNÉRAL DES ARTICLES DE CONSOMMATION, ACTIVITÉ PRINCIPALE DE L'HÔTEL GUÉRIN JUSTE AVANT QU'IL SOIT VENDU ET TRANSFORMÉ EN GRAND HÔTEL MORIN DE HUÉ EN 1906

ARTICLES DIVERS DE CONSOMMATION ET CONSERVES

BISCUITS LEFÈVRE-UTILE

		Francs
Albert	La boîte	2.00
Beurrés au sel	—	2.00
Boudoir	—	2.25
Champagne	—	2.25
Croissants aux amandes,	—	3.75
Duchesse Anne	—	2.25
Flirt	—	2.25
Galettes bretonnes	—	2.25
Gaufrettes vanille...	La boîte n° 1	2.50
—	La boîte n° 0	
Lu-Lu	La boîte	2.50
Mélange choisi	—	2.25
Mélange Italien	—	2.25
Nèva	—	2.25
Paille d'or	—	2.75
Petit beurre	—	2.00
Petit boudoir	—	2.25
Tout	—	2.25

Cakes	La boîte	n° 1	n° 2	n° 3
		1.25	1.50	1.75
Gâteaux Nantais		n° 1	n° 2	n° 3
		1.50	1.75	2.00

BISCUITS PERNOD

		Francs
Amandines	n° 0 La boîte	2.50
Boudoir	—	2. —
Caresses	n° 1 —	2.25
Champagne	La boîte	2 —
Chocolino	n° 0 —	2.50
Excellette	n° 0 —	2.25
Fleur des Neiges	n° 0 —	2.25
Gamin	n° 0 —	1.50
Gaufrette proverbe	—	2.25
Khédival	n° 1 —	2.25
Parisette	n° 0 —	2.25
Petit beurre	—	2 —
Petit bourgogne	n° 1 —	2.25
Pinpine	n° 1 —	2.00
Madrigal	La boîte 1.25 —	2.50
Manuel	n° 0 —	2.00
Savarin	n° 0 —	2.25
Sorbet	n° 0 —	2.50
Sugar	n° 0 —	1.50
Suprême Pernot	n° 0 —	2.25
Variés supérieurs	—	2 —

RECOMMANDÉ :

EAU DE VITTEL Grande Source

ARTICLES DIVERS DE CONSOMMATION ET CONSERVES

		Francs
Beaufan double B. F.	La 1/2 boîte	2.50
— extra B. F.	La 1/2 boîte	2.50
— mode Gasconne	La 1/2 boîte	2.00
Bonbons acidulés (Drops)	Le flacon	1.50
Boudins noirs truffés B. F.	La 1/2 boîte	2.50
— sans truffes B. F.	La boîte	2.00
— Hôtel	Le 1/16 boîte	0.80
— —	Le 1/8 boîte	2.00
Café moka		7.00
—	Le k.	6.00
Café vert mélange		
—	Le k.	3.50
Café grillé	Le k.	5.00
Cèpes Supérieurs B. F.	Le gd. flacon	1.05
—	Le pt. flacon	0.55
Cervelles tournées au naturel B. F.	La 1/2 boîte	0.75
— — B. F.	La 1/4 boîte	0.45
— — Hôtel	La 1/2 boîte	1.00
— fraîches	Suivant nature	
Caviar de Russie	La boîte	3.50

		Francs
Celeri au naturel B. F.	La 1/2 boîte	0.90
— Hôtel	La 1/2 boîte	1.40
Cèpes Sup. Amer à l'huile Amieux	La 1/2 boîte	1.50
Cèpes Sup. Amer au naturel Amieux	La 1/2 boîte	1.30
Cervelas truffés B. F.	La 1/2 boîte	2.85
— Hôtel	La 1/2 boîte	1.50
Champignons de Paris 1er choix B. F.	La 1/2 boîte	1.10
Champignons de Paris 1er choix B. F.	La 1/4 boîte	0.75
Choux frais	suivant cours	
— au naturel B. F.	La boîte de 4 k.	1.50
— —	La 1/2 boîte	0.80
— de Bruxelles B. F.	La boîte	0.80
— fleurs au naturel B. F.	La boîte	1.00
Chocorocte garnie	Le pt. pot. verre	3.50
— —	Le gd. pot. verre	2.00
— Mousse au naturel	La boîte	1.25
— — au vin blanc	La 1/4 boîte	1.25
— — —	La 1/2 boîte	1.75
— — garnie	La 1/4 boîte	1.25
— — —	La 1/2 boîte	1.75
— au naturel	Le kilo	1.50

DEMANDEZ :

LA BIÈRE CHAMPIGNEULLES

Brune et Blonde

Source : en ligne : http://www.aavh.org/wp-content/uploads/2014/01/25-AP000211-LIGHT-Alphonse-Gu%C3%A9rin.jpg et http://www.aavh.org/wp-content/uploads/2014/01/26-AP000211-Alphonse-Gu%C3%A9rin-light.jpg.

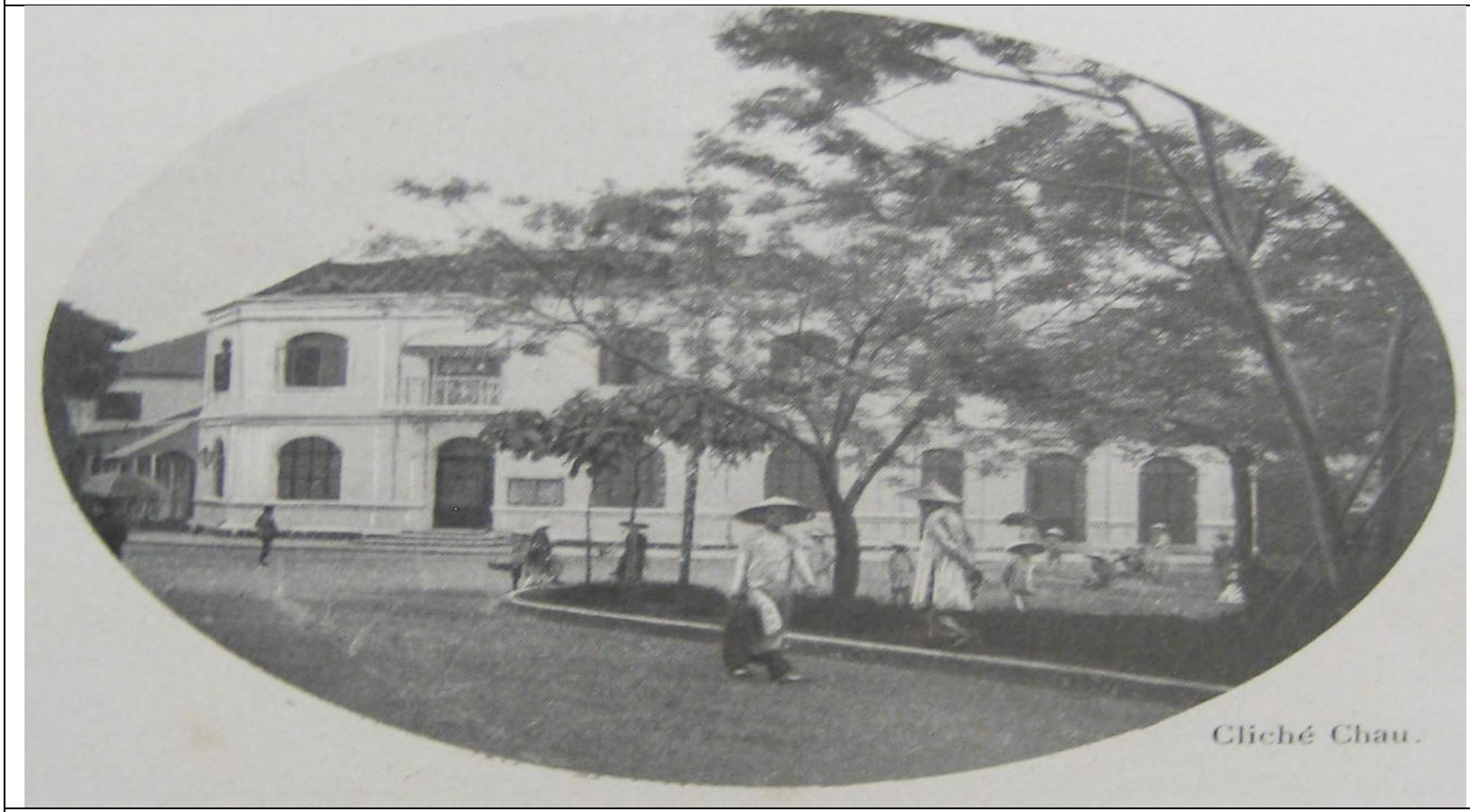
.

ANNEXES 20. GRAND HOTEL MORIN DE HUE

- **20.1. Grand Hôtel Morin de Hué vu de ses 4 angles en 1935 ;**
- **20.2. Grand Hôtel Morin de Hué vu de ses 4 angles en 1935 ;**
- **20.3. Hotel Saïgon Morin en 2019.**

.

.ANNEXE 20.1. GRAND HÔTEL MORIN DE HUÉ VU DE SES 4 ANGLES EN 1935



Source : EBERTHARDT, *Guide de l'Annam*, Paris, A. Challamel Editeur, Librairie Maritime et Coloniale, 1914, figure 41.

.

ANNEXE 20.2. GRAND HÔTEL MORIN DE HUÉ VU DE SES 4 ANGLES EN 1935

Source : En ligne : http://www.aavh.org/?page_id=5175.

.

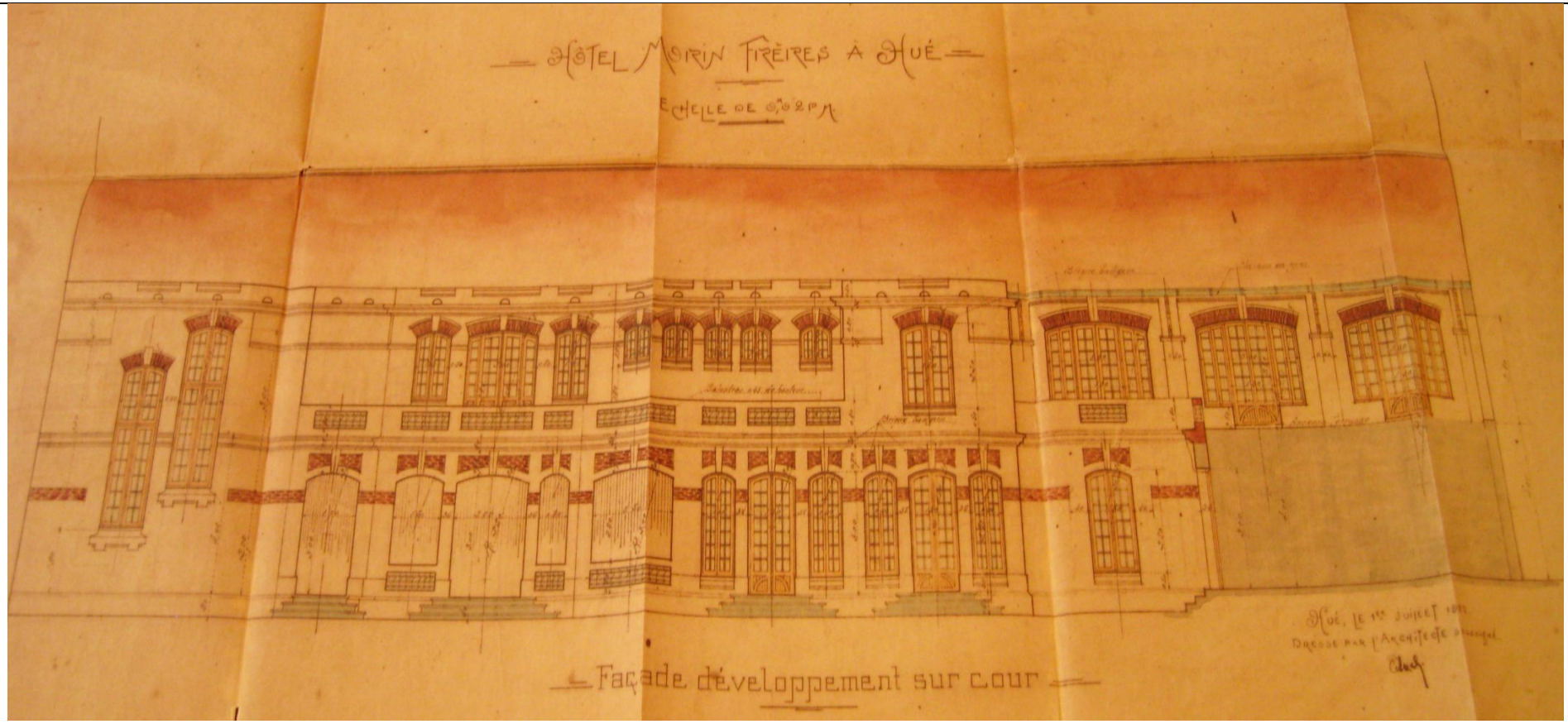
ANNEXE 20.3. HOTEL SAÏGON MORIN EN 2019

Source : En ligne : http://www.morinhotel.com.vn/hotel_overview.php.

ANNEXES 21. PLAN D'AMENAGEMENT DU GRAND HOTEL MORIN DE HUE DRESSE LE PREMIER JUILLET 1922 ET VALIDE EN 1925

- **21.1. Plan de la « Façade de développement sur cours » du Grand Hôtel Morin de Hué;**
- **21.2. Plan du rez-de chaussée du Grand Hôtel Morin de Hué ;**
- **21.3. Détail de l'escalier du Grand Hôtel Morin de Hué.**

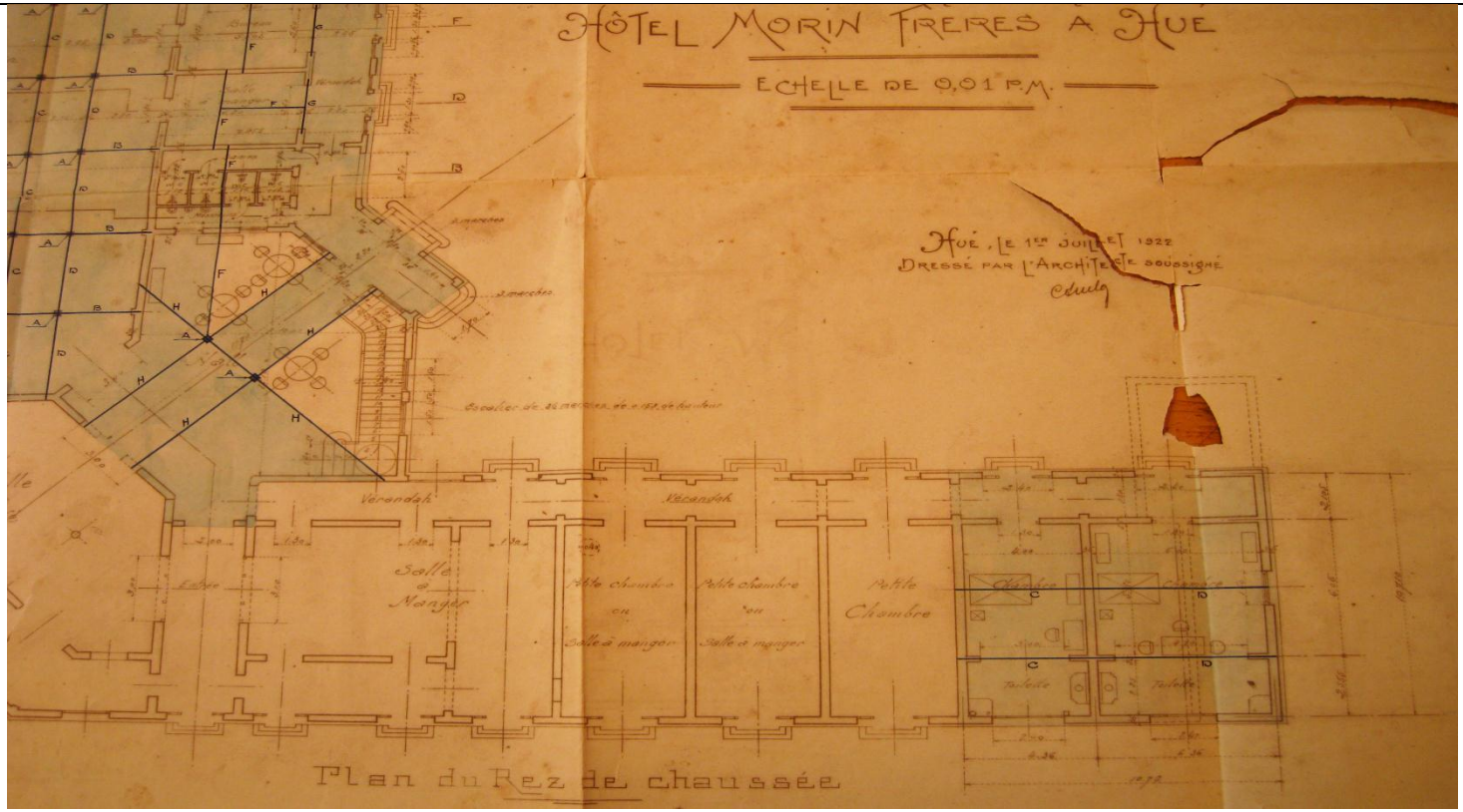
ANNEXE 21.1. PLAN DE LA « FAÇADE DE DEVELOPPEMENT SUR COURS » DU GRAND HOTEL MORIN DE HUE



Source : ANOM, GGI, L 81 44035, 1923, Plan d'exécution pour la construction de l'hôtel Morin frères à Hué.

.

ANNEXE 21.2. PLAN DU REZ-DE CHAUSSEE DU GRAND HOTEL MORIN DE HUE

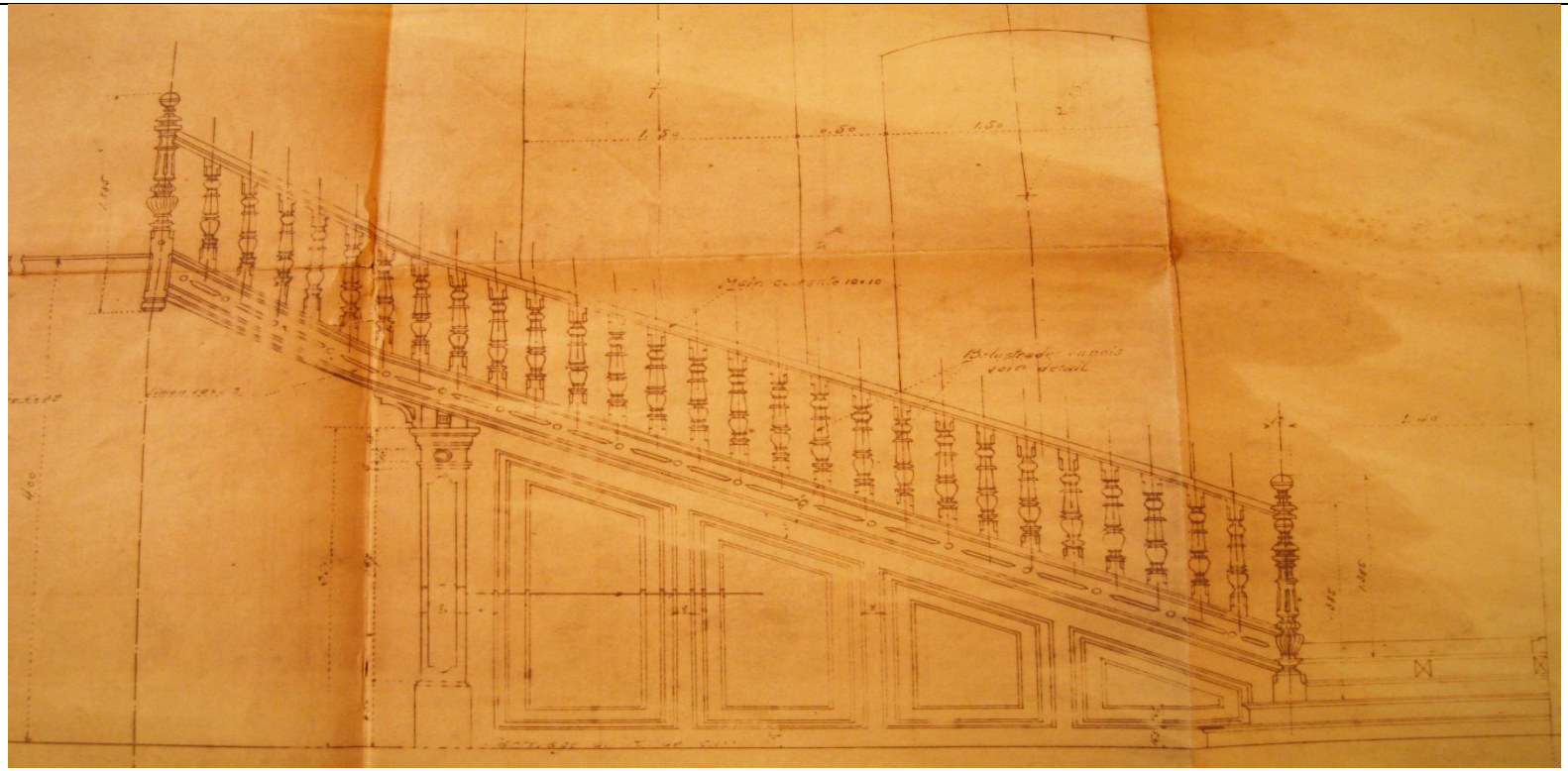


Source : ANOM, GGI, L 81 44035, 1923, Plan d'exécution pour la construction de l'hôtel Morin frères à Hué.

.

.

ANNEXE 21.3. DETAIL DE L'ESCALIER DU GRAND HOTEL MORIN DE HUE



Source : ANOM, GGI, L 81 44035, 1923, Plan d'exécution pour la construction de l'hôtel Morin frères à Hué.

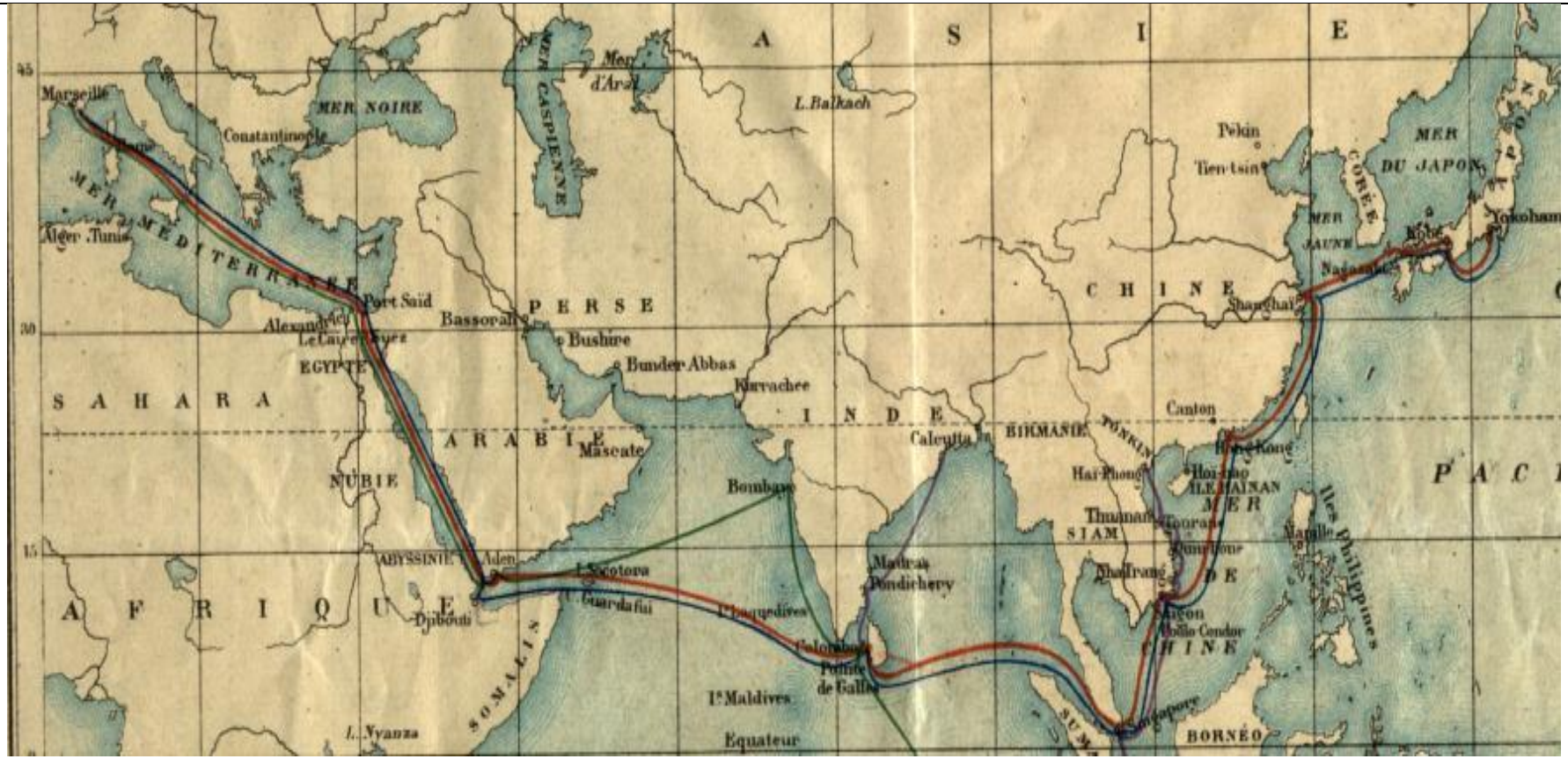
.

ANNEXE 22 : LES VOIES D'ACCES MARITIMES VERS L'INDOCHINE ET LES GRANDES COMPAGNIES DE NAVIGATION EN 1910

Source : Touring Club de France, Comité de tourisme colonial, *Indo-Chine*, Paris, Imprimeur L. POCHY, 1910.

.

ANNEXE 23 : LA LIGNE D'EXTREME-ORIENT VERS 1903



« Légende : La ligne d'Extrême-Orient vers 1903 - Départ de Marseille, puis escale à Port Saïd, Suez, soit Aden soit Djibouti, Colombo, Singapour, Hong Kong, Shanghai, Kobé, Yokohama »

Source : En ligne :http://www.messageries-maritimes.org/ligneEO-MM.jpg.

ANNEXES 24. LIGNES MARITIMES REGULIERES RELIANT LES PORTS DE L'INDOCHINE AUX PRINCIPAUX PORTS VOISINS DU PACIFIQUE

- **24.1. Evolution des lignes maritimes régulières reliant les ports de l'Indochine aux principaux ports voisins du pacifique de 1931 (à gauche) a 1939 (à droite) ;**

- **24.2. Ces lignes maritimes en 1931 et les compagnies de navigation tant françaises qu'indochinoises.**

.

ANNEXE 24.1. EVOLUTION DES LIGNES MARITIMES REGULIERES RELIANT LES PORTS DE L'INDOCHINE AUX PRINCIPAUX PORTS VOISINS DU PACIFIQUE DE 1931 (A GAUCHE) A 1939 (A DROITE)

Une nouvelle ligne est ajoutée : Hongkong-Saïgon

Source: Office indochinois du tourisme, *Hué, ville impériale*, Hanoï, Imprimerie d'Extrême-Orient, 1931, page non numérotée.

Source : Office central du tourisme indochinois, *Hué – Hué, Indochine française, captivante capitale de l'Annam,* Imprimerie d'Extrême-Orient, 1939, p. 15.

.

ANNEXE 24. 2. CES LIGNES MARITIMES EN 1931 ET LES COMPAGNIES DE NAVIGATION TANT FRANCAISES QU'INDOCHINOISES

Outre les deux grandes firmes de navigation françaises tels que la compagnie des Messageries Maritimes et celle des Changeurs Réunis, d'autres sociétés étrangères assurent les lignes de France et d'autres continents vers Extrême-Orient et effectue également les lignes en Extrême-Orient. D'une échelle locale, les entreprises indochinoises telles que la compagnie indochinoise de navigation, la Société Maritime Indochinoise contribuent à effectuer les lignes maritimes régulières reliant en 1931 les ports de l'Indochine (Saïgon, Haïphong et Tourane) aux principaux ports voisins du Pacifique. Il s'agit des lignes :

- ***De Hongkong à Haïphong***

  La ligne de Hongkong à Haïphong est assurée, par la Cie Indochinoise de navigation, tous les 10 jours. Le service direct (Hongkong-Haïphong et vice versa) est effectué en 42 à 46 heures. Celui de Hongkong desservant à Haïphong, via Kouang-Tcheou-Wan, Hoihao et Pakhoi est fait en 72 heures. La Société Maritime Indochinoise réalise tous les vingt-huit jours cette ligne, mais avec plus de ports d'escales (Swatow/Shantou-Hongkong-Haïphong-Tourane-Saïgon). Afin de faciliter ce voyage de l'Indochine, il existe cinq départs en train par jour de Hanoï à Haïphong.

- ***De Saïgon à Tourane et à Haïphong*** :

  La compagnie des Messageries Maritimes offre le service postal tous les 14 jours par le s/s « Claude Chappe » en correspondance à Saïgon (de Saïgon à Tourane et à Haïphong) avec les grands courriers de la même compagnie de ou pour Europe.

- ***De Singapour à Saïgon :***

  La ligne de Singapour à Saïgon est assurée tous les 14 jours par le service postal de la Société Maritime Indochinoise et par les grands courriers des Messageries Maritimes. En outre, la ligne Marseille-Saïgon-Haïphong, qui est réalisée par les bateaux des services indochinois des Messageries Maritimes, offre ce parcours tous les 28 jours. La compagnie des Changeurs Réunis le fait aussi une fois par mois sur la ligne Marseille-Saïgon-Haïphong.

- ***De Java à Saïgon :***

  La Société Maritime Indochinoise assure tous les 28 jours un service régulier et direct de Sourabaya (Indonésie) pour Saïgon, avec retour direct de Saïgon à Batavia. En outre, la firme Diethelm & Cie offre la ligne Java-Chine-Japon avec le parcours de Java à Saïgon. Ce parcours (de Java,Batavia, à Saïgon et retour direct de Saïgon à Sourabaya) est effectué toutes les quatre semaines.

- ***De Bangkok à Saïgon :***

  La Société Maritime Indochinoise entretient un service tous les 28 jours par le s/s « Paul Beau » pour la ligne Bangkok, Singapour, Saïgon (aller) et Saïgon, Réam et Bangkok (retour).

Source: Office indochinois du tourisme, *Hué, ville impériale,* Hanoï, Imprimerie d'Extrême-Orient, 1931, 22 p.

.

ANNEXE 25. RENSEIGNEMENTS PRATIQUES SUR LES VOIES AERIENNES EN SERVICE DE LA DESTINATION INDOCHINOISE EN 1938

Plusieurs sociétés aériennes de différentes nations prennent en charge des vols pour l'Indochine. Toutefois, Air-France joue un rôle incontournable en offrant tant le service direct que celui fournissant un parcours du voyage (notamment de Bangkok vers l'Indochine et retour) en étroite collaboration avec d'autres firmes.

I. VOIES AERIENNES POUR L'INDOCHINE

1. Avions d'Europe-Inde-Birmanie-Siam

- ***Air-France*** : service direct pour l'Indochine

  Marseille (les jeudis) - Hanoï-Saïgon : 16,320 fr = 1,632 piastres ; Bangkok-Saïgon à chaque mercredi : 12 £ et Bangkok - Hanoï chaque mercredi : 23 £

- ***Imperial Airways*** : service indirect pour l'Indochine, via Bangkok

  Londres – Paris - Bangkok (Penang - Singapore- Batavia).

  Les avions quittent Londres tous les jeudis et samedis. De Bangkok, les passagers prennent **Air-France** à chaque mercredi pour Saïgon ou Hanoï ou le train ou bus pour aller au Sud-Indochine.

- ***KLM (Royal Dutch AIRLINES)*** : service indirect pour l'Indochine, via Bangkok

  KLM maintient les mercredis et samedis d'Amsterdam – Europe central - Bangkok (Penang – Singapore- Batavia).

  Les avions de KLM arrivent à Bangkok tous les mercredis et dimanches. De Bangkok, les passagers prennent Air-France à chaque mercredi pour Saïgon ou Hanoï ou le train ou bus pour aller au Sud-Indochine.

2. Avions de Chine : service direct pour l'Indochine

- ***The South Western Airways Corporation*** maintient 2 fois par semaine les voyages Shanghai – Canton – Hanoï. Ses avions quittent Canton les vendredis à 8h et arrive à Hanoï à 14h30. Le prix de Canton – Hanoï – Shanghai est de 75 USA$.

- ***The Eurasia Aviation Corporation*** a des vols par semaine de Chengfu – Yunnanfu (7h)– Hanoï (9h45) chaque jeudi

3. Avions d'Australie, Indes néerlandaises et Malaisie:

- ***Imperial Airways*** : service indirect pour l'Indochine, via Bangkok tous les dimanches et mercredis. De Bangkok, les passagers prennent **Air-France** à chaque mercredi pour Saïgon ou Hanoï ou le train ou bus pour aller au Sud-Indochine.

- ***KLM*** (*Royal Dutch AIRLINES*) : service indirect pour l'Indochine, via Bangkok

  Les avions de KLM arrivent à Bangkok tous les jeudis et dimanches. De Bangkok, les passagers prennent Air-France à chaque mercredi pour Saïgon ou Hanoï ou le train ou bus pour aller au Sud-Indochine.

II. VOIES AERIENNES DE L'INDOCHINE

1. Avions de l'Indochine à destination de Siam -Birmanie-Inde-Europe

- ***Air-France*** : service direct de l'Indochine toutes les semaines

  Hanoï-Saïgon (les samedis) – Hanoï/Saïgon-Marseille : 16,320 fr = 1,632 piastres ; Bangkok-Saïgon à chaque mercredi : 12 £ et Bangkok - Hanoï chaque mercredi : 23 £

- ***Imperial Airways*** : service indirect de l'Indochine, via Bangkok

  Les avions quittent Bangkok tous les lundis et jeudis.

- ***KLM*** (Roual Dutch AIRLINES) : service indirect de l'Indochine, via Bangkok

  Les avions quittent Bangkok tous les jeudis et dimanches.

2. Avions de Chine : service direct de l'Indochine

- ***The South Western Airways Corporation*** : Hanoï- Canton - Shanghai

  Ses avions quittent Hanoï les samedis à 8h30 arrive à Canton à 15h. Le prix de Hanoï – Canton est de 75 HS.$.

- ***The Eurasia Aviation Corporation*** a des vols par semaine de Hanoï (10h13)-Yunnanfu (13h)– Chengfu –chaque jeudi

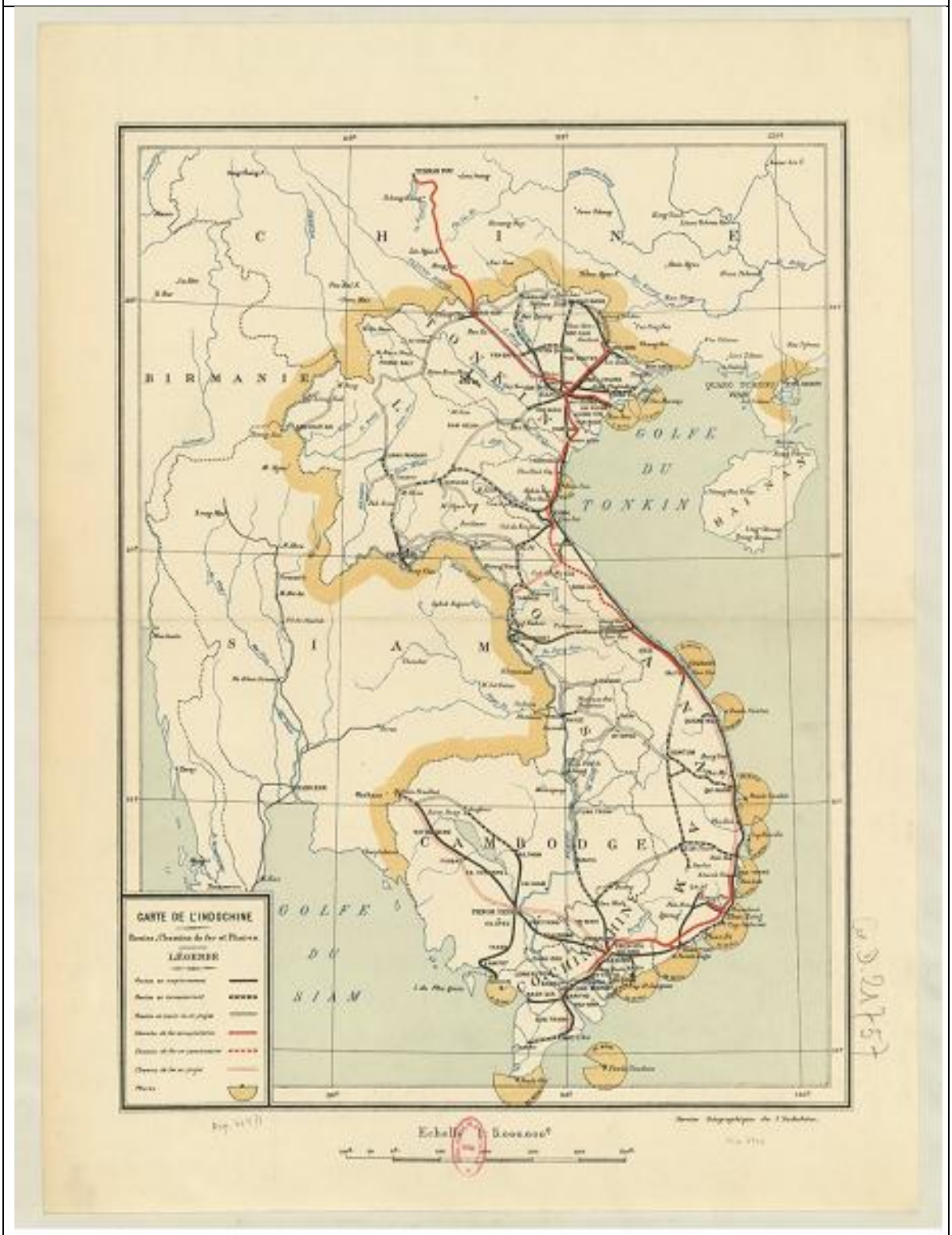
3. Avions d'Australie, Indes néerlandaises et Malaisie :

- ***Imperial Airways*** : service indirect de l'Indochine, via Bangkok tous les dimanches et jeudis.
- ***KLM*** (Roual Dutch AIRLINES) : service indirect de l'Indochine, via Bangkok tous les mercredis et dimanches.

Source : Office central du tourisme indochinois, *Glimpses of a great tourist country French-Indo-China at the beginning of 1938*, Saïgon, s.m.d, 1938, p. 68.

.

ANNEXE 26. CARTE DE L'INDOCHINE : ROUTES, CHEMINS DE FER ET PHARES VERS 1933



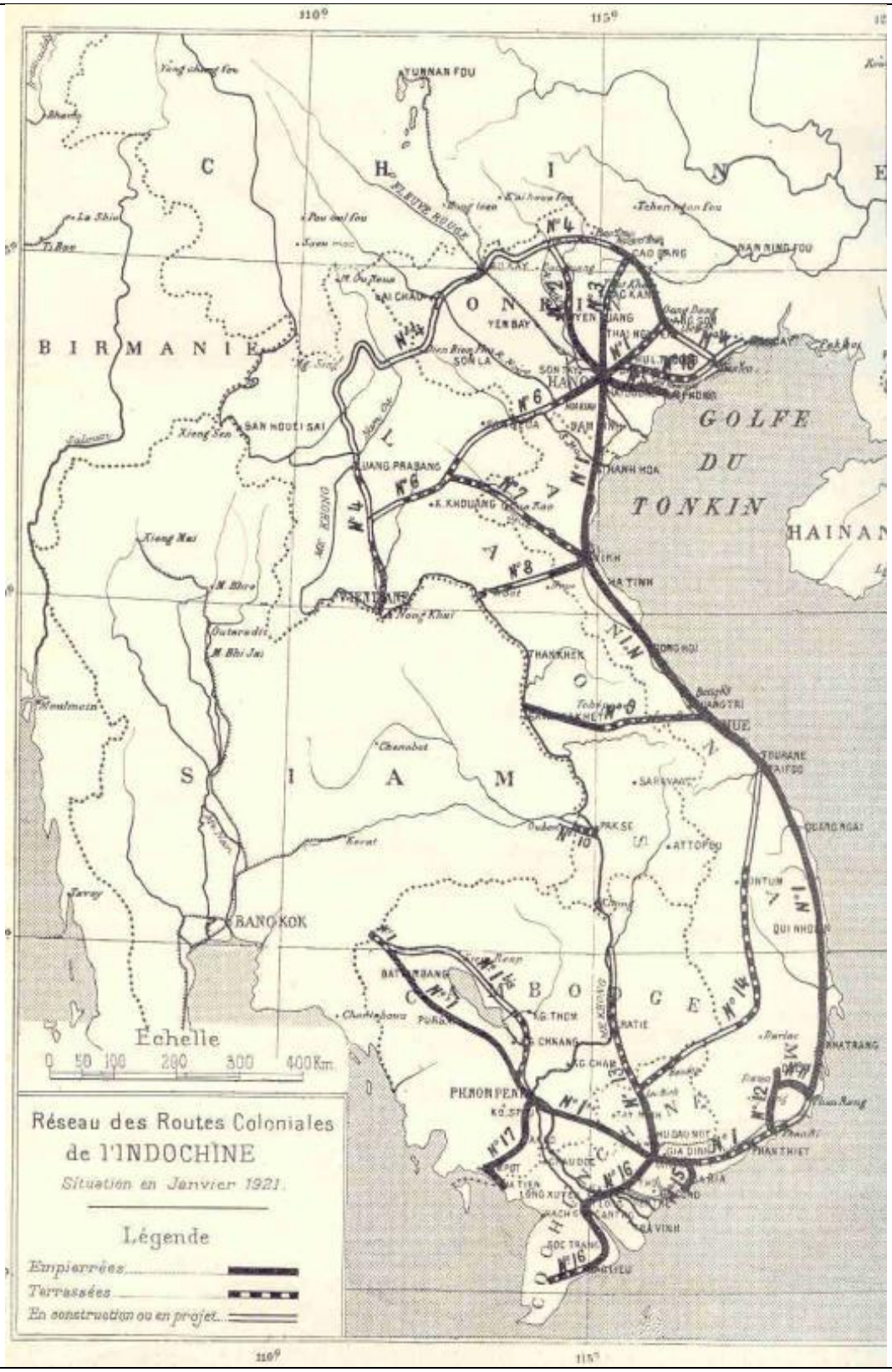
Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

Source : En ligne : https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b530574891.

ANNEXE 27. LES VOIES ROUTIERES DE L'INDOCHINE

- **27.1. Carte du réseau de routes coloniales en Indochine en 1921 ;**
- **27.2. Les principales routes de l'Indochine en 1933 ;**
- **27.3. Carte du réseau routier de l'Indochine en 1937.**

ANNEXE 27.1. CARTE DU RESEAU DE ROUTES COLONIALES EN INDOCHINE EN 1921



Source : En ligne : http://belleindochine.free.fr/images/Plan/CarteRoute1922tt.jpg.

ANNEXE 27.2. LES PRINCIPALES ROUTES DE L'INDOCHINE EN 1933

Les principales routes de l'Indochine sont les suivants :

- Route Mandarine de 2 584 km va de la porte de Chine à la frontière du Siam ;
- Route de Pnom-Penh à Siamreap et Sisophone de 386 km ;
- Route de Hanoï à Hagiang de 309km par Tuyenquang ;
- Route de Hanoï à Caobang de 232 km, par Backan et Nguyen Binh ;
- Route de Hanoï à Caobang, par Backan et Nganson ;
- Route de Hanoï à Lai Chau par Cho Bo et Son La ;
- Route de Hanoï à Haïphong de 100km ;
- Route de Vinh à Luang Prabang de 511km ;
- Route de Vinh à Vientiane de 495km ;
- Route de Quangtri a Savanakhet de 360km ;
- Route de Paksé vers Ouborne de 39km ;
- Route de Tourcham à Dalat par Dran et l'Arbre broyé de 107km ;
- Route de Phanthiet à Dalat de 177km ;
- Route de Saïgon à Kratié (Cambodge ?) et Vieantiane de 943km ;
- Route de Saïgon au Cap Saint-Jacques de 98km ;
- Route de Pnom-Penh à Hatien par Kampot de 209km et
- Route de Saïgon à Phnom-Penh par Tayninh et Konpom-Cham.

Source : GAUTHIER, *Le Tourisme en Indochine*, Paris, GGI, Publication de l'agence économique de l'Indochine, 1933, 28 p.

.

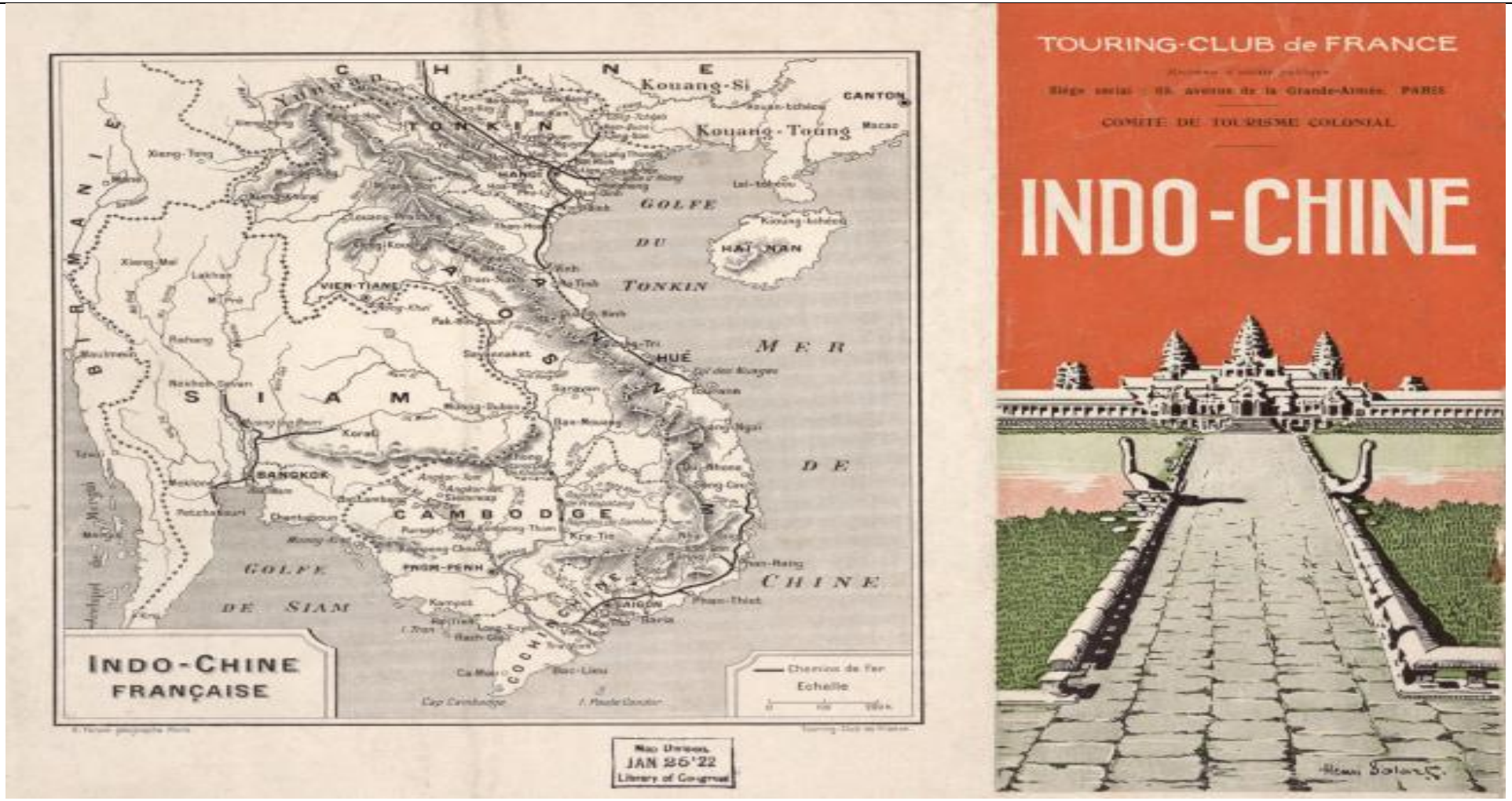
ANNEXE 27.3. CARTE DU RESEAU ROUTIER DE L'INDOCHINE EN 1937

Source : En ligne : https://data.bnf.fr/fr/11395405/indochine_francaise_service_geographique.

ANNEXES 28. CHEMINS DE FER DE L'INDOCHINE

- **28.1. Chemins de fer de l'Indochine en 1910 ;**
- **28.2. Les étapes de construction du « Transindochinois » avant 1914 ;**
- **28.3. Réseau des chemins de fer en 1925 ;**
- **28.4. Chemin de fer et routes en 1931 parcourant les sites patrimoniaux importants de l'Indochine ;**
- **28.5. Le tourisme en Indochine en 1939 : routes et chemins de fer.**

ANNEXE 28.1. CHEMINS DE FER DE L'INDOCHINE EN 1910

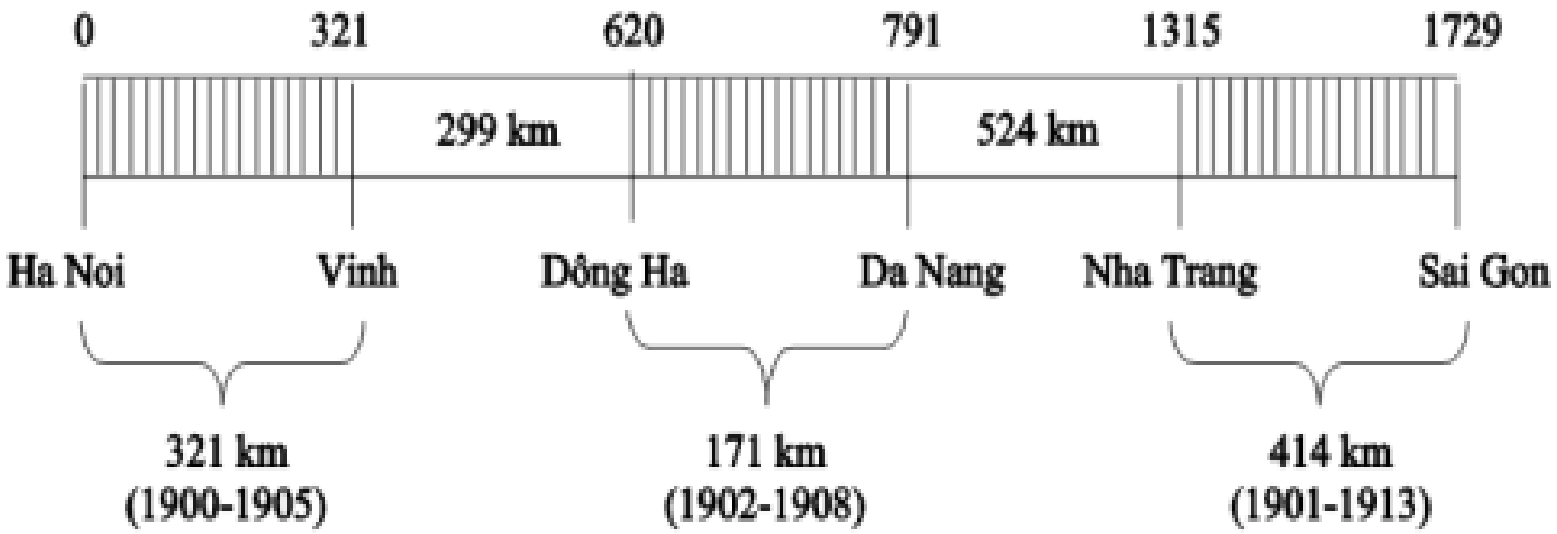


Source : Touring Club de France, Comité de tourisme colonial, *Indo-Chine*, Paris, Imprimeur L. POCHY, 1910.

.

ANNEXE 28.2.

LES ETAPES DE CONSTRUCTION DU « TRANSINDOCHINOIS » AVANT 1914



Source : En ligne : https://www.cairn.info/revue-histoire-economie-et-societe-2011-3-page-115.htm .

.

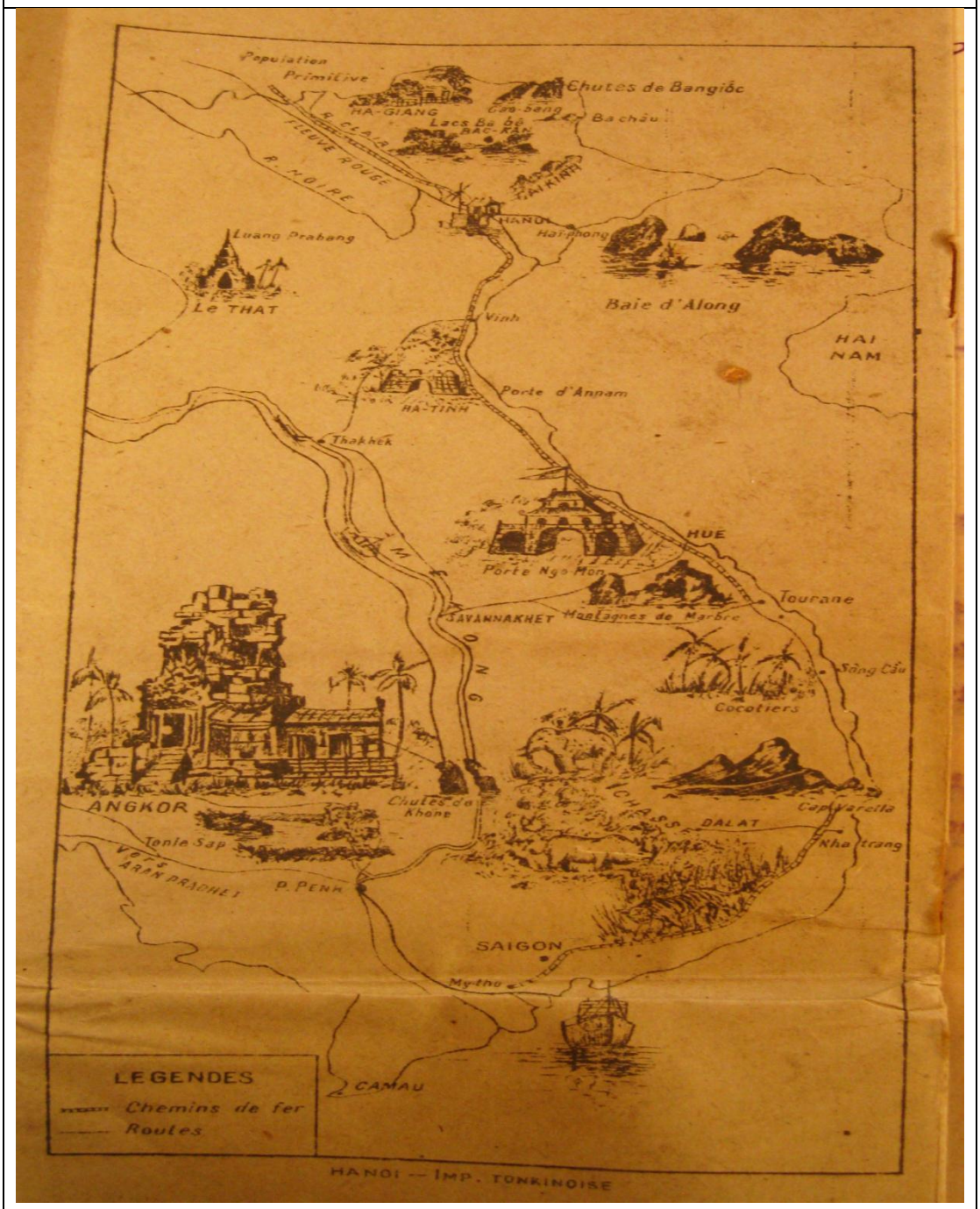
ANNEXE 28.3. RESEAU DES CHEMINS DE FER EN 1925

Légende :

Source : En ligne : https://www.cairn.info/revue-histoire-economie-et-societe-2011-3-page-115.htm .

.

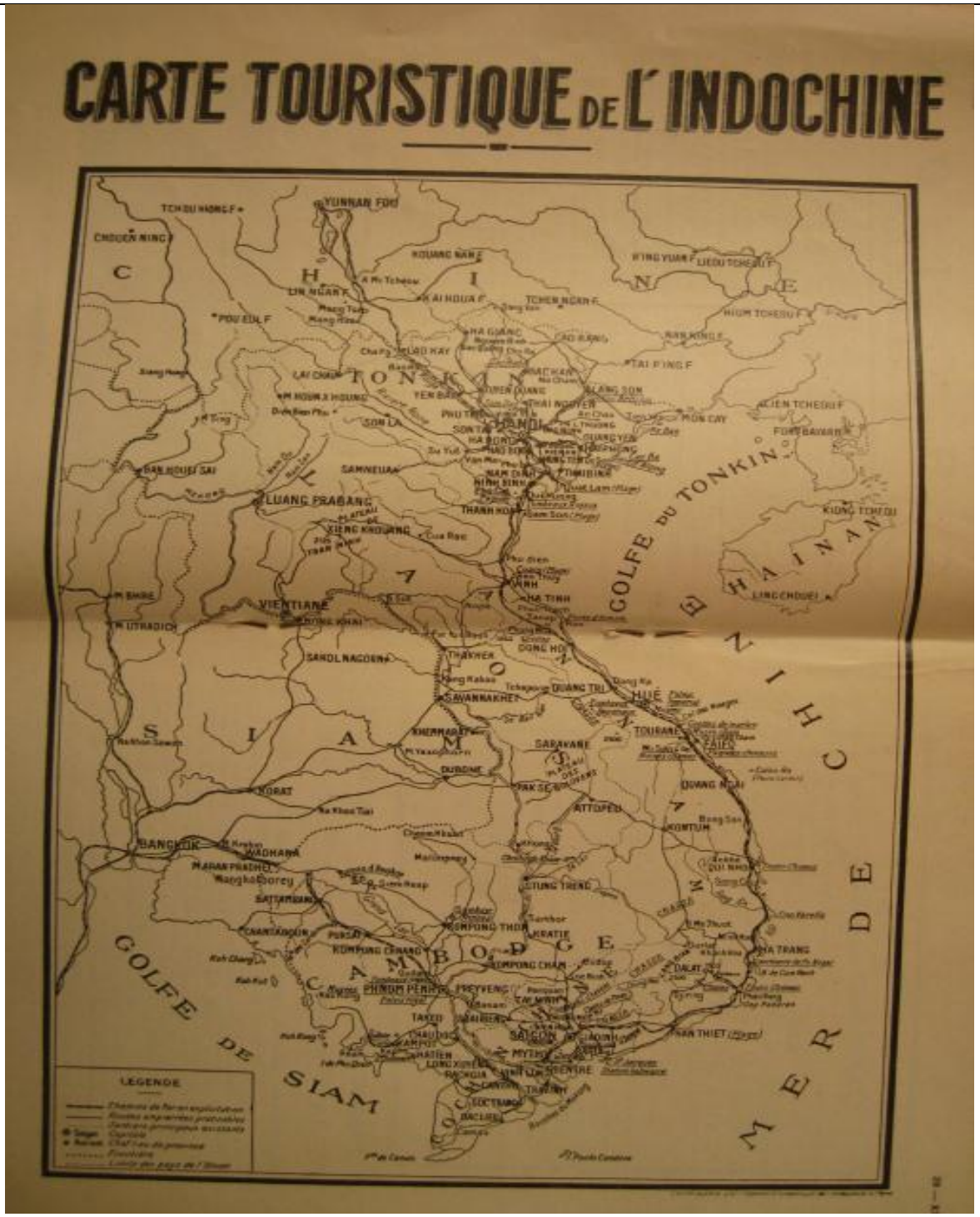
ANNEXE 28.4. CHEMIN DE FER ET ROUTES EN 1931 PARCOURANT LES SITES PATRIMONIAUX IMPORTANTS DE L'INDOCHINE



Source : Office indochinois du Tourisme et de la propagande, *Liste des hôtels et bungalows de l'Indochine,* Hanoï, Imprimerie tonkinoise, 1931.

ANNEXE 28.5.

LE TOURISME EN INDOCHINE EN 1939 : ROUTES ET CHEMINS DE FER



Source : La France touristique, thermale, climatiques- France d'outremer, *Indochine (Annam, Cambodge, Cochinchine, Laos – Tonkin). Renseignement sur les stations françaises climatiques-Thermales – Touristiques*, Paris, Fascicule 23, Imprimée en France, 1939, 56 p.

.ANNEXES 29. PROJET DE LIGNE AERIENNE DE SAÏGON A HANOÏ EN 1927

- **29.1. Carte de la ligne aérienne de Saïgon à Hanoï en projet en 1927 ;**
- **29.2. En projet en 1927.**

ANNEXE 29.1.

CARTE DE LA LIGNE AERIENNE DE SAÏGON A HANOÏ EN PROJET EN 1927

Source : ANOM, GGI, 48035, 1927, Proposition de la société d'études d'aviation commerciale et postale concernant la ligne Saïgon - Hanoï.

.

ANNEXE 29.2

DESCRIPTION DE LA LIGNE AERIENNE DE SAÏGON A HANOÏ
ANNEXE 29.2. EN PROJET EN 1927

Le prix de passage pour un voyageur peut être envisagé comme devant être de l'ordre de grandeur pour le trajet complet Saïgon-Hanoï et retour de 200 $. Le prix d'une poste est 10 cents par 20 gr par timbre spécial. Il est à noter qu'un cuisinier doit travailler en dix mois pour ce voyage aérien.

		Longueur des étapes en km	Km
1er jour	Saïgon	0	0
	Phnom-Penh	210	210
	Stung-Strang	280	490
	Oubone	280	770
2e jour	Savankhet	240	1010
	Vinh	180	1190
	Hanoï	280	1470

Source: ANOM, GGI, 48035, 1927, Proposition de la société d'études d'aviation commerciale et postale concernant la ligne Saïgon - Hanoï.

ANNEXE 30.
LISTE DES PROVINCES DE L'ANNAM, AU POINT DE VUE TOURISTIQUE

ANNAM

ANNAM NORD (Pays de Cửu-chân)
- Thanh-hoa à Sam-son
- Thanh-hoa à Phat-diem
- Bom-son à Nhan-lo. Giamieu. Phocat
- Thant-hoa à Hoir-xuan. Tay-do
- Thant-hoa à Baithuong
- Phudien à Phuqui
- Phudien à Doluong
- Vinh à Cuarao
- Vinh à Na-pé
- Thant-hoa à Vinh, voie de terre
- Thant-hoa v Vinh, voie ferrée
- Vinh. Benthuy
- Vinh à Donghoi, voie ferrée
- Vinh à Hautinh
- Donghoi à Hautinh

CENTRE – ANNAM

PARTIE SEPTENTRIONALE
- Tourane, Montagne de Marbres
- Tourane à Hué, voie ferrée
- Hué (Ville royale, Temple du Ciel, Pagode de Thien Mau)
- Sépultures royales
- Hué à Dong-hoi, voie ferrée
- Hué à Dong-hoi, voie de terre
- Hué à Dong-hoi, voie d'eau

PARTIE MERIDONALE
- Tourane
- Ba-na
- Montagne de Marbres
- Tourane à Faifo
- Tra-kieu. Mi-son. Nong-son
- Dong-duong
- Tam-ki à Tra-mi (Bong-mieu)
- Touraine à Quii-nhon (la route mandarine)

SUD – ANNAM
- Qui-nhon (Binh-dinh. Cah-ban)
- Binh-dinh à Kon-tum
- Tui-hoa à Plei-tur
- Qui-nhon à Nha-trang (la route mandarine
- Nha-trang
- Ninh – hoa à Buonmethuot
- Buonmethuot à Kom-tum

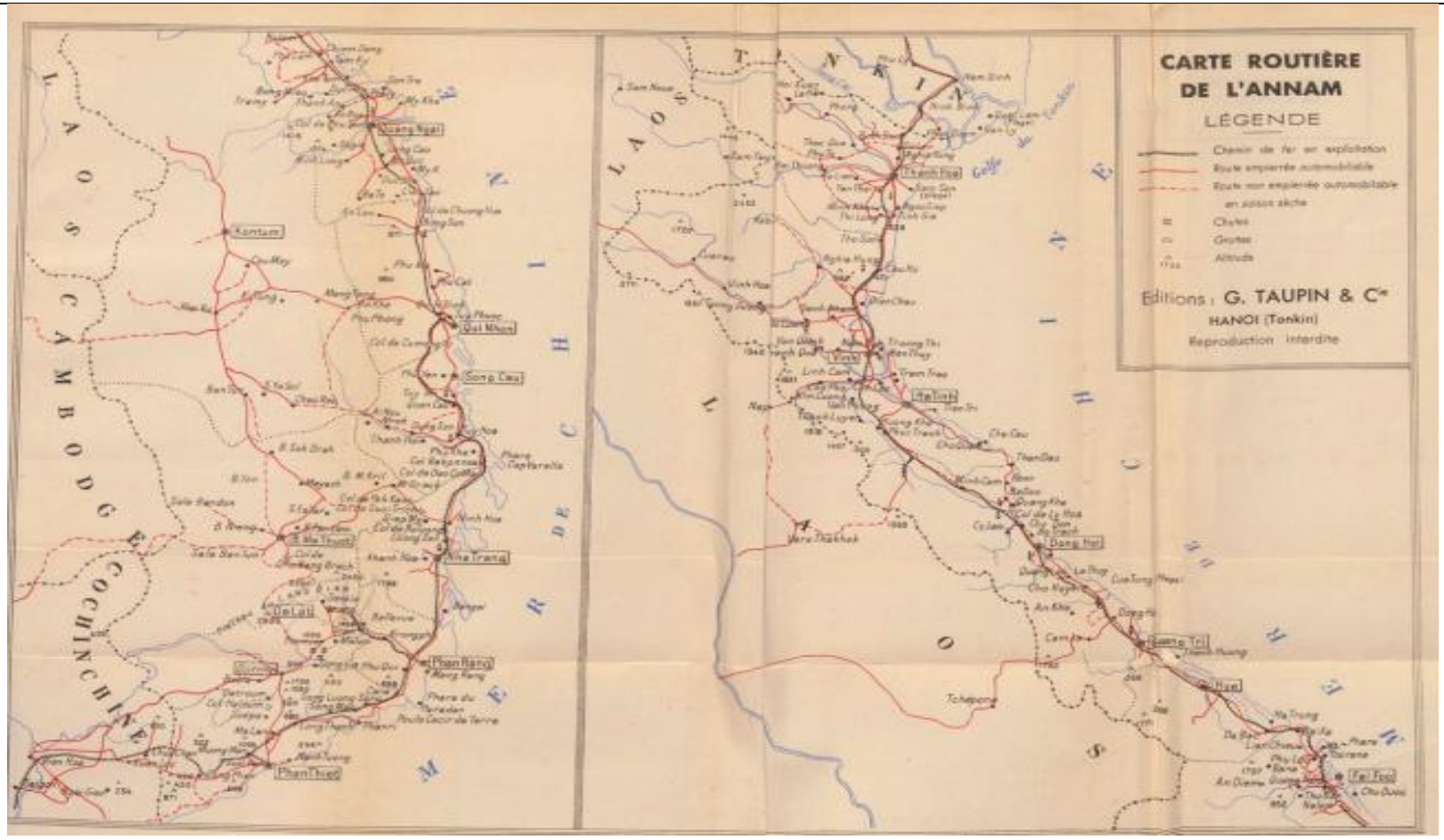
PANDARANG
- Saïgon à Nha-trang
- Phan-thiet à Dalat
- Phan-rang à Dalat

Dalat. Le Lang biang

Source : MADROLLE Claudius, *Indochine du Nord : Tonkin, Annam, Lao,* Paris, Librairie Hachette, 1923, p. 244.

.

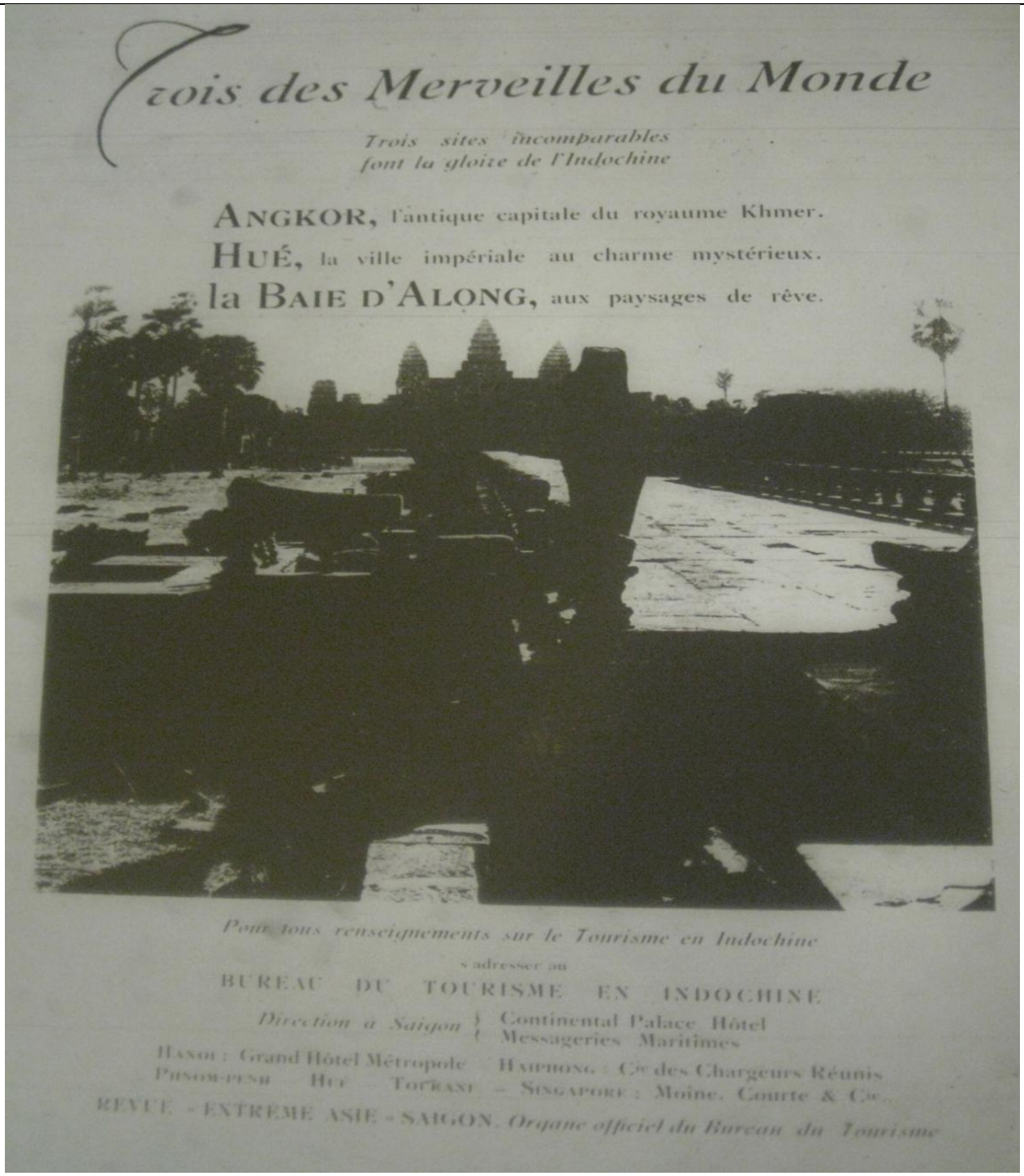
ANNEXE 31. CARTE ROUTIERE DE L'ANNAM EN 1937



TAUPIN, *Guide touristique général de l'Indochine* (Guide alphabétique Taupin), Hanoï, Edition G. Taupin & Cie, 1937, 450 p.

.

ANNEXE 32 : ANGKOR, HUE ET LA BAIE D'ALONG,
« TROIS DES MERVEILLES DU MONDE […] FONT LA GLOIRE DE L'INDOCHINE »[28]



Source : « Publicité », *Extrême-Asie*, revue indochinoise illustrée, organisme officiel de Bureau du Tourisme en Indochine, mai 1930.

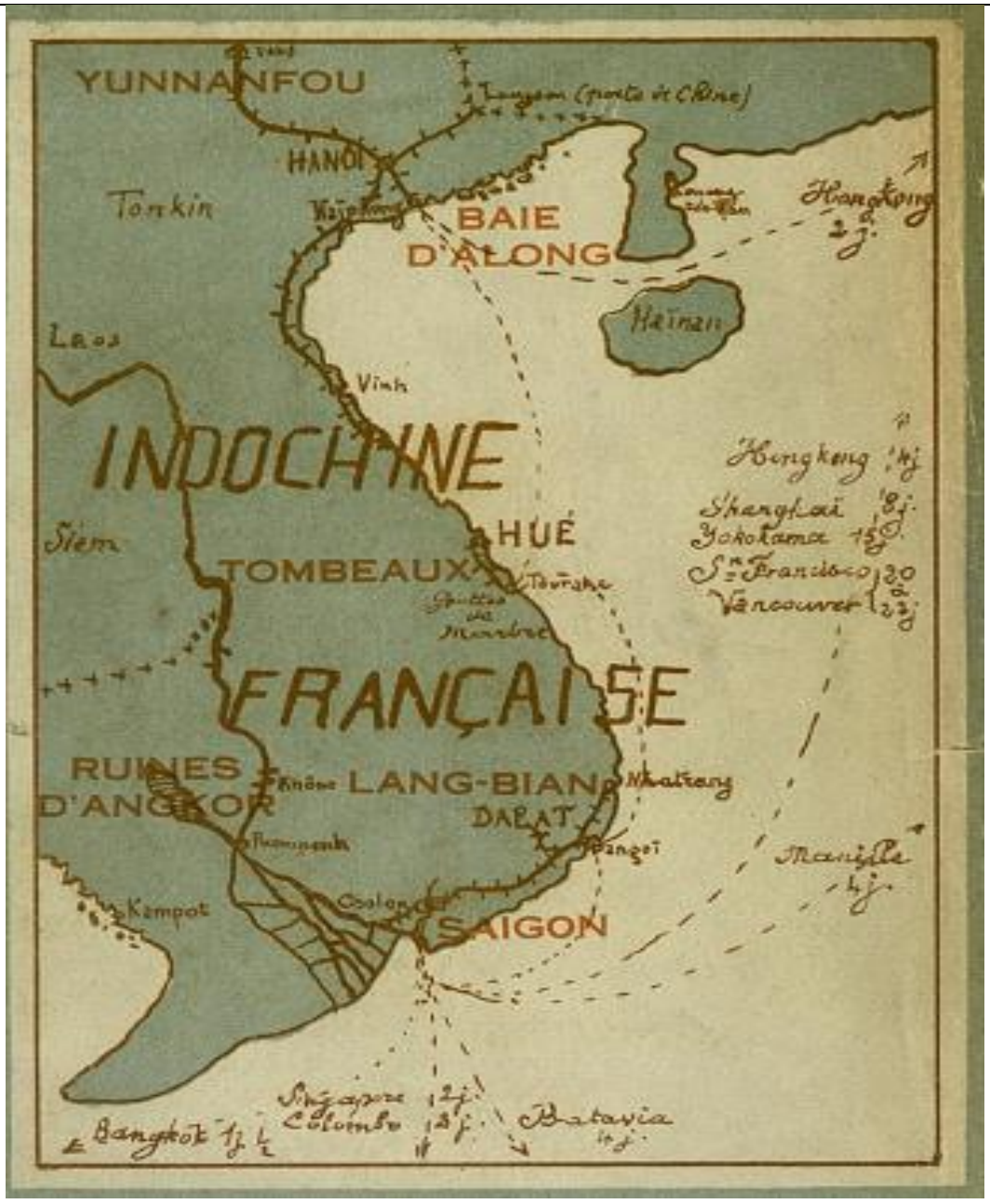
[28] « Publicité », *Extrême-Asie*, revue indochinoise illustrée, organisme officiel de Bureau du Tourisme en Indochine, mai 1930.

.

ANNEXE 33.

CARTE DE SAÏGON, GRAND POINT DE RELAI AU CROISEMENT DES DEUX GRANDS COURANTS TOURISTIQUES MONDIAUX

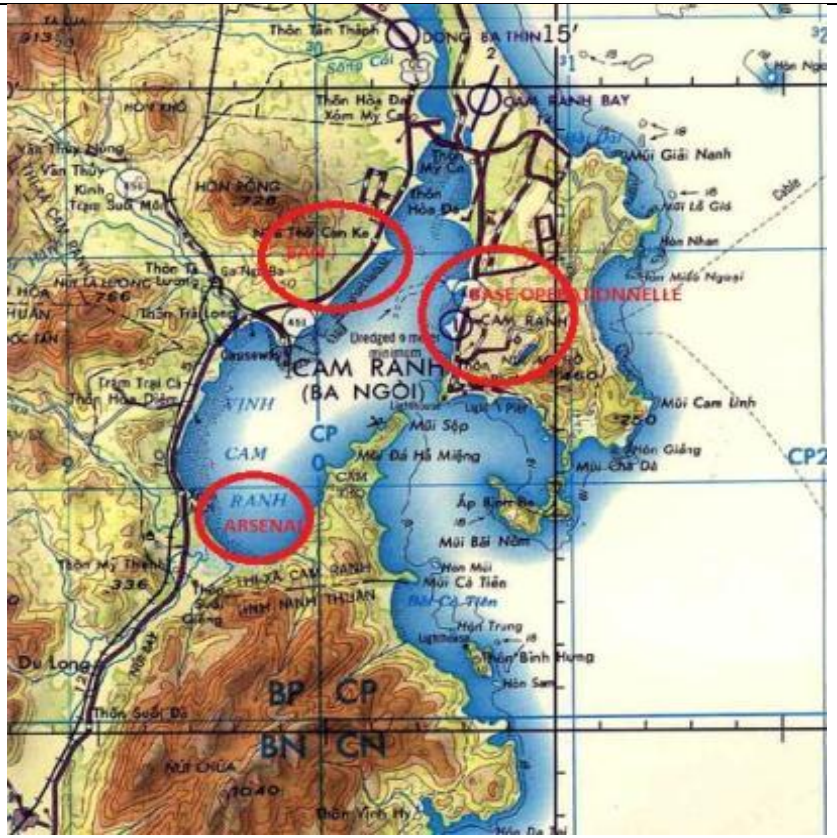
Saïgon est le point de relai (le plus important de l'Indochine) au croisement des deux grands courants touristiques mondiaux (celui de l'Europe par l'Inde et Java ; et celui des États-Unis d'Amérique par la Chine, le Japon et les Philippines).



Source : BOUVARD Pierre et MILLET, *Dalat, sanatorium de l'Indochine française. La chasse au Lang-Bian. Nouveau guide illustré*, Bergerac, Imprimerie générale du Sud-Ouest, 1920, 75 p.

.

ANNEXE 34 : EMPLACEMENT DE LA BAIE DE CAMRANH



Source : En ligne :

https://www.google.com/search?q=port+de+Camranh+1936&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=0ahUKEwiAj6TQgM3iAhVQzhoKHbgaCH0Q_AUIESgC&biw=1745&bih=990#imgdii=v8FytJsv5tSxjM:&imgrc=1Dd6uNVl9ZCPeM: (Carte à gauche)

En ligne : https://www.google.com/search?q=port+de+Camranh+1936&tbm=isch&tbs=rimg:CdQ3erjVZfWQIji_1wXK0my_1m1F1MS0ofBkEEfSVKeSu3BV1Zm8IOPHoC2Y2bFJuvahC8anocDpE58w22_1OIOjEiPTSoSCb_1BcrSbL-bUER-A9TAWwTQhKhIJXUxLSh8GQQQRVduSri30ZDwqEgl9JUp5K7cFXREgafTdNrbCfSoSCVmbwg48egLZEUNcvzD8MQzEKhIJjZsUm69gELwRGyR2Q4T6VMgqEglqehwOkTnzDRHSDl6qp3JCOSoSCbb84g6MSI9NESv17pep_1tNF&tbo=u&sa=X&ved=2ahUKEwj-tqPigc3iAhVSCxoKHR5OBJEQ9C96BAgBEBs&biw=1745&bih=945&dpr=1.1#imgrc=1Dd6uNVl9ZCPeM: (Carte à droite)

.

ANNEXE 35 : INSTALLATION À LA BAIE DE CAMRANH EN 1914

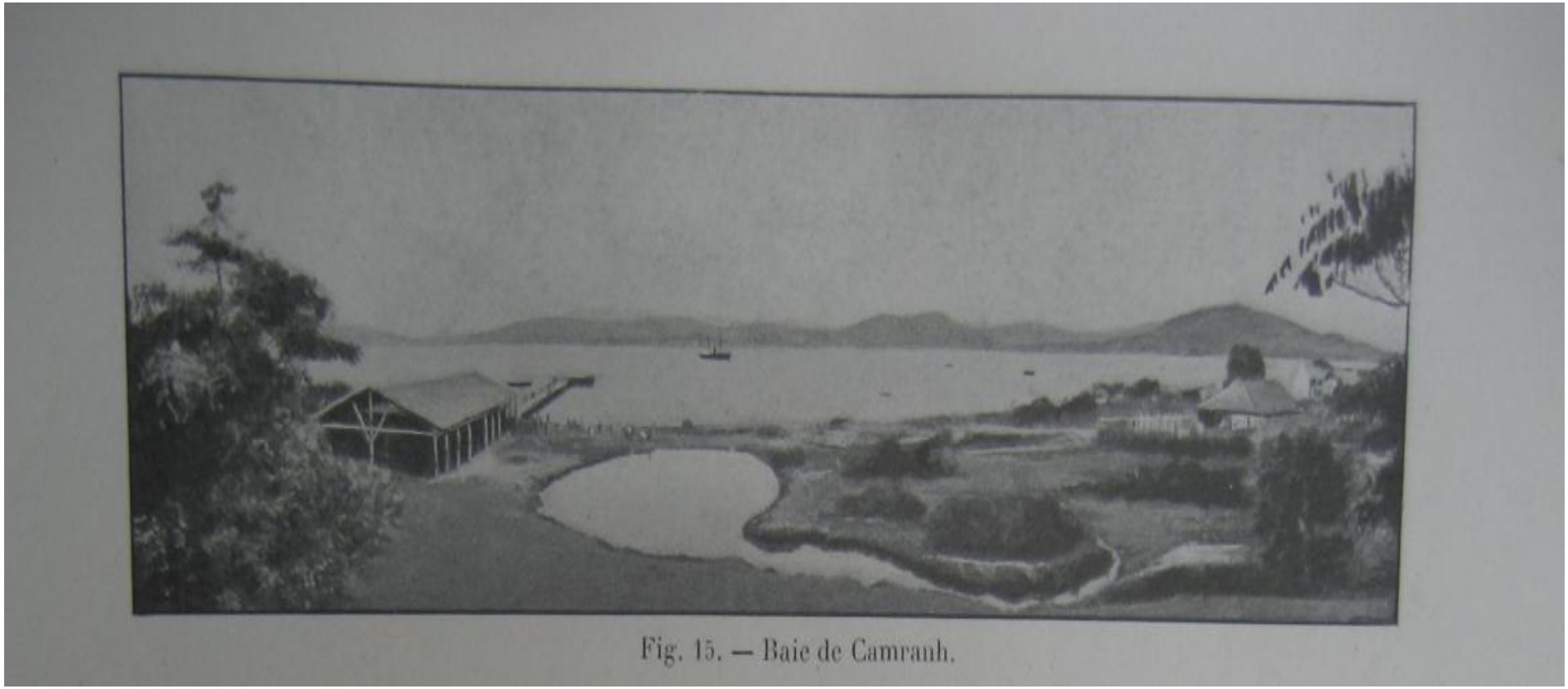


Fig. 15. — Baie de Camranh.

Source : EBERTHARDT, *Guide de l'Annam*, Paris, A. Challamel Editeur, Librairie Maritime et Coloniale, 1914, figure 15.

.

.ANNEXE 36 : DES EXCURSIONS AUX ENVIRON DE CAMRANH

- ***My-Ca*** est à 12 km de Camranh dans le nord, sur la lagune de Thuy-Trieu. Un pavillon de chasse de l'agent du Yacht-Club de France est situé sur la merveilleuse plaine de Hoa-Du à cause de la facilité avec laquelle on y chasse le gibier variant de l'éléphant, buffle, tigre aux plus petits animaux dans un espace de 10 000 hectares peu boisés où l'on se repère facilement. Pour les guides, on s'adresse au gardien annamite du pavillon. La lagune de Thuv-Trieu est très agréable à remonter entre les sables des dunes bordées de cocotiers et la vaste plaine de Hoa-Du dominée par la grande montagne Hon-Rông.

- ***Thuy-trieu***, joli village dans les cocotiers, est situé entre la maison de M. le Compte de Houdetot et l'amorce de la route de Nhatrang. Les chaloupes ont accès à l'extrémité du village grâce à un appontement. C'est également un lieu de chasse recommandé. Le trajet de 22 km de Camranh est faisable en chaloupe à vapeur à toute marrée.

- ***Pointe du doigt*** : On y a fait des plans de ville et d'un grand port militaire en projet. Les rochers y sont pittoresques et les promenades très belles avec vue sur les baies intérieure et extérieure.

- ***Gio-Ta*** : Riche village au fond de la baie, mais l'accostage en est difficile pour les canots et les chaloupes, surtout en mousson de nord à l'est.

- ***Hoa-Tan*** est situé à 28 km environ au nord de Camranh an milieu des rizières et des grandes forêts. Ce lieu est renommé spécialement pour la chasse aux éléphants.

- ***Lac Mercier*** est situé dans les dunes de sable, au-dessus de Camranh. On a une vue magnifique sur la baie extérieure. Pour cette promenade, il est facile de se procurer des mulets à l'hôtel.

Source : EBERTHARDT, Guide de l'Annam, Paris, A. Challamel Editeur, Librairie Maritime et Coloniale, 1914, 172 p.

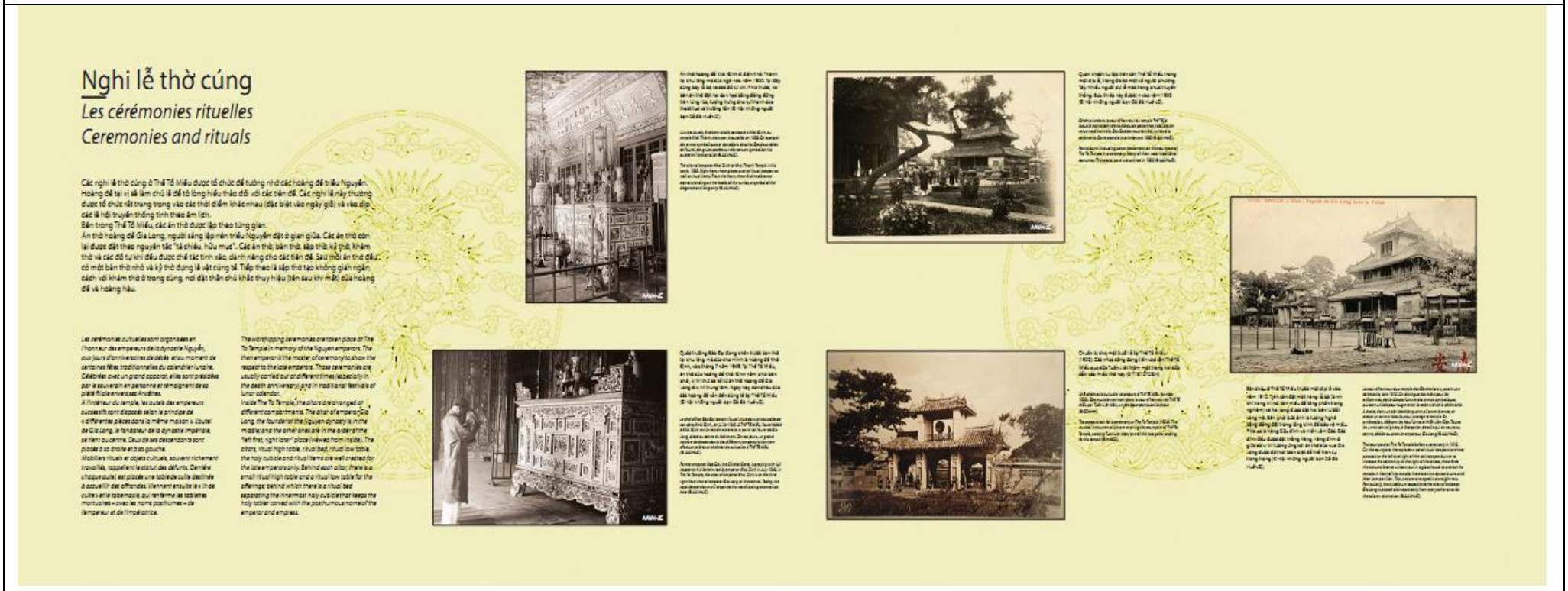
.

ANNEXES 37. RITES CULTUELS (PRODETOUR HUÉ 2)

- **37.1. Panneau : les cérémonies rituelles**
- **37.2. Film : les pratiques rituelles sous la dynastie des Nguyen (4'41'')** **(**A voir à la clef USB jointe).

Ces médias sont actuellement mises en service au centre d'interprétation de la Cité impériale de Hué, Vietnam, site classé par l'UNESCO. Ces réalisations sont effectuées dans le cadre du PRODETOUR Hué 2. Ce projet est réalisé grâce aux appuis financiers de l'ex-région Poitou-Charentes, la région Nouvelle-Aquitaine et le ministère des Affaires Étrangères et Européennes pour la période de 2014 à 2016. Les maîtres d'œuvres de ce projet sont l'université de La Rochelle (ULR) et l'école nationale du tourisme de Hué (ENTH). L'ULR apporte le transfert des connaissances et des compétences françaises dans les domaines de médiation culturelle, du tourisme et de la formation. L'ENTH a pour mission de multiplier ultérieurement ce projet au Vietnam avec l'accompagnement de l'ULR.

ANNEXE 37.1. LES CEREMONIES RITUELLES



Source : Panneau au centre d'interprétation sur les cérémonies rituelles sous la dynastie Nguyen. Ce centre d'interprétation qui est situé au Palais impérial, site classé par l'Uesco est réalisé dans le cadre du PRODETOUR HUE 2.

Ce projet est réalisé grâce aux appuis financiers de l'ex-région Poitou-Charentes et le ministère des Affaires Étrangères et Européennes pour la période de 2014 à 2016. Les maîtres d'œuvres de ce projet sont l'université de La Rochelle (ULR) et l'école nationale du tourisme de Hué (ENTH). L'ULR apporte le transfert des connaissances et des compétences françaises dans les domaines de médiation culturelle, du tourisme et de la formation. L'ENTH a pour mission de multiplier ultérieurement ce projet au Vietnam avec l'accompagnement de l'ULR.

ANNEXE 38

LES CURIOSITES DE HUÉ DANS UNE PUBLICITÉ TOURISTIQUE

« *EN ANNAM*

Hué
La ville impériale
gardienne des traditions
annamites
possède d'incomparables richesses
artistiques
Ses nombreux Palais
ses temples et ses musées
les célèbres tombeaux de ses
Empereurs
les cérémonies rituelles de la cour
***font les délices du Touriste.* »**

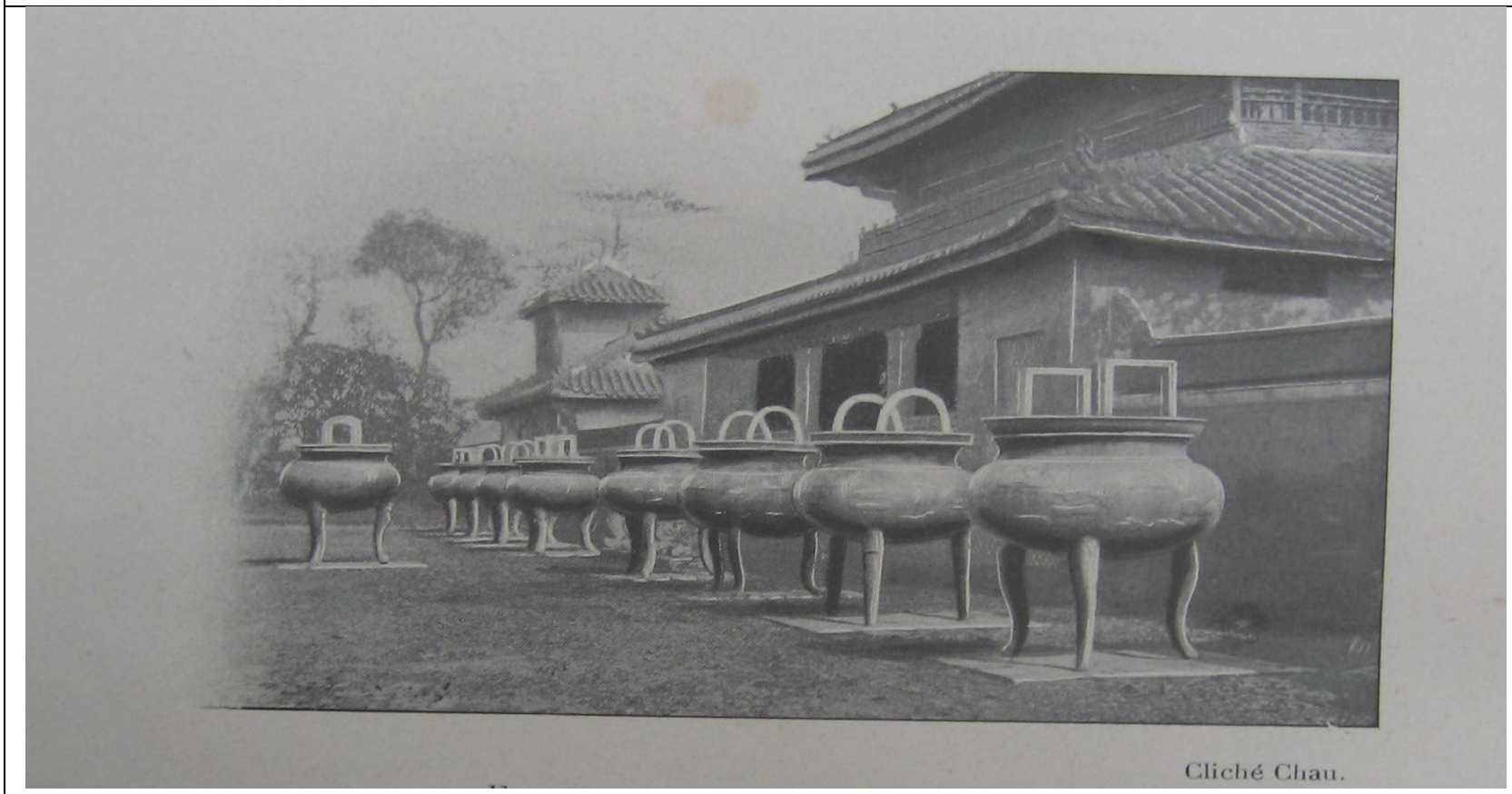
Source : ANV4, 3576, 1939, s.l, s.m.d, s.d.

ANNEXES 39. HIEN LAM CAC AU FIL DU TEMPS DANS LES GUIDES TOURISTIQUES

- **39.1. Les neuf urnes Dynastiques devant Hien Lam Cac en 1914 ;**
- **39.2. Hien Lam Cac en 1921 ;**
- **39.3. Hien Lam Cac vu de The Mieu en 1926 ;**
- **39.4. Hien Lam Cac Vu de la cour des Générations en 1931 ;**
- **39.5. Hien Lam Cac Vu depuis la cour des Générations en 1939.**

.

ANNEXE 39.1. LES NEUF URNES DYNASTIQUES DEVANT HIEN LAM CAC EN 1914



Source : EBERTHARDT, *Guide de l'Annam*, Paris, A. Challamel Editeur, Librairie Maritime et Coloniale, 1914, figure 77.

.

ANNEXE 39.2. HIEN LAM CAC EN 1921

Pavillon des urnes dynastiques, au Palais de Hué.

Source : Collection du Vieux Hué, *L'Annam, guide du touriste*, Hanoï, Imprimerie d'Extrême-Orient, 1921, p. 30.

.

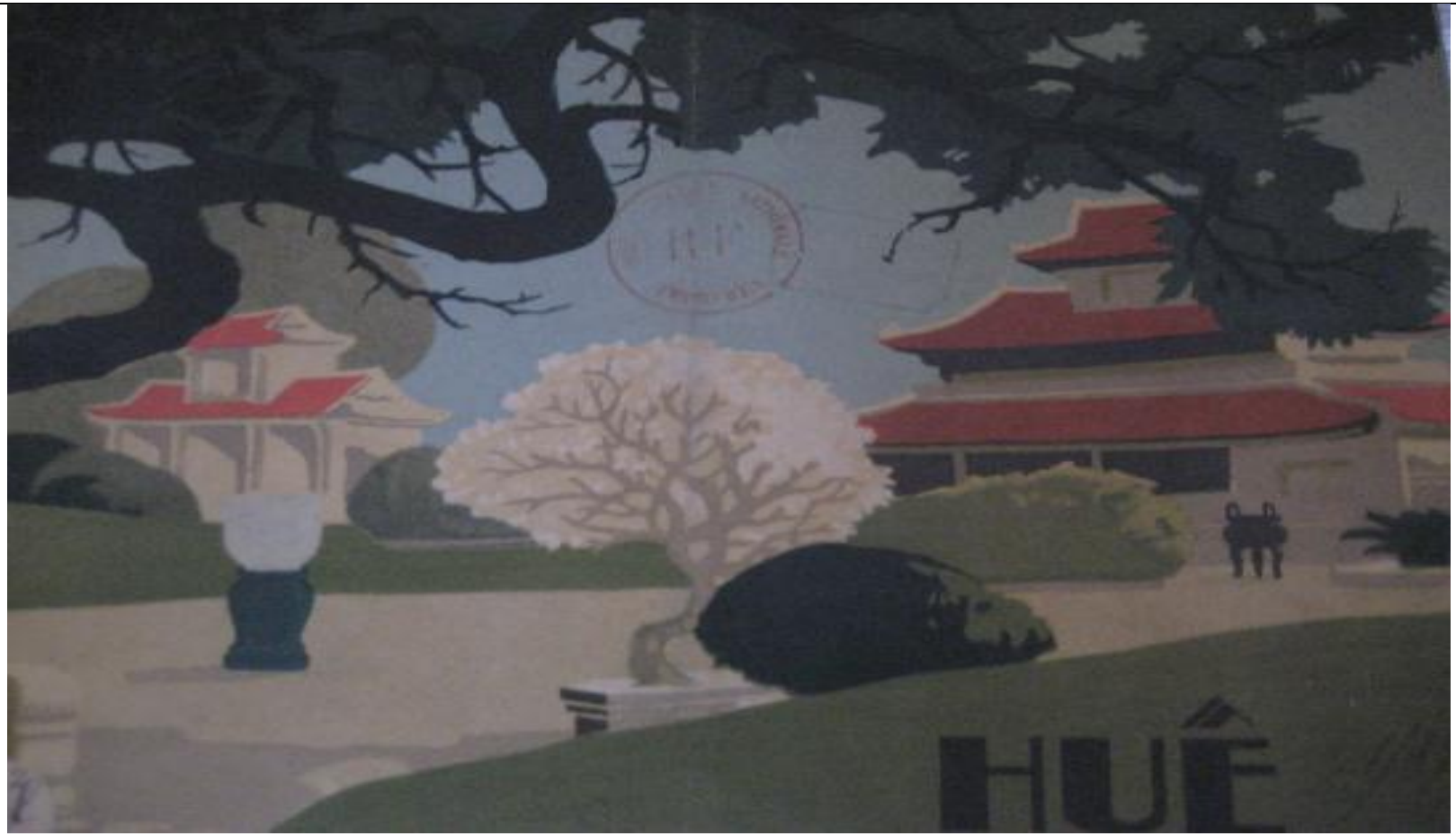
ANNEXE 39.3. HIEN LAM CAC VU DE THE MIEU EN 1926

Les neuf Urnes dynastiques dans la cour du Temple Thé-Miêu et le Pavillon Hiên-Lâm-Cac.

Source : Bureau du tourisme de Hué, *Notice touristique sur l'Annam*, Hanoï, Imprimerie d'Extrême-Orient, 1926, p. 26.

.

ANNEXE 39.4. HIEN LAM CAC VU DE LA COUR DES GÉNÉRATIONS EN 1931



Source : Office indochinois du tourisme, *Hué, ville impériale*, Hanoï, Imprimerie d'Extrême-Orient, 1931, page de couverture.

.

ANNEXE 39.5. HIEN LAM CAC VU DEPUIS LA COUR DES GÉNÉRATIONS EN 1939

Source : Office central du tourisme indochinois, *Hué – Hué, Indochine française, captivante capitale de l'Annam*, Imprimerie d'Extrême-Orient, 1939, page de couverture.

ANNEXES 40.

PANNEAUX ET FILM REALISES DANS LE CADRE DU PRODETOUR HUE 2

- **40.1. Panneau : le pavillon Hien Lam Cac, historique ;**
- **40.2. Panneau : les escaliers de Hien Lam Cac ;**
- **40.3 : Panneau : les colonnes de Hien Lam Cac ;**
- **40.4 : Film : Hien Lam Cac (4'51'') (**A voir à la clef USB jointe).

.

ANNEXE 40.1. LE PAVILLON HIEN LAM CAC, HISTORIQUE

Hiển Lâm Các

Pavillon Hiển Lâm
Hiển Lâm pavilion

Hiển Lâm Các được xây dựng từ năm 1821 đến năm 1822 dưới thời hoàng đế Minh Mạng. Công trình kiến trúc này tọa lạc phía trước Thế Tổ Miếu, cách một khoảng sân chầu. Đây là công trình cao nhất của Hoàng thành và được xem là đài tưởng niệm, nơi các hoàng đế, hoàng hậu hiển linh trong các dịp tế lễ tại Thế Tổ Miếu. Ba tầng của công trình này tượng trưng cho Thiên (tầng cao nhất), Địa (tầng dưới cùng), Nhân (tầng ở giữa). Hoàng đế có vai trò kết nối giữa con người với Trời, Đất và các thần linh. Trên nóc của công trình này là một bình hồ lô được làm bằng pháp lam, tượng trưng cho bầu Thái cực. Theo triết lý của người phương Đông, Thái cực tạo ra Âm Dương. Âm Dương tạo ra vũ trụ và vạn vật. Biểu thị sự kết nối của ba yếu tố Thiên, Địa, Nhân, công trình này thể hiện lòng mong muốn về mối quan hệ hài hòa giữa Trời, Đất và con người. Trong số các họa tiết trang trí, phải kể đến họa tiết hình con dơi - biểu tượng của hạnh phúc và vận sự tốt lành.

Source : Panneau au centre d'interprétation sur les cérémonies rituelles sous la dynastie Nguyen. Ce centre d'interprétation qui est situé au Palais impérial, site classé par l'UNESCO est réalisé dans le cadre du PRODETOUR Hué 2.

Ce projet est réalisé grâce aux appuis financiers de l'ex-région Poitou-Charentes et le ministère des Affaires Étrangères et Européennes pour la période de 2014 à 2016. Les maîtres d'œuvres de ce projet sont l'université de La Rochelle (ULR) et l'école nationale du tourisme de Hué (ENTH). L'ULR apporte le transfert des connaissances et des compétences françaises dans les domaines de médiation culturelle, du tourisme et de la formation. L'ENTH a pour mission de multiplier ultérieurement ce projet au Vietnam avec l'accompagnement de l'ULR.

.

ANNEXE 40.2 LES ESCALIERS DE HIEN LAM CAC

Cầu thang tại Hiển Lâm Các

Les escaliers de Hiển Lâm Các

Staircase at Hien Lam Cac

Với các họa tiết trang trí có tính biểu tượng, chiếc cầu thang bằng gỗ này mang một ý nghĩa đặc biệt. Hai tay vịn chạm trổ hình rồng năm móng (một biểu tượng quyền lực gắn với bậc hoàng đế) hướng lên trên. Bậc cấp cầu thang là những hình mây và sóng nước cách điệu. Thành cầu thang chạm trổ các chữ Hán kiểu triện "Vạn - Thọ - Vạn ..." mang thông điệp về cuộc sống mới vĩnh hằng của các bậc hoàng đế sau khi băng hà.
Bậc cấp bằng đá dẫn lên Hiển Lâm Các được trang trí hình rồng đuổi bậc dọc theo ba lối đi. Rồng ở lối đi giữa được tạo tác với những đường nét đặc tả; rồng ở lối đi hai bên là những hình mây hóa cách điệu.

Cet escalier en bois n'a pas seulement pour finalité d'accéder aux étages supérieurs. Il est doté d'une fonction symbolique, avec ses deux rampes sculptées de dragons à cinq griffes (représentant les empereurs), qui s'élèvent vers le Ciel ; ses marches sculptées de nuages et de vagues stylisés ; et ses « svastika » (longévité, éternité) qui ornent les rampes. L'ensemble rappelle que l'empereur, après son décès, commence une vie éternelle.
Les escaliers en maçonnerie du pavillon sont décorés de dragons, qui déterminent trois passages. Sur le passage central, les dragons sont figurés avec leurs traits caractéristiques ; ceux des passages latéraux ne sont que des nuages stylisés.

The wooden staircase, with symbolic decoration, is of special significance. Its two handrails are carved with the five-claw dragon (a symbol of imperial power) facing upward. The stair steps are decorated with images of stylized cloud and wave. The body of the handrails is in square shape of the ancient Chinese characters that mean the Swastika and Longevity as a wish for the new immortal life of emperors after death. The stone staircases leading to Hien Lam pavilion are decorated with dragon-formed handrails along the three passages. Dragons of the middle passage are carved in details; while those of the left and right passages are stylized with cloud images.

Source : Panneau au centre d'interprétation sur les cérémonies rituelles sous la dynastie Nguyen. Ce centre d'interprétation qui est situé au Palais impérial, site classé par l'Unesco est réalisé dans le cadre du PRODETOUR Hué 2.

Ce projet est réalisé grâce aux appuis financiers de l'ex-région Poitou-Charentes et le ministère des Affaires Étrangères et Européennes pour la période de 2014 à 2016. Les maîtres d'œuvres de ce projet sont l'université de La Rochelle (ULR) et l'école nationale du tourisme de Hué (ENTH). L'ULR apporte le transfert des connaissances et des compétences françaises dans les domaines de médiation culturelle, du tourisme et de la formation. L'ENTH a pour mission de multiplier ultérieurement ce projet au Vietnam avec l'accompagnement de l'ULR.

.

ANNEXE 40.3. LES COLONNES DE HIEN LAM CAC

Source : Panneau au centre d'interprétation sur les cérémonies rituelles sous la dynastie des Nguyen. Ce centre d'interprétation qui est situé au Palais impérial, site classé par l'Unesco est réalisé dans le cadre du PRODETOUR Hué 2.

Ce projet est réalisé grâce aux appuis financiers de l'ex-région Poitou-Charentes et le ministère des Affaires Étrangères et Européennes pour la période de 2014 à 2016. Les maîtres d'œuvres de ce projet sont l'université de La Rochelle (ULR) et l'école nationale du tourisme de Hué (ENTH). L'ULR apporte le transfert des connaissances et des compétences françaises dans les domaines de médiation culturelle, du tourisme et de la formation. L'ENTH a pour mission de multiplier ultérieurement ce projet au Vietnam avec l'accompagnement de l'ULR.

.

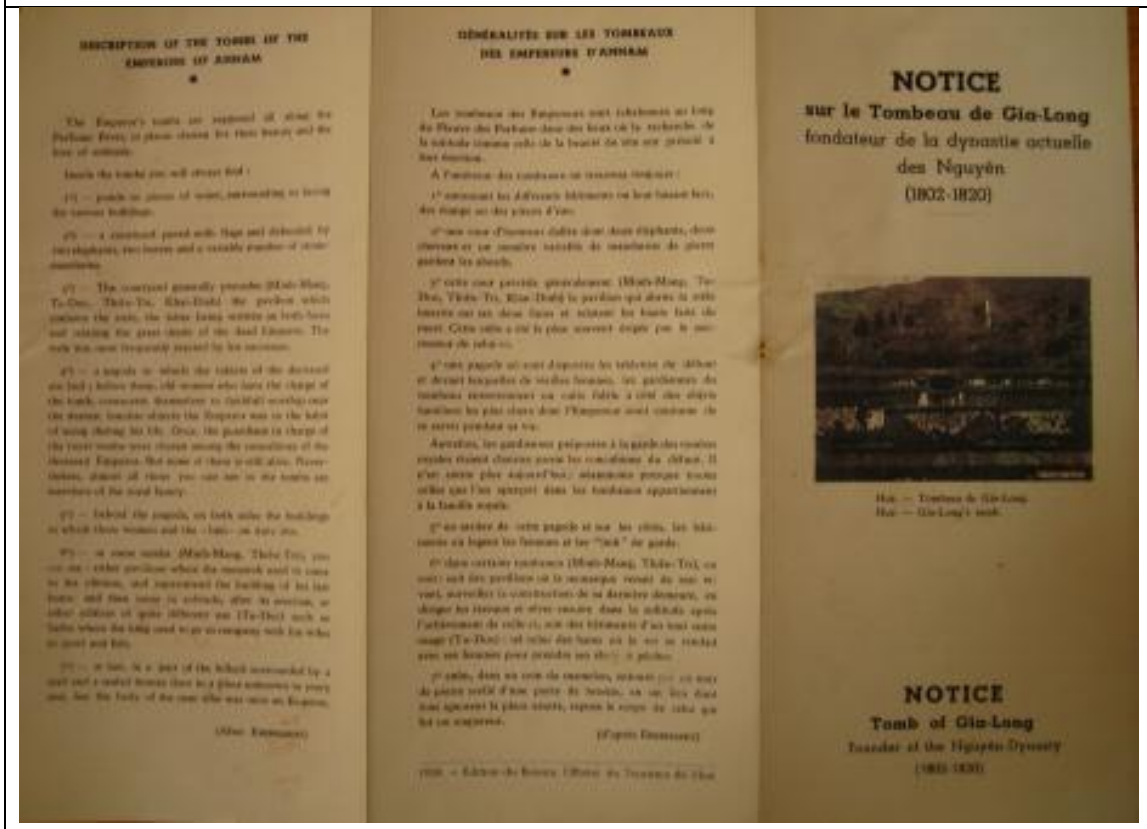
ANNEXE 41.

DEPLIANTS TOURISTIQUES SUR LES TOMBEAUX IMPERIAUX EDITES PAR LE BUREAU OFFICIEL DE TOURISME DE HUE

- **41.1. Dépliant du tombeau impérial de Gia-Long (édité en 1938) ;**
- **41.2. Dépliant du tombeau impérial de Minh-Mang (édité en 1938) ;**
- **41.3. Dépliant du tombeau impérial de Thieu-Tri (édité en 1939) ;**
- **41.4. Dépliant du tombeau impérial de Tu-Duc (édité en 1939) ;**
- **41.5. Dépliant du tombeau impérial de Dong-Khanh (édité en 1939) ;**
- **41.6. Dépliant du tombeau impérial de Khai-Dinh (édité en 1939).**

.

ANNEXE 41.1. DÉPLIANT DU TOMBEAU IMPERIAL DE GIA-LONG (édité en 1938)

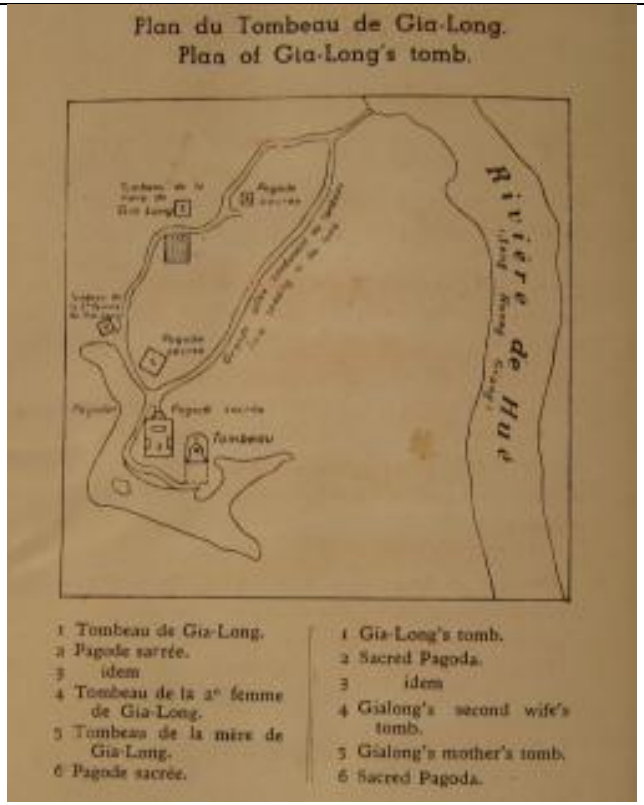


DESCRIPTION OF THE TOMBS OF THE EMPERORS OF ANNAM

GÉNÉRALITÉS SUR LES TOMBEAUX DES EMPEREURS D'ANNAM

NOTICE
sur le Tombeau de Gia-Long
fondateur de la dynastie actuelle
des Nguyên
(1802-1820)

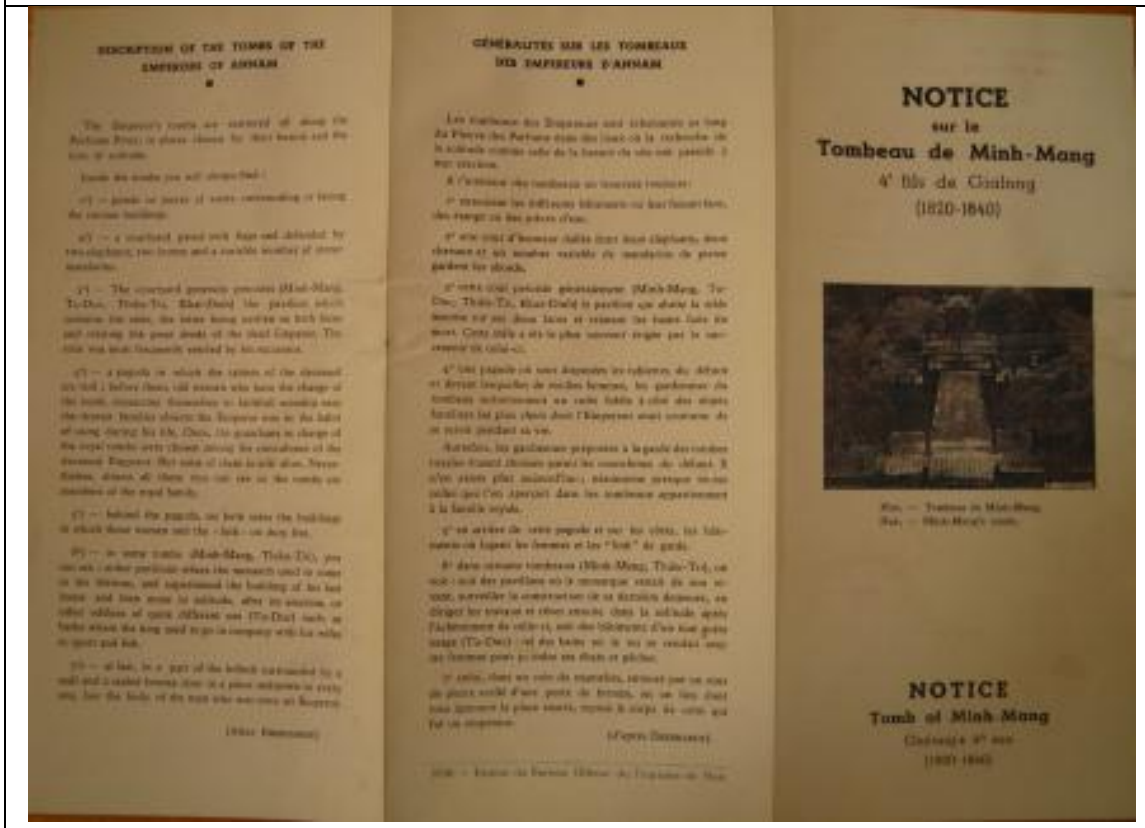
NOTICE
Tomb of Gia-Long
Founder of the Nguyên Dynasty
(1802-1820)



Source : Bureau officiel du tourisme de Hué, *NOTICE sur le Tombeau de Gia Long, fondateur de la dynastie de Nguyen (1802-1820)*, s.l, s.m.d, 1938.

.

ANNEXE 41.2. DÉPLIANT DU TOMBEAU IMPERIAL DE MINH-MANG (édité en 1938)

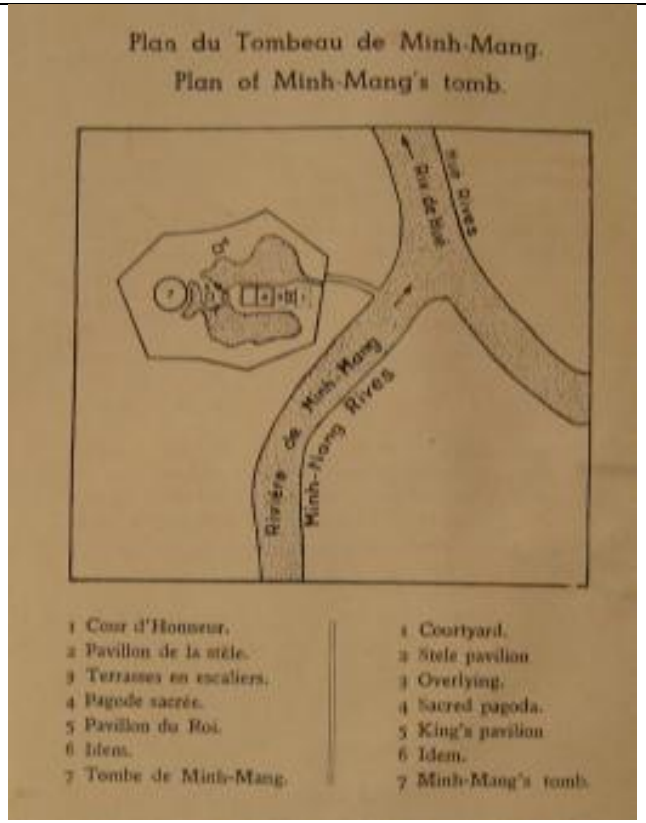


DESCRIPTION OF THE TOMBS OF THE EMPERORS OF ANNAM

GÉNÉRALITÉS SUR LES TOMBEAUX DES EMPEREURS D'ANNAM

NOTICE
sur le
Tombeau de Minh-Mang
4e fils de Gialong
(1820-1840)

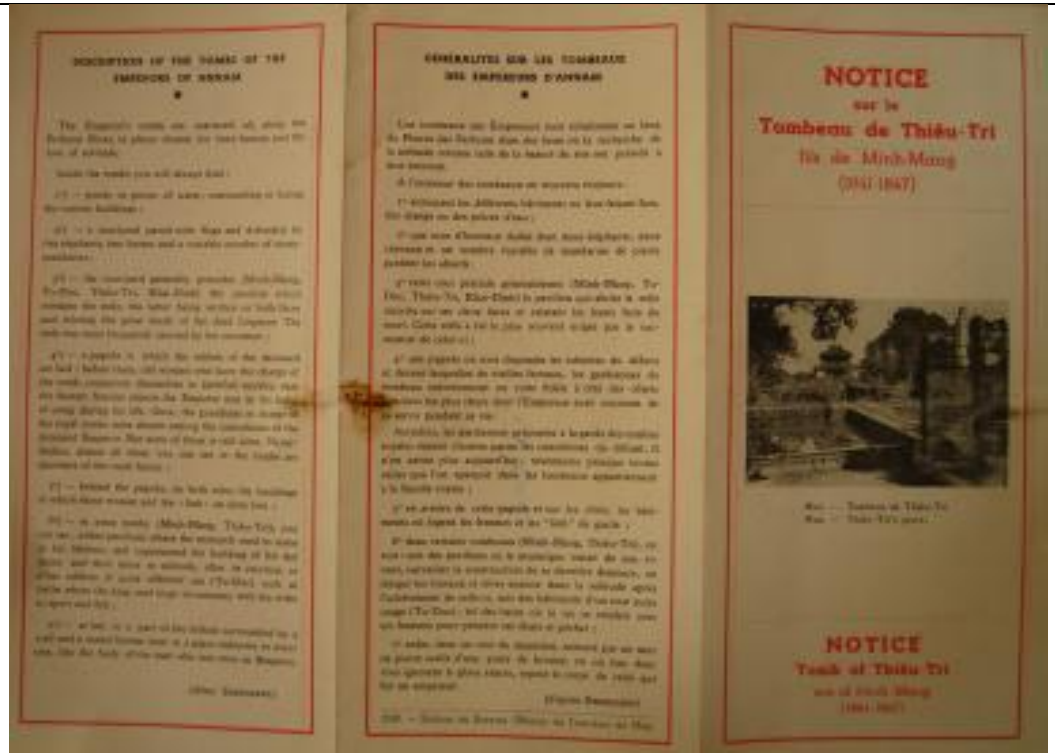
NOTICE
Tomb of Minh Mang

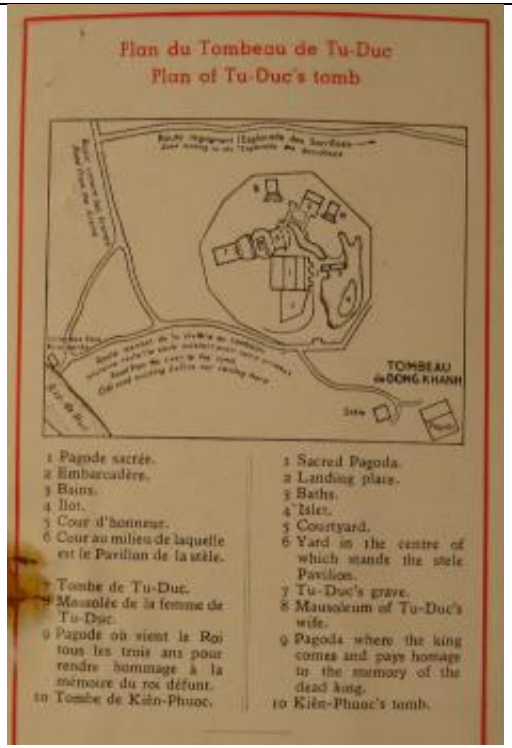


Source : Bureau officiel du tourisme de Hué, *NOTICE sur le tombeau de Minh Mang, 4e fils de Gialong (1820-1840)*, s.l, s.m.d, 1938.

.

ANNEXE 41.3. DÉPLIANT DU TOMBEAU IMPERIAL DE THIEU TRI (édité en 1939)

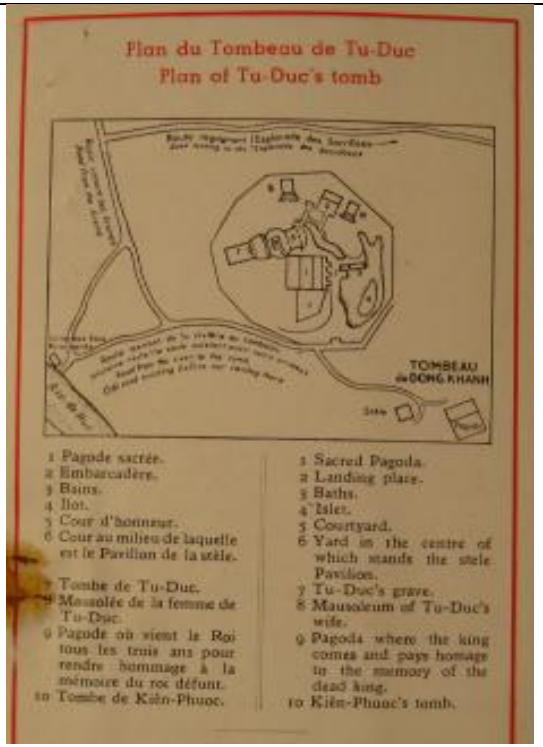




Source : Bureau officiel du tourisme de Hué, *NOTICE sur le tombeau de Thieu-Tri, fils de Minh-Mang (1841-1847)*, s.l, s.m.d, 1939.

.

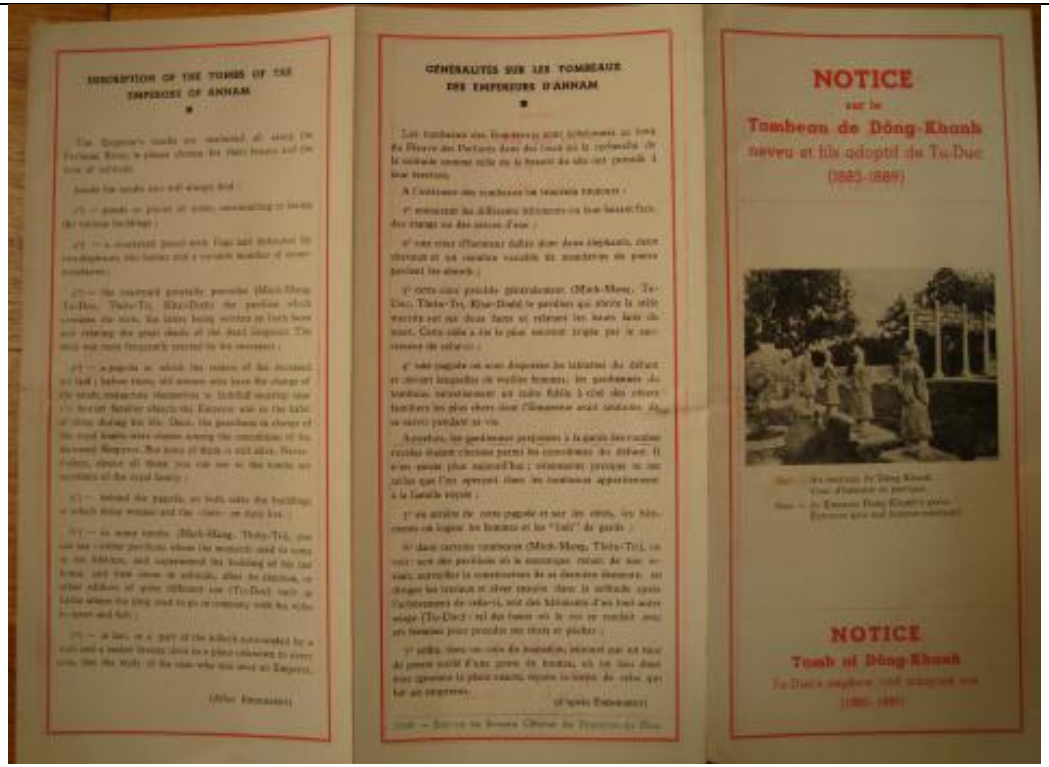
ANNEXE 41.4. DÉPLIANT DU TOMBEAU IMPERIAL DE TU-DUC (édité en 1939)



Source : Bureau officiel du tourisme de Hué, *NOTICE sur le tombeau de Tu-Duc, 2e fils de Thieu-Tri (1848-1883)*, s.l, s.m.d, 1938.

.

ANNEXE 41.5. DÉPLIANT DU TOMBEAU IMPERIAL DE DONG-KHANH (édité en 1939)



DESCRIPTION OF THE TOMBS OF THE EMPERORS OF ANNAM

GÉNÉRALITÉS SUR LES TOMBEAUX DES EMPEREURS D'ANNAM

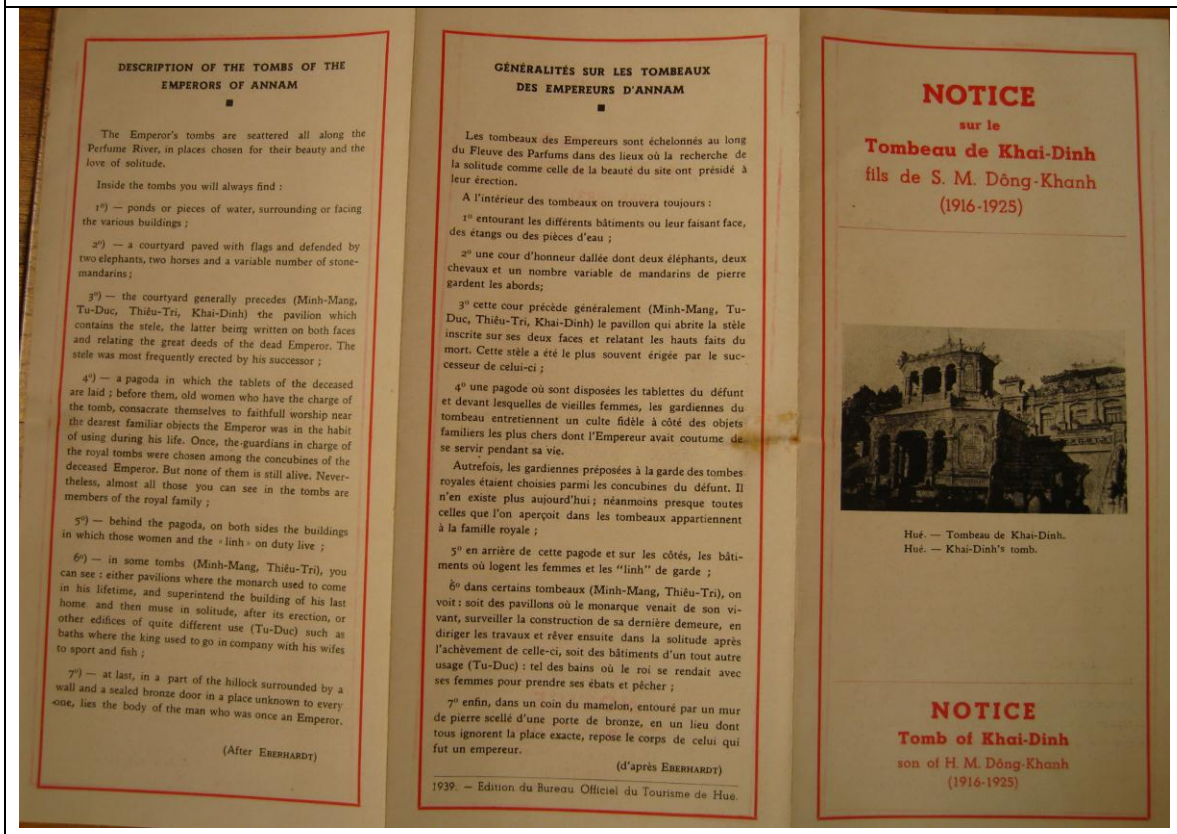
NOTICE
sur le
Tombeau de Dông-Khanh
neveu et fils adoptif de Tu-Duc
(1885-1889)

NOTICE
Tomb of Dông-Khanh

Source : Bureau officiel du tourisme de Hué, *NOTICE sur le tombeau de Dong Khanh, neveu et fils adoptif de Tu Duc (1885-1889)*, s.l, s.m.d, 1939.

.

ANNEXE 41.6. DÉPLIANT DU TOMBEAU IMPERIAL DE KHAI-DINH (édité en 1939)



DESCRIPTION OF THE TOMBS OF THE EMPERORS OF ANNAM

The Emperor's tombs are seattered all along the Perfume River, in places chosen for their beauty and the love of solitude.

Inside the tombs you will always find :

1°) — ponds or pieces of water, surrounding or facing the various buildings ;

2°) — a courtyard paved with flags and defended by two elephants, two horses and a variable number of stone-mandarins ;

3°) — the courtyard generally precedes (Minh-Mang, Tu-Duc, Thiêu-Tri, Khai-Dinh) the pavilion which contains the stele, the latter being written on both faces and relating the great deeds of the dead Emperor. The stele was most frequently erected by his successor ;

4°) — a pagoda in which the tablets of the deceased are laid ; before them, old women who have the charge of the tomb, consacrate themselves to faithfull worship near the dearest familiar obiects the Emperor was in the habit of using during his life. Once, the guardians in charge of the royal tombs were chosen among the concubines of the deceased Emperor. But none of them is still alive. Nevertheless, almost all those you can see in the tombs are members of the royal family ;

5°) — behind the pagoda, on both sides the buildings in which those women and the « linh » on duty live ;

6°) — in some tombs (Minh-Mang, Thiêu-Tri), you can see : either pavilions where the monarch used to come in his lifetime, and superintend the building of his last home and then muse in solitude, after its erection, or other edifices of quite different use (Tu-Duc) such as baths where the king used to go in company with his wifes to sport and fish ;

7°) — at last, in a part of the hillock surrounded by a wall and a sealed bronze door in a place unknown to everyone, lies the body of the man who was once an Emperor.

(After EBERHARDT)

GÉNÉRALITÉS SUR LES TOMBEAUX DES EMPEREURS D'ANNAM

Les tombeaux des Empereurs sont échelonnés au long du Fleuve des Parfums dans des lieux où la recherche de la solitude comme celle de la beauté du site ont présidé à leur érection.

A l'intérieur des tombeaux on trouvera toujours :

1° entourant les différents bâtiments ou leur faisant face, des étangs ou des pièces d'eau ;

2° une cour d'honneur dallée dont deux éléphants, deux chevaux et un nombre variable de mandarins de pierre gardent les abords;

3° cette cour précède généralement (Minh-Mang, Tu-Duc, Thiêu-Tri, Khai-Dinh) le pavillon qui abrite la stèle inscrite sur ses deux faces et relatant les hauts faits du mort. Cette stèle a été le plus souvent érigée par le successeur de celui-ci ;

4° une pagode où sont disposées les tablettes du défunt et devant lesquelles de vieilles femmes, les gardiennes du tombeau entretiennent un culte fidèle à côté des objets familiers les plus chers dont l'Empereur avait coutume de se servir pendant sa vie.

Autrefois, les gardiennes préposées à la garde des tombes royales étaient choisies parmi les concubines du défunt. Il n'en existe plus aujourd'hui ; néanmoins presque toutes celles que l'on aperçoit dans les tombeaux appartiennent à la famille royale ;

5° en arrière de cette pagode et sur les côtés, les bâtiments où logent les femmes et les "linh" de garde ;

6° dans certains tombeaux (Minh-Mang, Thiêu-Tri), on voit : soit des pavillons où le monarque venait de son vivant, surveiller la construction de sa dernière demeure, en diriger les travaux et rêver ensuite dans la solitude après l'achèvement de celle-ci, soit des bâtiments d'un tout autre usage (Tu-Duc) : tel des bains où le roi se rendait avec ses femmes pour prendre ses ébats et pêcher ;

7° enfin, dans un coin du mamelon, entouré par un mur de pierre scellé d'une porte de bronze, en un lieu dont tous ignorent la place exacte, repose le corps de celui qui fut un empereur.

(d'après EBERHARDT)

1939. — Edition du Bureau Officiel du Tourisme de Hué.

NOTICE
sur le
Tombeau de Khai-Dinh
fils de S. M. Dông-Khanh
(1916-1925)

Hué. — Tombeau de Khai-Dinh.
Hué. — Khai-Dinh's tomb.

NOTICE
Tomb of Khai-Dinh
son of H. M. Dông-Khanh
(1916-1925)

Plan du Tombeau de Khai-Dinh
Plan of Khai-Dinh's tomb

ROUTE LOCALE

1 Bâtiment secondaire.
2 Pavillon de la stèle.
3 Pylône.
4 Temple de culte et tombe de Khai-Dinh.
5 Dépendances.

1 Secondary building.
2 Pavilion of the stela.
3 Pylônes.
4 Sacred pagoda and Khai-Dinh's tomb.
5 Out houses.

TOURISTES-VOYAGEURS prenez tous les renseignements dont vous avez besoin au cours de vos voyages à la Résidence Supérieure à Hué au :

BUREAU OFFICIEL DU TOURISME

TOURISTS TRAVELLERS ask all information you may want in the course of your travels at

BUREAU DU TOURISME
(Government touristic Office for Annam)

1939. — Published by the Official Tourist Bureau of Hué.

Source : Bureau officiel du tourisme de Hué, NOTICE sur le tombeau de Khai-Dinh, fils de S. M. Dong-Khanh (1916-1925), s.l, s.m.d, 1939.

ANNEXES 42

LES TOMBEAUX IMPERIAUX DANS L'ENSEMBLE DES SITES TOURISTIQUES DE HUE

- **42.1. Les tombeaux impériaux dans l'ensemble des sites touristiques de Hué en 1914 ;**
- **42.2. Les tombeaux impériaux dans l'ensemble des sites touristiques de Hué cent ans plus tard (2014).**

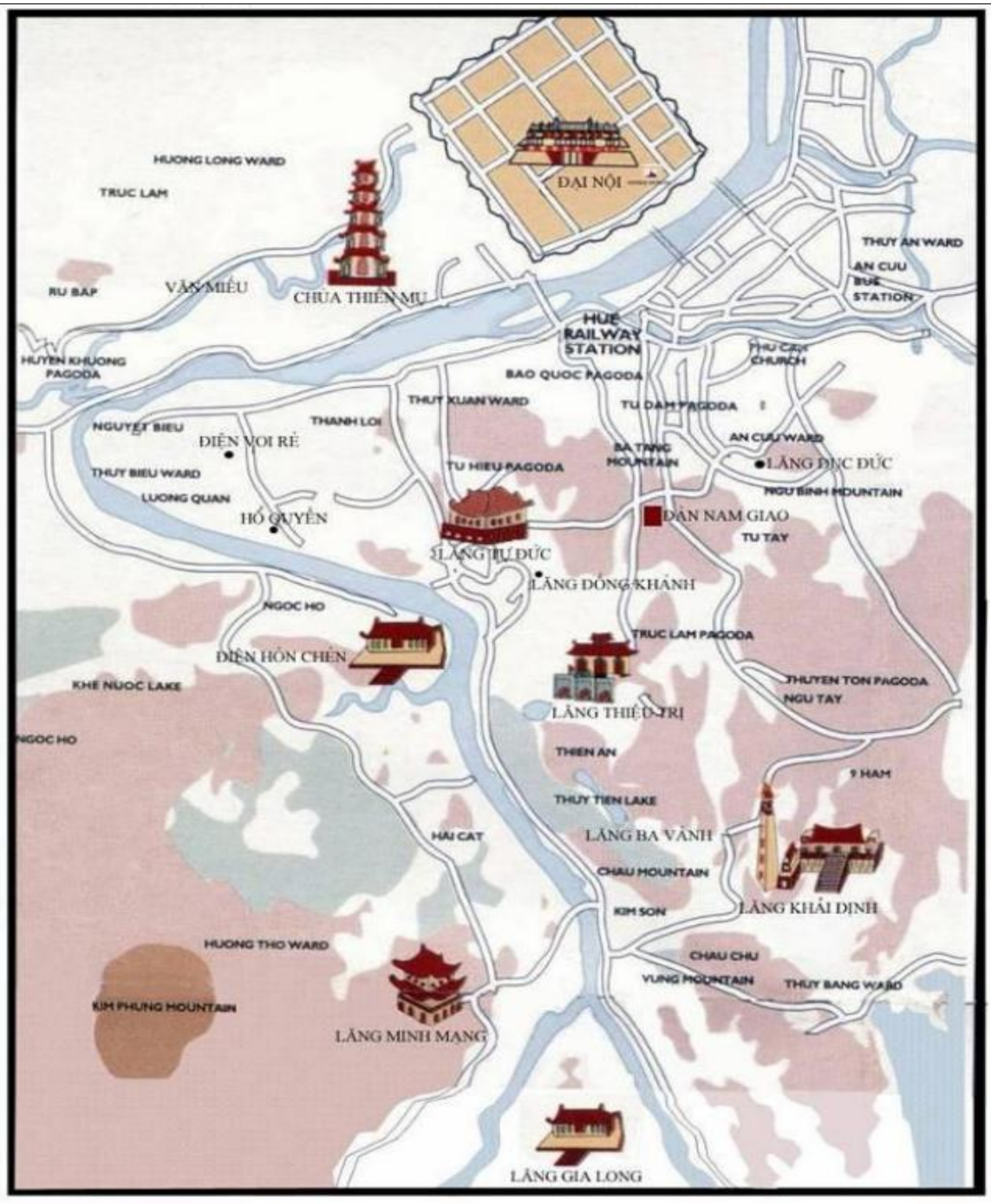
.

ANNEXE 42.1 LES TOMBEAUX IMPÉRIAUX
DANS L'ENSEMBLE DES SITES TOURISTIQUES DE HUÉ EN 1914

Source : EBERTHARDT, *Guide de l'Annam*, Paris, A. Challamel Editeur, Librairie Maritime et Coloniale, 1914, figure 40.

.

ANNEXE 42.2 LES TOMBEAUX IMPÉRIAUX DANS L'ENSEMBLE DES SITES TOURISTIQUES DE HUÉ CENT ANS PLUS TARD (2014)



Source : Archives du centre de conservation des monuments historiques de Hué, 2014.

ANNEXE 43

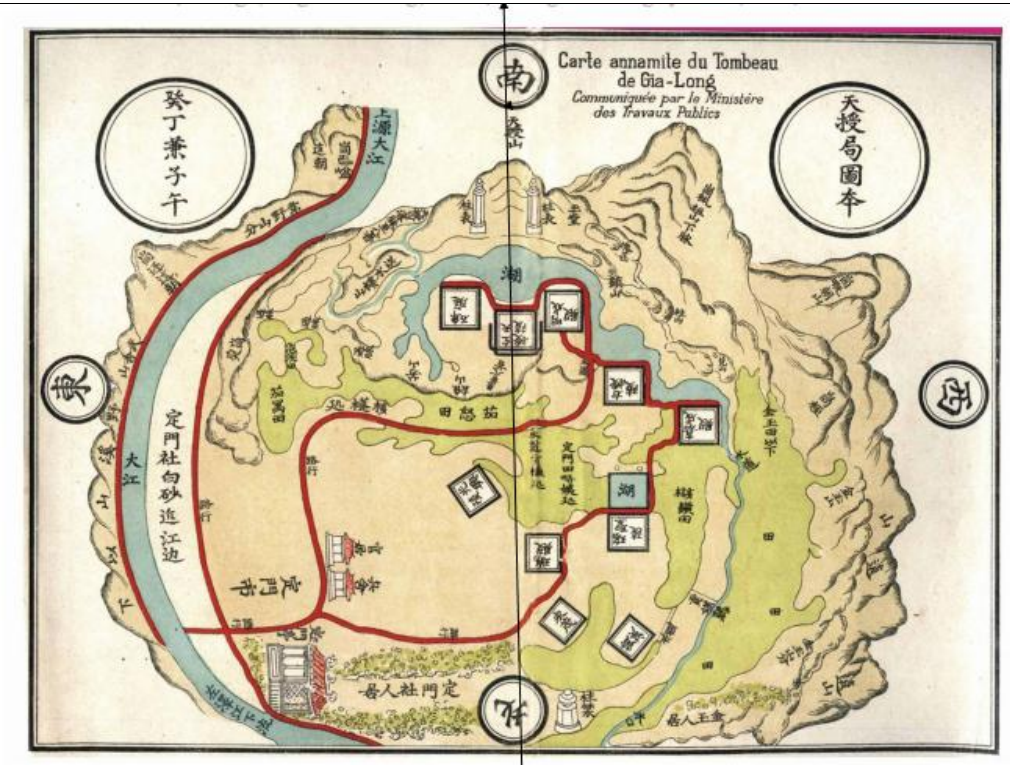
DEUX TOMBEAUX IMPERIAUX DETERMINANT LE PLAN D'AMENAGEMENT DES TOMBEAUX DE LA DYNASTIE NGUYEN

- **43.1. Tombeau de l'empereur Gia-Long**
  - **43.1.1. Plan du tombeau impérial de Gia-Long, dressé par le ministère des travaux publics de la dynastie Nguyen vers le XXe siècle ;**
  - **43.1.2. Vue aérienne du tombeau de l'empereur Gia-Long ;**
- **43.2. Tombeau de l'empereur Minh-Mang**
  - **43.2.1. Plan du tombeau impérial de Minh-Mang dressé par le ministère des travaux publics de la dynastie Nguyen vers le XXe siècle ;**
  - **43.2.2. Tombeau impérial de Minh-Mang et ses valeurs géomanciennes**
  - **43.2.3. Vue aérienne du tombeau de l'empereur Minh-Mang.**

.

ANNEXE 43.1. TOMBEAU DE L'EMPEREUR GIA-LONG

43.1.1. PLAN DU TOMBEAU IMPERIAL DE GIA-LONG, DRESSÉ PAR LE MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS DE LA DYNASTIE NGUYEN VERS LE XX SIECLE



Source : Archives du centre de conservation des monuments historiques de Hué, s.l, s.m.d, s.d.

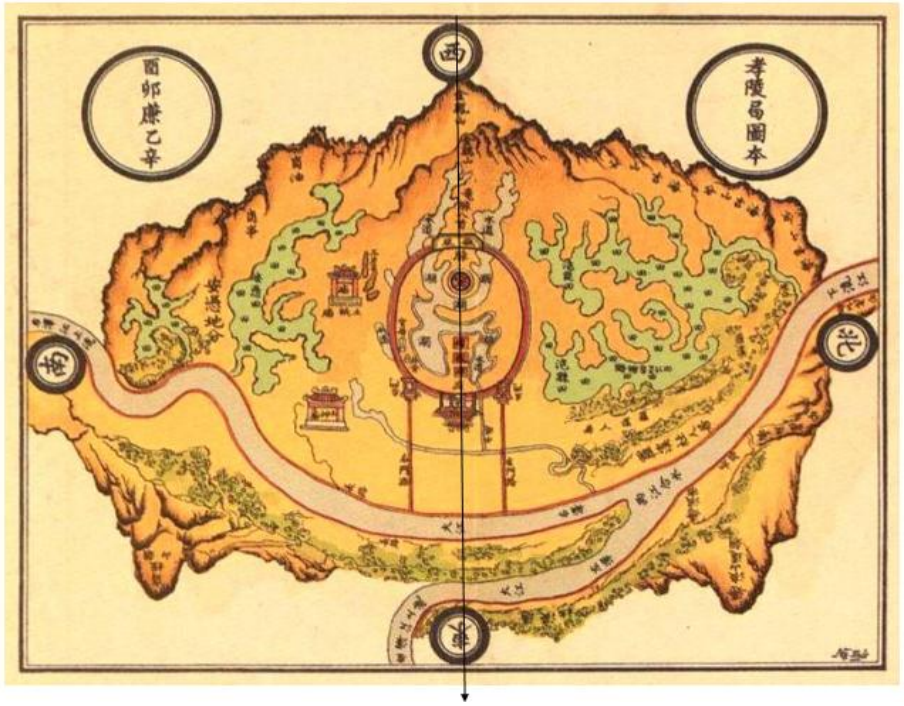
43.1.2. VUE AERIENNE DU TOMBEAU DE L'EMPEREUR GIA-LONG

Source : Archives du centre de conservation des monuments historiques de Hué, 1994.

.

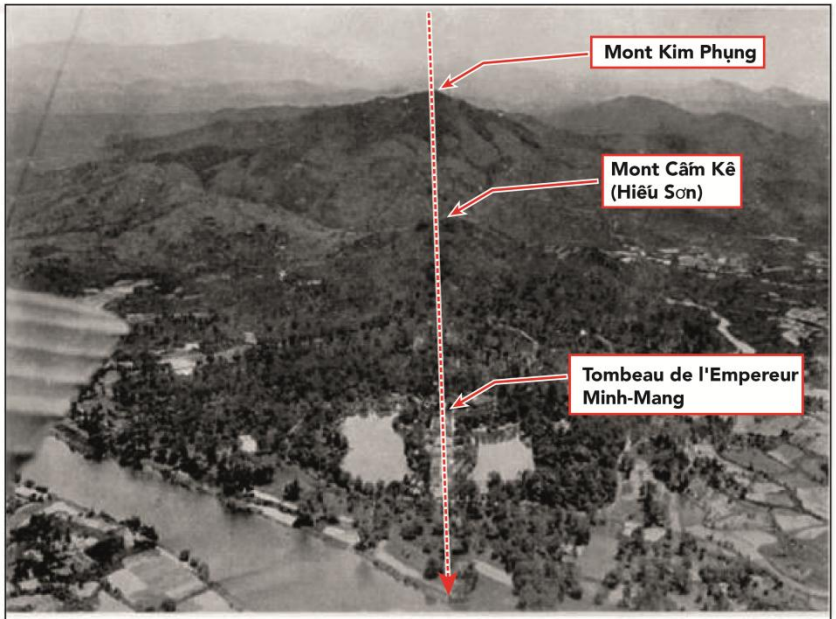
ANNEXE 43.2. TOMBEAU DE L'EMPEREUR MINH-MANG

43.2.1. PLAN DU TOMBEAU IMPERIAL DE MINH-MANG, DRESSÉ PAR LE MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS DE LA DYNASTIE NGUYEN VERS LE XX SIECLE



Source : Archives du centre de conservation des monuments historiques de Hué, s.l, s.m.d, s.d.

43.2.2. TOMBEAU IMPERIAL DE MINH-MANG ET SES VALEURS GEOMANCIENNES



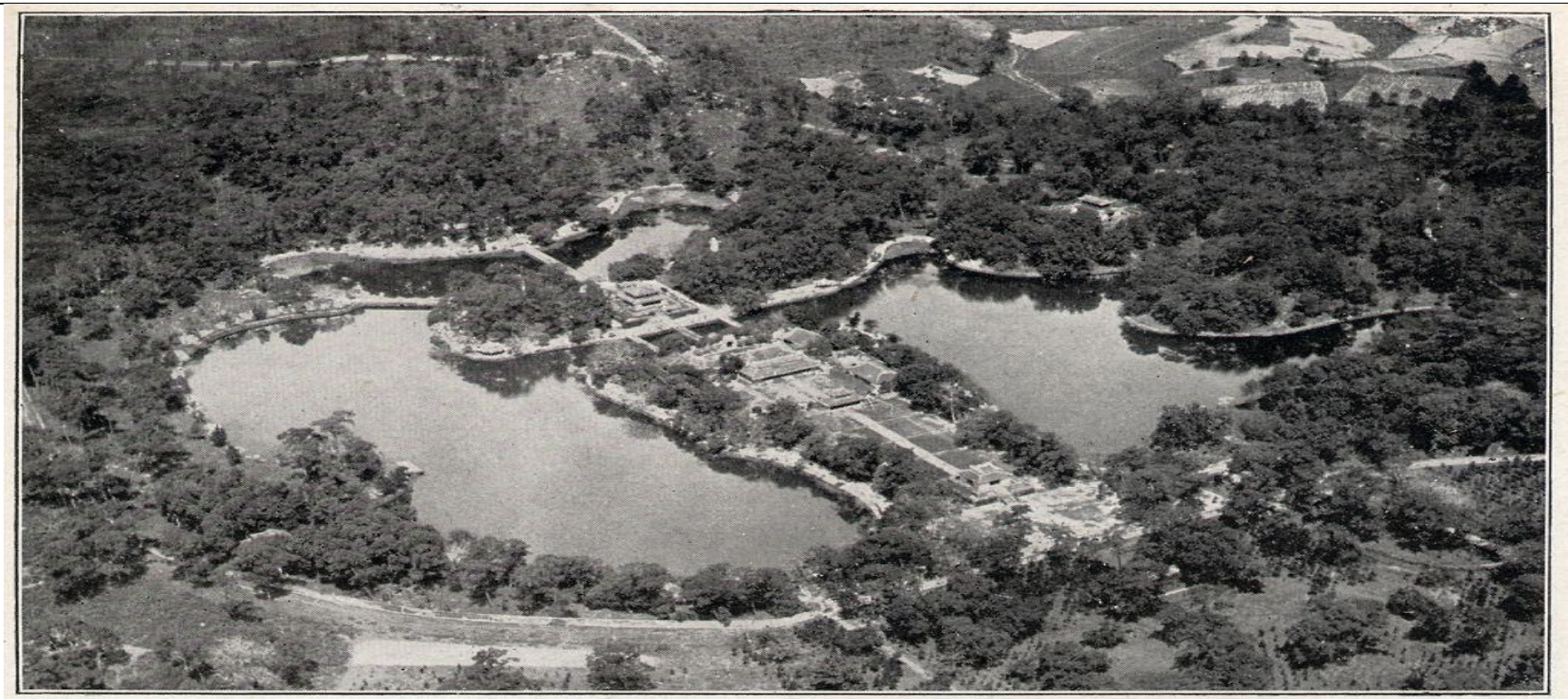
Vue générale du Tombeau de Minh-Mang d'avant en arrière vers les montagnes.
(Communiqué par le Service de l'Air)

Source : Selon PHAN Thanh Hai, *Quy hoạch và cấu trúc kinh thành Huế* (Plan d'aménagement et composition architecturale de la cité impérial de Hué), 2014.

.

ANNEXE 43.2. TOMBEAU DE L'EMPEREUR MINH-MANG

43.2.3. VUE AERIENNE DU TOMBEAU DE L'EMPEREUR MINH-MANG



HUÉ. — *Vue générale du tombeau de l'empereur Minh Mang, construit de 1841 à 1843.* (Cl. Serv. Aér. de l'Indochine.)

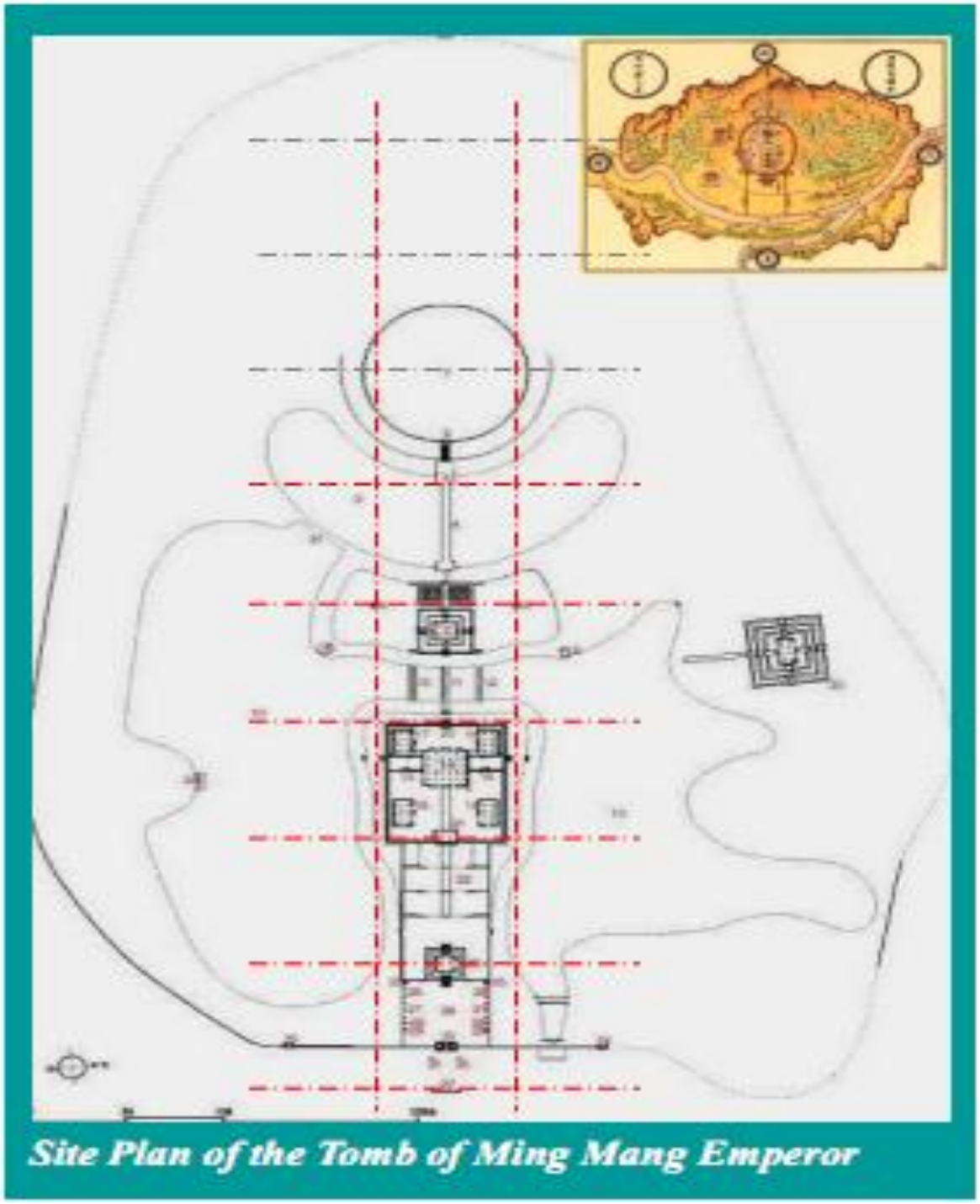
Source : Archives du centre de conservation des monuments historiques de Hué, s.d.

.

.

ANNEXE 43.2. TOMBEAU DE L'EMPEREUR MINH-MANG

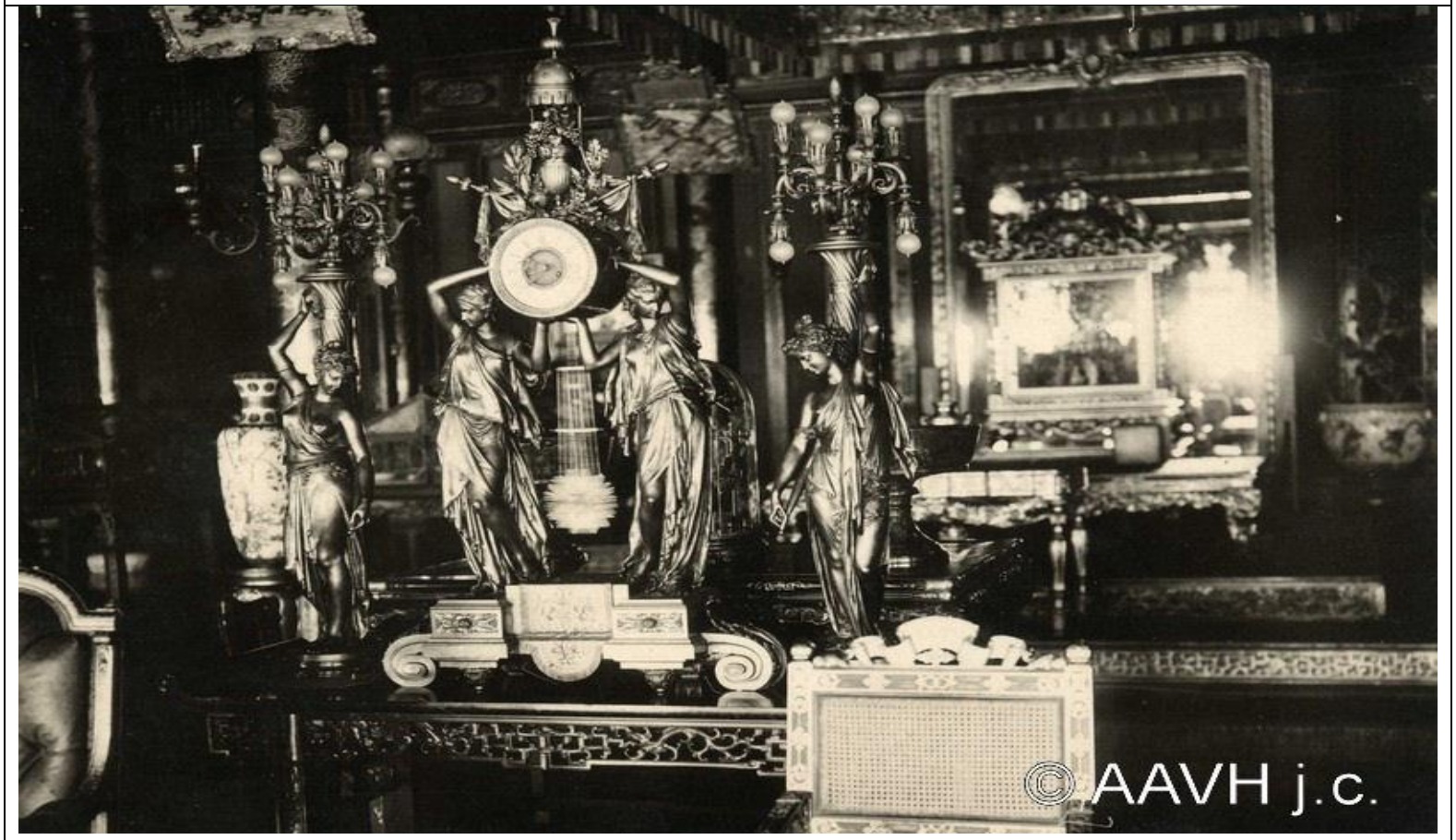
ANNEXE 53.2.4. LA GEOMANCIE DETERMINANT L'ARCHITECTURE DU TOMBEAU DE L'EMPEREUR DE MINH-MANG



Source : PHAN Thanh Hai, *Quy hoạch và cấu trúc kinh thành Huế* (Plan d'aménagement et composition architecturale de la cité impériale de Hué), 2014.

.

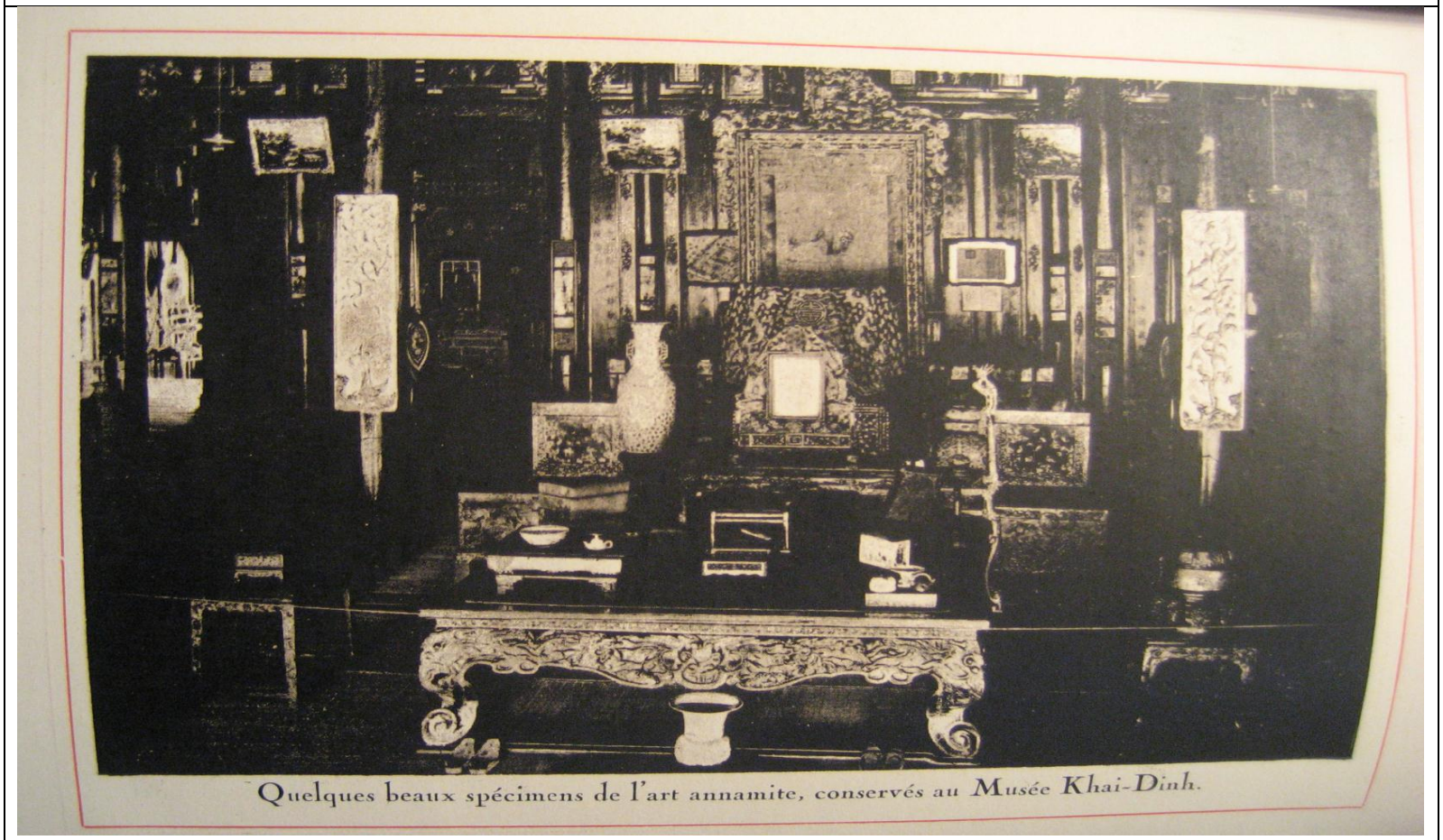
ANNEXE 44. PENDULE OCCIDENTALE AU CŒUR DES COLLECTIONS IMPERIALES AU PALAIS DE PHUNG TIEN EN 1928



Source : Sallet, *Hué, 1928, Temple de Phung Tien, Pendule* (En ligne : http://www.aavh.org/?p=51)

.

ANNEXE 45. UNE DES COLLECTIONS DU MUSSEE KHAI-DINH EN 1926



Quelques beaux spécimens de l'art annamite, conservés au Musée Khai-Dinh.

Source : Bureau du tourisme de Hué, *Notice touristique sur Annam,* Hanoï, Imprimerie d'Extrême-Orient, 1926, p. 12.

.ANNEXES 46. ESPLANADE DE NAM GIAO

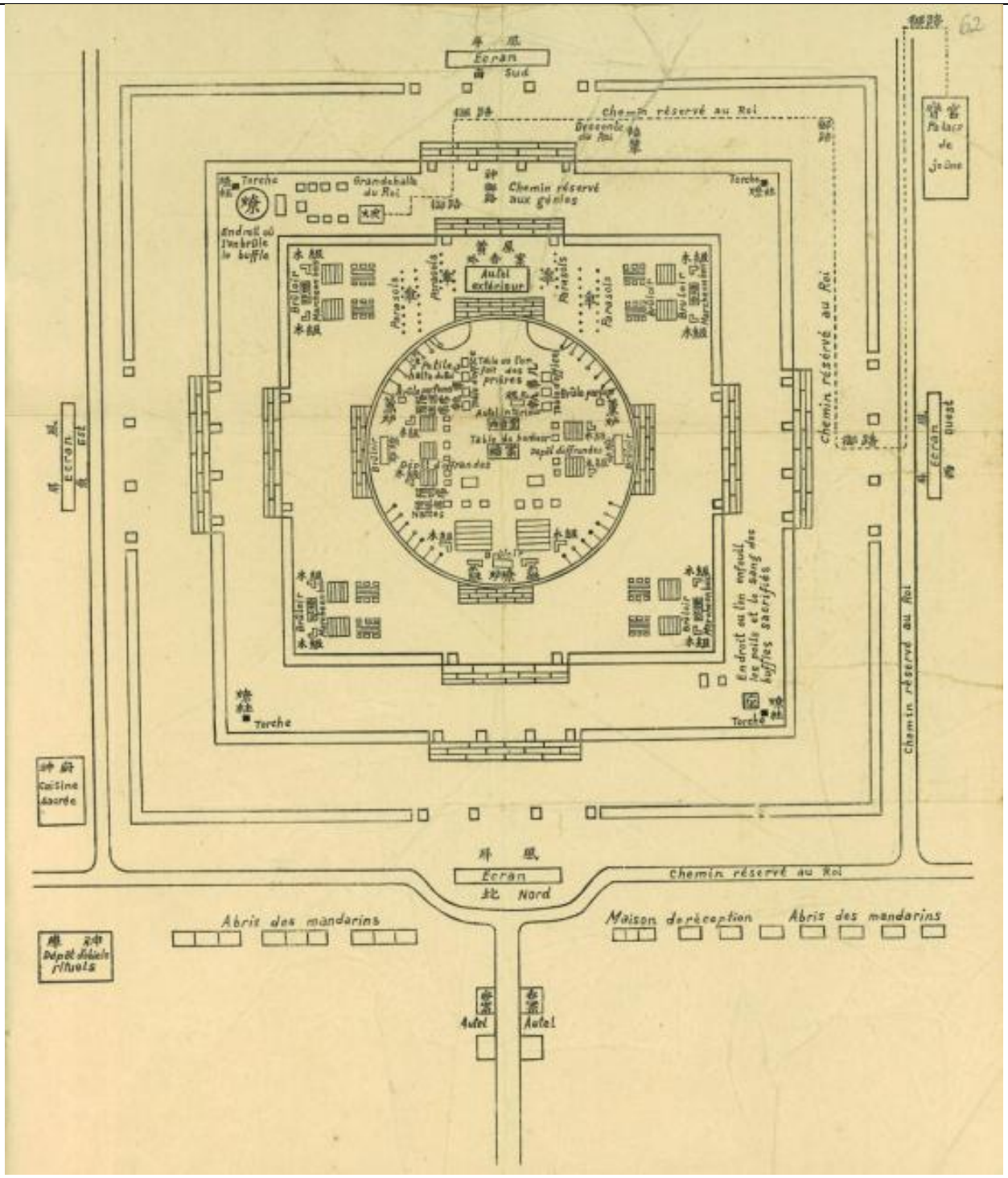
- **46.1 Plan d'organisation rituelle du sacrifice de Nam Giao**
- **46.2. L'Esplanade : Nam Giao d'hier à aujourd'hui (exposition numérique sur Klynt)[29] (**A voir à la clef USB jointe)

.

[29] Cette média est actuellement mise en service au centre d'interprétation de la Cité impérial de Hué, Vietnam, site classé par l'UNESCO. Ces réalisations sont effectuées dans le cadre du PRODETOUR Hué 2. Ce projet est réalisé grâce aux appuis financiers de l'ex-région Poitou-Charentes, la région Nouvelle-Aquitaine et le ministère des Affaires Étrangères et Européennes pour la période de 2014 à 2016. Les maîtres d'œuvres de ce projet sont l'université de La Rochelle (ULR) et l'école nationale du tourisme de Hué (ENTH). L'ULR apporte le transfert des connaissances et des compétences françaises dans les domaines de médiation culturelle, du tourisme et de la formation. L'ENTH a pour mission de multiplier ultérieurement ce projet au Vietnam avec l'accompagnement de l'ULR.

ANNEXE 46.1

PLAN D'ORGANISATION RITUELLE DU SACRIFICE DE NAM GIAO



Source : Archives nationales du Vietnam n^{0} 4 à Dalat, s.l, s.d, s.m.d.

.

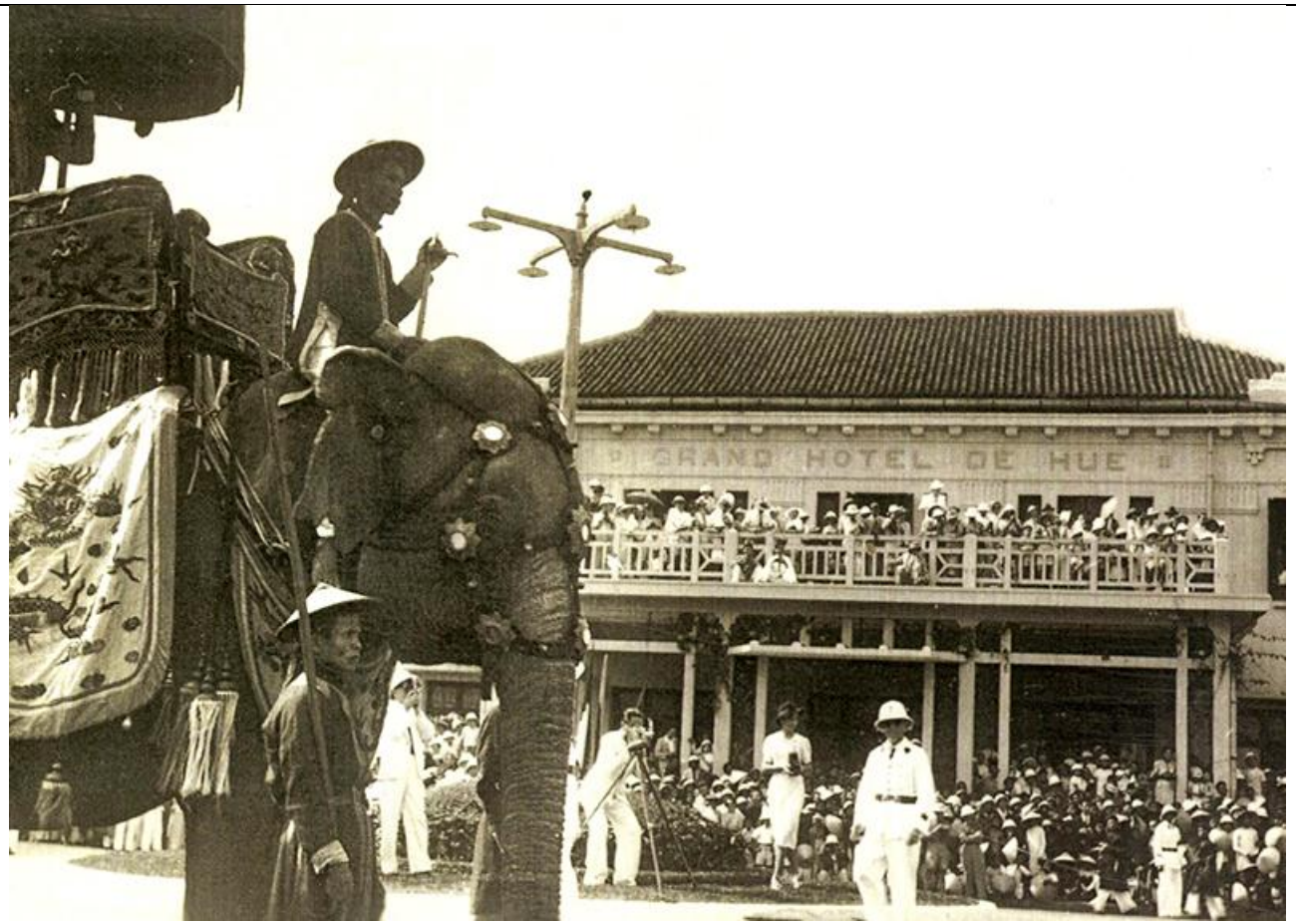
ANNEXES 47. CORTEGE DE NAM GIAO

- **47.1. Le cortège (exposition numérique sur Klynt)[30] (**A voir à la clef USB jointe) ;
- **47.2. Attente du cortège de Nam Giao devant le grand hôtel Morin de Hué en 1939.**

[30] Cette média est actuellement mise en service au centre d'interprétation de la Cité impérial de Hué, Vietnam, site classé par l'Unesco. Ces réalisations sont effectuées dans le cadre du PRODETOUR Hué 2. Ce projet est réalisé grâce aux appuis financiers de l'ex-région Poitou-Charentes, la région Nouvelle-Aquitaine et le ministère des Affaires Étrangères et Européennes pour la période de 2014 à 2016. Les maîtres d'œuvres de ce projet sont l'université de La Rochelle (ULR) et l'école nationale du tourisme de Hué (ENTH). L'ULR apporte le transfert des connaissances et des compétences françaises dans les domaines de médiation culturelle, du tourisme et de la formation. L'ENTH a pour mission de multiplier ultérieurement ce projet au Vietnam avec l'accompagnement de l'ULR.

.

ANNEXE 57.2. ATTENTE DU CORTEGE DE NAM GIAO DEVANT LE GRAND HÔTEL MORIN DE HUÉ EN 1939



Source : En ligne, http://www.morinhotel.com.vn/hotel_overview.php.

.

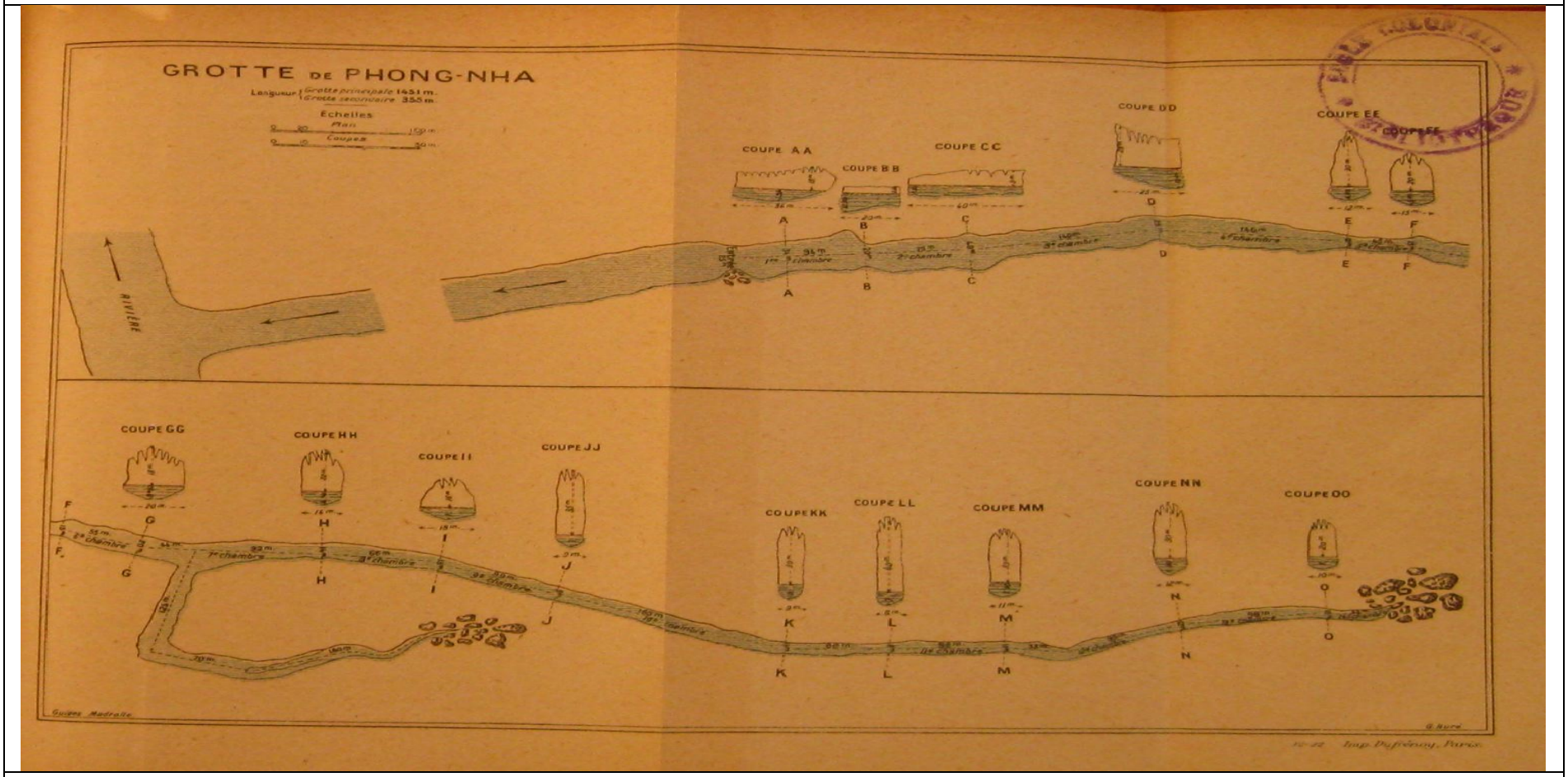
ANNEXES 48. ENSEMBLE DES GROTTES DE PHONG-NHA - KEBANG

- **48.1. Plan de la grotte de Phong-Nha en 1923 ;**
- **48.2. Plan de Sondoong, la plus grande grotte du monde, découverte en 1991 et**
- **48.3. Film "Good morning America' explores world's largest cave"[31].**

[31] En ligne, http://abcnews.go.com/GMA/video/drones-inside-hidden-world-live-30999977 (Emission télévisée du 15 mai 2015)

.

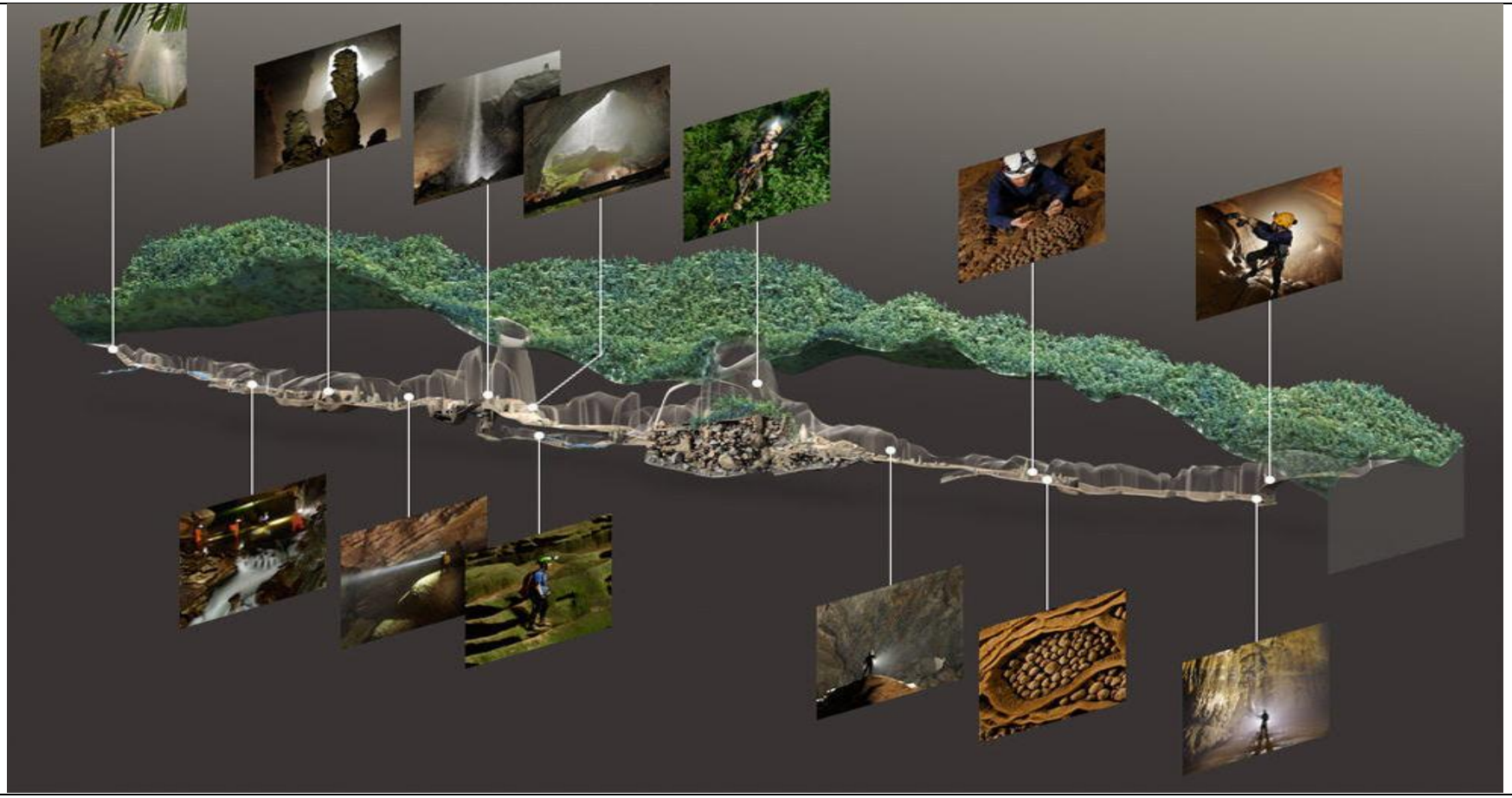
ANNEXE 48.1. PLAN DE LA GROTTES DE PHONG-NHA EN 1923



Source : MADROLLE Claudius, *Indochine du Nord : Tonkin, Annam, Laos*. Paris, Librairie Hachette, 1923, plan situé après la page 244.

.

ANNEXE 48.2 : PLAN DE SONDOONG, LA GROTTE LA PLUS GRANDE DU MONDE, DECOUVERTE EN 1991



Source : En ligne, https://Phong-Nhaexplorer.com/phong-nha/hang-son-doong-hang-dong-lon-nhat-the-gioi.html.

.

ANNEXE 48.3. “ 'GOOD MORNING AMERICA' EXPLORES WORLD’S LARGEST CAVE ” - FILM DE 5’59’’

Source : En ligne http://abcnews.go.com/GMA/video/drones-inside-hidden-world-live-30999977 (émission télévisée du 15 mai 2015).

.

ANNEXE 49

PUBLICITÉ CONFIRMANT LA CHASSE COMME UNE DES RESSOURCES TOURISTIQUES DE L'INDOCHINE

« Pour avoir une vision saisissante de l'Extrême-Orient, pour admirer le plus célèbres merveilles du monde,

Visitez l'Indochine !!
la splendeur de ses palais, la majesté de ses ruines, l'étrange beauté de ses paysages séduisent les touristes et offrent à son admiration d'inoubliables spectacles.

Chasseurs !!
L'Indochine est le pays des grandes chasses. »

Source : GGI, L, 84, 60 666, 1931-1932, Traduction de la brochure sur Hué : Hue, the impérial city, Joseph H. Philips, p. 1. (c.1930).

.

ANNEXE 50

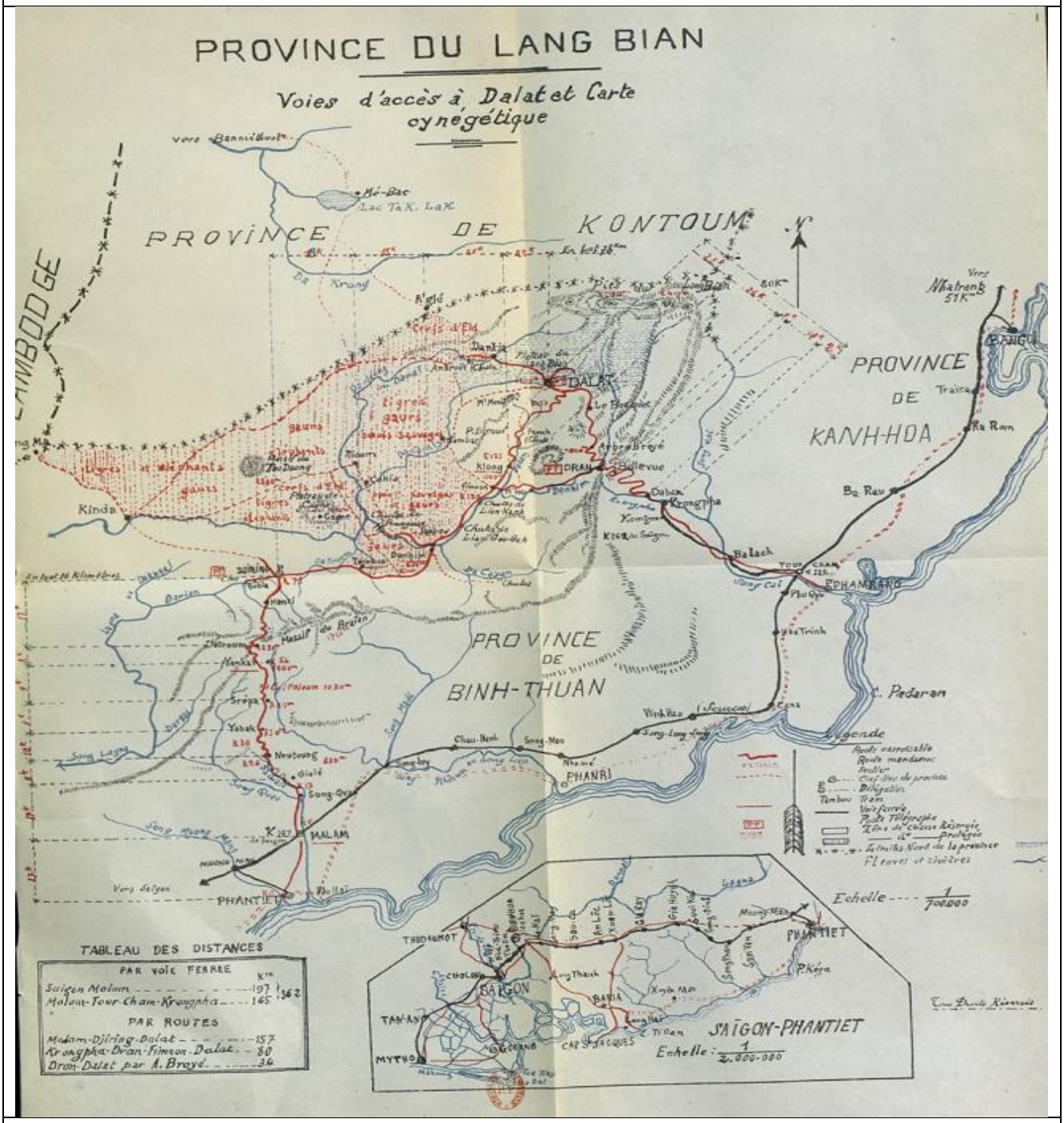
CARTE CYNEGETIQUE POUR LE SUD-ANNAM, LA COCHINCHINE ET LE CAMBODGE

Source : TIRAN, *La grande chasse en Indochine, le guide du chasseur*, Saïgon, s.m.d., édité par le Bureau du Tourisme en Indochine, 1929, page non numérotée.

.

ANNEXE 51

VOIES D'ACCÈS A DALAT ET CARTE CYNEGETIQUE EN 1920



Source : BOUVARD Pierre et MILLET, *Dalat, sanatorium de l'Indochine française. La chasse au Lang-Bian. Nouveau guide illustré*, Bergerac, Imprimerie générale du Sud-Ouest (J. Casranet), 1920, page non numérotée.

.

ANNEXE 52

« PARCS NATIONAUX DE REFUGE » ET « RESERVES TEMPORAIRES » EN ANNAM EN 1931

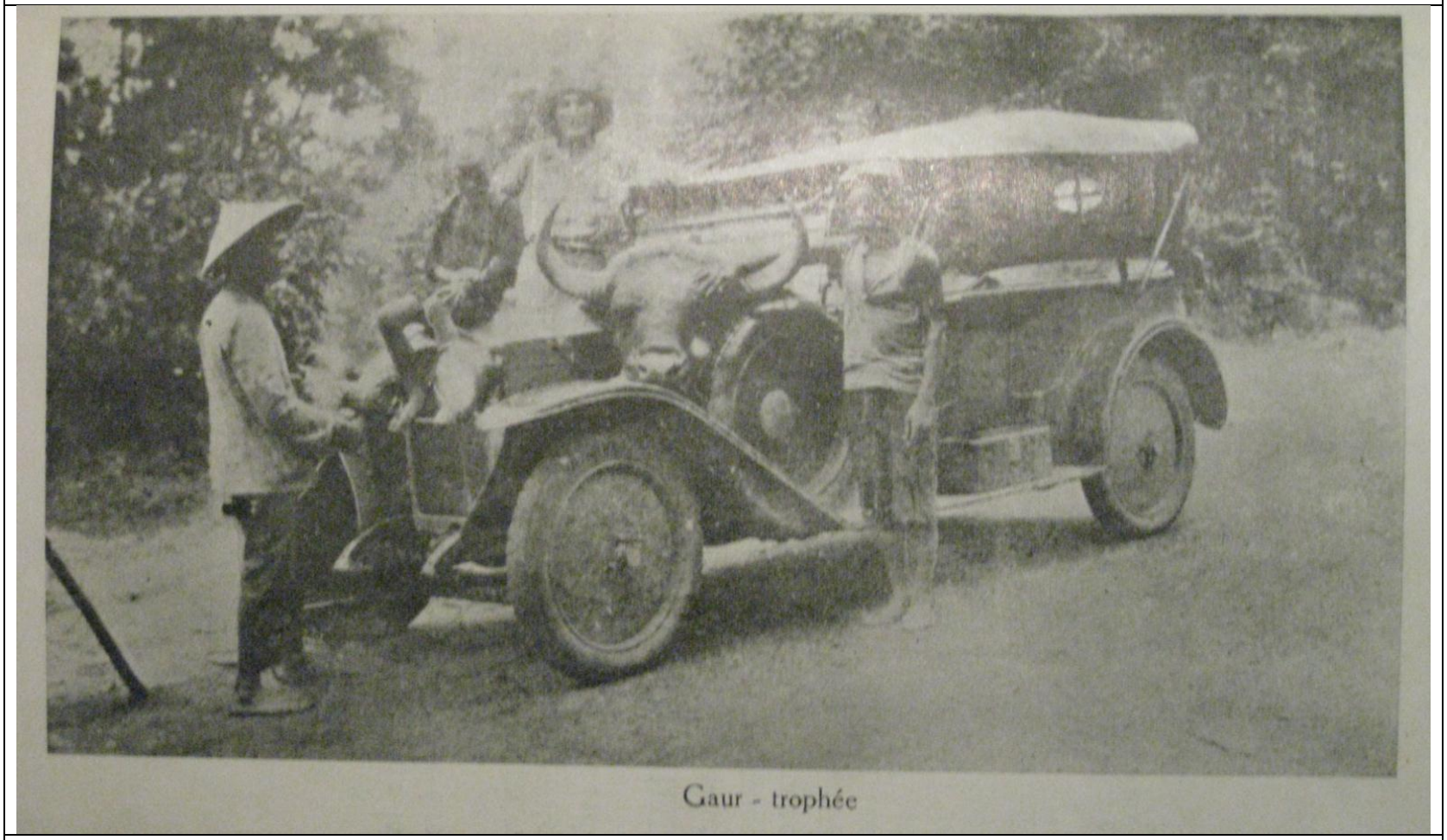
Dans ces territoires des parcs nationaux et des réserves temporaires en Annam , il est interdit de chasser tous les animaux, en tous temps, par tous les moyens, sauf le cas de danger, déprédation ou légitime défense.

Parcs nationaux de refuge	
Dans la province de Quang Binh	Massif calcaire commence nt à l'ouest du col de Mu Gia jusqu'à la réserve de Co-Trang
Dans la province de Darlac	La tribu des Pnong Piet 9 ou des Pakkams chasseurs d'éléphants
Réserves temporaires	
Dans la province de Nghe An	Réserve forestières dit Sen
Dans la province de Quang Nam	Massif de Bana
Dans la province de Binh Thuan	Toute la partie de la province au nord de la voie ferrée et comprise entre la limite de la province de Phan rang.

Source : ANOM, GGI, 1505, 18.5.1931, lettre n° 1210 A du RSA au GGI, suite à sa lettre n^0 4063-ag du 9.12.1930, portant proposition complémentaire en vue de l'application en Annam du décret du 7.4.1927.

.

ANNEXE 53 : GAUR, UN DES PLUS BEAUX TROPHEES DE CHASSE EN INDOCHINE



Source : TIRAN, *La grande chasse en Indochine, le guide du chasseur*, Saïgon, s.m.d, édité par le Bureau du Tourisme en Indochine, 1929, p. 16.

.

.

ANNEXE 54 :

PERSONNEL POUR UNE EXPEDITION DE CHASSE AUX GROS GIBIERS

« En route »

Source : TIRAN, *La grande chasse en Indochine, le guide du chasseur*, Saïgon, s.m.d, édité par le Bureau du Tourisme en Indochine, 1929, p. 8.

ANNEXES 55. LOGISTIQUE POUR LES SAFARIS

- **55.1. Bungalow de chasse au cœur de la jungle en service du safari n° 1, de la maison Didier et Defosse ;**

- **55.2. Tentes de campement et restauration dans la jungle et le safari n° 2.**

.

ANNEXE 55. 1. BUNGALOW DE CHASSE AU CŒUR DE LA JUNGLE EN SERVICE DU SAFARI N° 1

Safari N° 1. — Safari de luxe. Guide de lre classe parlant anglais et les langues du pays. Bonnes automobiles. Bungalow de chasse confortable comportant maison en briques avec deux chambres de lre classe, salle de bain avec eau courante, installations modernes, salle à manger, vérandah, lumière électrique et tout le confort possible.

Ce bungalow est construit au coeur de la jungle, au centre d'une région très giboyeuse, à 10 heures d'auto de Saïgon.

Nourriture excellente, légumes frais, boissons, vins et glace.

Domestiques pour laver les vêtements, prendre soins des armes et de l'équipement.

Personnel de campement, dépeceurs, etc..

Meilleur matériel, tentes à double toile, lit de campement, moustiquaires, au cas où il serait nécessaire de camper en dehors.

Charrettes à boeufs, chevaux de selle, porteurs pour aller où les autos ne peuvent pénétrer.

Prix : 2.400 Piastres par mois pour une personne.

3.600 - deux personnes.

Extra. - 400 Piastres pour un guide supplémentaire.

Source : Bureau du Tourisme en Indochine, *Les grandes chasses en Indochine,* Saïgon-Cochinchine, Imprimerie A. Portail, 1937, p. 31 pour la photo et page de publicité pour le texte.

.

ANNEXE 55. 2. TENTES DE CAMPEMENT ET RESTAURATION DANS LA JUNGLE ET LE SAFARI N° 2.

« **Safari n° 2.**

Excellent guide parlant anglais et les langues du pays. Automobile. Tentes, lits de campement, moustiquaire, équipement confortable, domestiques, dépeceurs. Charrettes à bœufs, chevaux de selle et porteurs. Très bonne nourriture et vin.

Durée minimum de la chasse 21 jours et aussi longtemps que les chasseurs désirent rester.

Prix : 1.200 Piastres par mois pour une personne,

1.800---------- deux personnes.

2.400 ----------trois personnes.

Extra. — 400 Piastres pour un guide supplémentaire. »

Source : Bureau du Tourisme en Indochine, *Les grandes chasses en Indochine*, Saïgon-Cochinchine, Imprimerie A. Portail, 1937, p. 33 pour la photo à gauche), p. 34 pour celle à droite et page de publicité pour le texte.

.

ANNEXE 56. « BIG GAME HUNTING AND FISHING QUESTIONNAIRE »,

QUESTIONNAIRE SUR LA CHASSE AUX GROS ANIMAUX ET LA PECHE A LA LIGNE D'« AMERICAN EXPRESS »

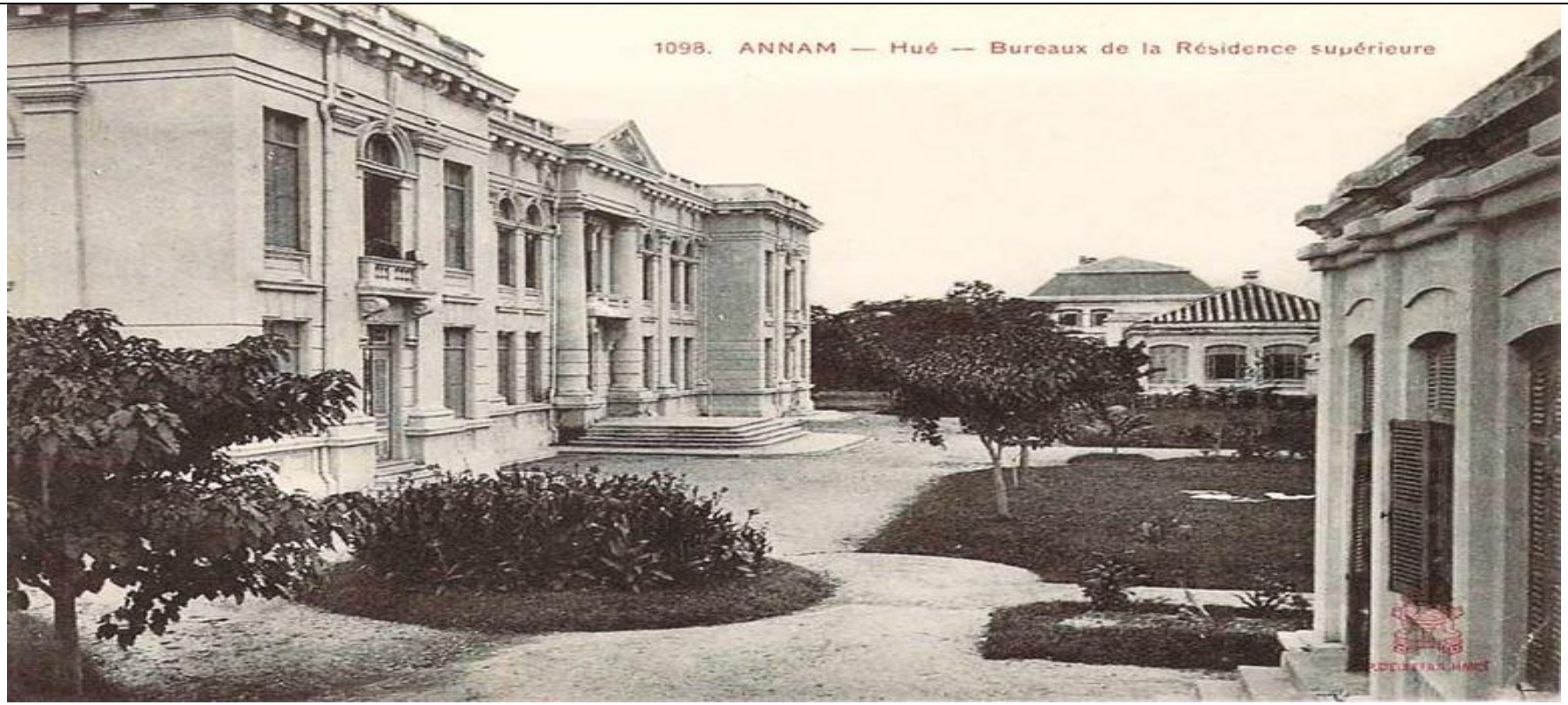
« American Express », créée en 1841, est une entreprise financière américaine spécialisée dans les moyens de paiement et acteur de premier plan dans l'organisation de voyages d'affaires. Afin que ses 60 bureaux installés dans le monde entier fournissent des réponses précises aux demandent de renseignements sans cesse croissantes sur la chasse à la grosse bête et la pêche à la ligne, cette firme de grande réputation et reconnue mondialement, adresse en 1929 un questionnaire aux autorités de tous les pays du monde dont l'Indochine.

1.	Quels sont les animaux que les chasseurs trouveront dans votre pays ?
2.	Quels sont les poissons que les pêcheurs à la ligne et les sociétés de pisciculture trouveront des lacs, rivières de votre pays ?
3.	Désignez les localités les plus intéressantes pour chaque sorte d'animaux mentionnés à la question 1
4.	Désignez les eaux les plus poissonneuses et les espèces de poissons mentionnées à la question 2
5.	Quel est le meilleur point de départ pour chasser les animaux (Q1) et pour pêcher les poissons (Q2) ?
6.	Quelle est la saison la plus favorable et quelle est la moyenne des conditions atmosphériques ?
7.	À quel moment faut-il arriver de référence et combien de temps faut-il rester dans les localités préalablement mentionnées ?
8.	Quels sont les vêtements et équipements nécessaires pour la chasse et la pêche ?
9.	Trouve-t-on des guides européens ? Lesquels ? Combien les payer ? À quels moments il faut leur payer ?
10.	Quels sont les meilleurs moyens de communications pour atteindre le point de départ de ces expéditions de chasse ?
11.	Prix des permis pour chasser des types d'animaux ou existe-il un seul permis général pour

	tous les animaux ?
12.	Prix de différents types de permis de chasse pour des résidents et pour des passagers ?
13.	Prix de différents types de permis de pêche pour des résidents et pour des passagers ?
14.	Le gouvernement local fait-il une distinction entre les sportmen et les représentants des musées d'histoires naturelle, etc. ?
15.	Obligation d'indiquer les restrictions et la réglementation ?
16.	Quels sont les animaux et poissons abondants ? Insister sur les plus principaux.
17.	Le nombre maximum d'animaux qui peuvent être tués dans chaque variété et pour les poissons.
18.	De quels moyens dispose-ton pour amener les bêtes au port d'embarquement et jusqu'au lieu de résidence du sportman?
19.	Meilleurs armes et engins de pêches ?
20.	Prix une expédition de 2, 4, 6... jusqu'à 20 personnes avec ou sans camp d'équipement complet et des provisions (sauf fusils, munitions, engins de pèches) pour une semaine, un mois.
21.	Prix approximatif pour un camp d'équipement complet et des approvisionnements de nourriture pour ces groupes ?
22.	Prix par auto avec remorques ou par porteur, le nombre des porteurs et leurs salaires ?
23.	Préciser le nécessaire pour le camp d'équipement et les accessoires au point de départ ou au port de débarquement.
24.	Louer les autos et les remorques ? Combien de temps d'avance fait-il les retenir ?
25.	À quel officier gouvernemental ou quelle maison de commerce faut-il s'adresser pour engager des chasseurs, guides, etc. et se procurer l'équipement et les approvisionnements nécessaires ?
26.	Faut-il apporter certains articles autres que fusils et munitions ? Possibilité de les acheter sur place, au port de départ ?
27.	Combien de temps dans ce pays pour une chasse ou pêche fructueuse ?
28.	Indiquer la réglementation liée aux armes et munitions ?
29.	Envoyer les copies de toutes les formalités à remplir pour chaque expédition et obligation si elles doivent être visées par le consul du pays de départ ?

30.	Le port le plus accessible ou le plus pratique pour arriver ?
31.	Facilités, si elles existent, accordées par le gouvernement local pour ces expéditions ?
32.	Adresser les informations, conditions, légendes, littératures liées à la chasse et la pêche
33.	Livres les plus intéressants traitant de la chasse et de la pêche en Indochine ?
34.	Quels sont les domaines privés autorisés à la chasse ? Pendant quelle période et quel est le coût du permis ?
35.	Un vocabulaire de terme de chasse et des références à la littérature contemporaine traitant des différents types de bêtes sauvages et de poissons
36.	Quels sont les visas nécessaires
37.	Autres détails, dictées par votre expérience, nous permettant de renseigner nos clients avant qu'ils entreprennent leur voyage ?
Nom de votre pays :	
Source: ANOM, GGI, L 85 1566, 1929, Questionnaire « Big game hunting ang fishing questionnaire » de l'American Express.	

ANNEXE 57. LA RESIDENCE SUPERIEURE DE L'ANNAM ABRITANT DEPUIS 1925 LE BUREAU OFFICIEL DU TOURISME



Source : En ligne : http://visithue.vn/Kham-pha-Hue/Chi-tiet?pid=1929&cid=136&Hinh-doc-ve-toa-Kham-su-Trung-Ky-o-Hue-xua.html.

.

ANNEXES 58.

CIRCUITS TOURISTIQUES DE HUE ET DE SES ALENTOURS

- **58.1. Programme propose pour la visite de Hué et de ses alentours en 1914 ;**
- **58.2. Distances kilométriques des excursions dans les environs de Hué en pousse-pousse et en automobile (1914-1925) ;**
- **58.3. Circuits touristiques à hué et dans ses environs établies en fonction de la disponibilité des touristes.**

ANNEXE 58.1. PROGRAMME PROPOSE POUR LA VISITE DE HUE ET DE SES ALENTOURS EN 1914	
Premier jour	• Matin : visite de la Citadelle. Visite de la Jumenterie
	• Soir : promenade sur la route de Thuân-An.
Deuxième jour	• Matin : visite du Palais.
	• Soir : Visite de la pagode de Thien-Mu
Troisième jour	• Matin : Tombeaux de Tu-Duc, de Dong-Khanh. Usine des Eaux
	• Soir : Promenade à Gia-Hoir. Visite des pagodes annamites et chinoises
Quatrième jour	• Matin : Esplanade des Sacrifices. Tombeaux de Thieu-Tri et de sa mère
	• Soir : Visite aux Arènes et au Lang-Tho (usine)
Cinquième jour	• Matin : Tombeaux de Gia-Long et de Minh-Mang
	• Soir : Promenade en sampan sur la rivière de Hué
Sixième jour	• Matin et soir : Thua-Luu
Le septième jour, les touristes retournent à Tourane afin de prendre le bateau qui touche Tourane le dimanche pour porter les touristes à Haïphong.	
Source : EBERTHARDT, *Guide de l'Annam*, Paris, A. Challamel Editeur, Librairie Maritime et Coloniale, 1914, p. 161.	

.

ANNEXE 58.2.

DISTANCES KILOMETRIQUES DES EXCURSIONS DANS LES ENVIRONS DE HUE EN POUSSE-POUSSE ET EN AUTOMOBILE (1914-1925)

Circuits	Distance (aller et retour)	Temps moyen en voiture ou en pousse- pousse	En automobile en tenant compte du temps nécessaire à la visite
• Hué-Tour de la Citadelle	10 km	2 h	3/4 h
• Hué-Gia-Hoï et retour par rue de Minh- Mang et canal de Dong-Ba	6 km	1 h 1/4	1/2 h
• Hué-Tour de Confucius	10,5 km	2 h 1/2 à 3 h	1 h 1/2
• Hué-Lang-Tho	10 km	2 h	1 h 1/4
• Hué-Tombeau de Tu-Duc	12 km	2 h 1/2	1 h 1/4
• Hué-Esplanade des Sacrifices	8 km	1 h 1/4	1 /2 h
• Hué-Tombeau de Thieu-Tri	12,4 km	2 h3 /4	1 h 1/2
• Hué-Tombeau de Minh-Mang	20,5 km	3 h 1/2	2 h
• Hué-Tombeau de Gia-Long	27 km	5 h	2 h 3/4
• Hué-Thuan-An	24 km	4 h	2 h 1/2

Sources :

- EBERTHARDT, *Guide de l'Annam*, Paris, A. Challamel Editeur, Librairie Maritime et Coloniale, 1914, p 162 ;
- FONTANA, Services commerciaux de l'Annam, *L'Annam, ses provinces, ses ressources*, Hanoï, Imprimerie Le-Van-Phuc, 1925, p. 29.

.

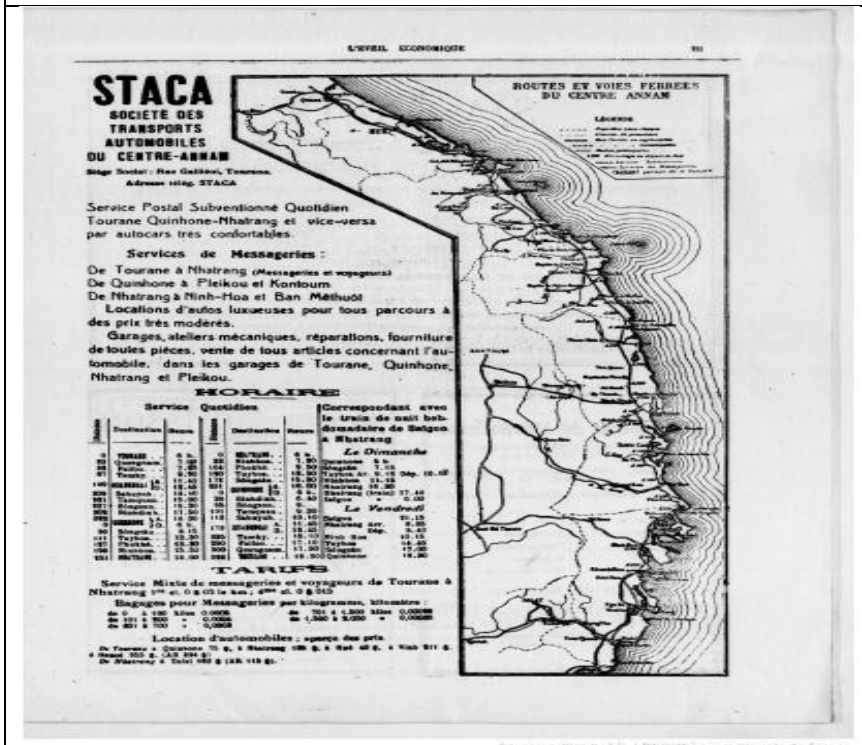
ANNEXE 58.3 **CIRCUITS TOURISTIQUES À HUÉ ET DANS SES ENVIRONS ETABLIES EN FONCTION DE LA DISPONIBILITE DES TOURISTES**	
Matinée :	**Après-midi**
Itinéraire pour les touristes disposant d'un seul jour	
Musée Khaidinh Palais impérial. Voir (**) Musée économique	Belvédère au-dessus du tombeau Tuduc (colline de Vongcanh) : panorama grandiose embrassant toute la région des tombeaux. Échappée pittoresque sur la rivière des Parfums Tombeau de Khaidinh (10km) Tombeau de Minhmang (11km)
Itinéraire pour les touristes disposant de deux jours	
1er jour	
Visite générale de la ville.	Musée Khaidinh Palais impérial Musée économique
2e jour	
Belvédère au-dessus du tombeau Tuduc: panorama grandiose embrassant toute la région des tombeaux. Échappée pittoresque sur la rivière des Parfums	Tombeau de Tuduc (7km) Tombeau de Thieutri (7km) Tombeau de Khaidinh (10km) Tombeau de Minhmang (11km) Tombeau de Gialong (16km)
Itinéraire pour les touristes disposant de trois jours	
1er jour	
Visite générale de la ville.	Tombeau de Tuduc (7km) Tombeau de Dongkhanh (7km) Tombeau de Thieutri (7km)
2e jour	
Musée Khaidinh Palais impérial Musée économique	- Esplanade des sacrifices - Pagodes des Eunuques - Belvédère au-dessus du tombeau Tuduc: panorama grandiose embrassant toute la région des tombeaux. Échappée pittoresque sur la rivière des Parfums
3e jour	
Tombeau de Minhmang (11km) Tombeau de Gialong (16km) Retour par la route Gialong-Giale	Ascension du Cavalier du Roi (Superbe vue panoramique de Hué et de la Citadelle.

	Canon génies. Écuries royales. Éléphants. Visite de la Citadelle. Voir (*) : La Citadelle et cheminement de visite Tour et pagode Thien Temple de Confucius
Moyens de transport :	
Il faut s'adresser à l'Hôtel Morin pour la location de voiture pour des excusions. Quelques indigènes sont aussi spécialisés dans la location d'automobile, mais elles n'ont pas de tarifs fixes. Les sampans se louent à raison de 1,5 à 2$ par jour. Le prix de la location de pousse est de 0,25 la 1ere heure, 0,2 la 2e. ***Pour le 1er itinéraire : le petit tour a prix de 10$.*** Tombeau de Tuduc (7km) Tombeau de Thieutri (7km) Tombeau de Khaidinh (10km) Tombeau de Minhmang (11km) Itinéraire à suivre : rue des Arènes, Tuduc, Thieutri, Khaidinh. Retour par Minhmang. ***Pour le 2e itinéraire : le grand tour a prix de 15$.*** Itinéraire à suivre : même itinéraire que le 1er , y compris le tombeaux Gialong. Retour par la route Gialong-Giale.	
Source : Office indochinois du tourisme, *Hué, ville impériale*, Hanoï, Imprimerie d'Extrême-Orient, 1931, p. 15.	

.

ANNEXES 59. LA SOCIETE DES TRANSPORTS AUTOMOBILES DU CENTRE-ANNAM

DANS LES ANNEES 1920



Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

DANS LES ANNEES 1930

Photo communiquée par François-Denis Fiévez (belleindochine.free.fr)

Source : En ligne : http://entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/STACA.pdf
Photo en haut : Publicité pour la STACA, L'Éveil économique de l'Indochine, 5 août 1928 (à gauche) ; Publicité, TAUPIN, *Guide touristique général de l'Indochine*, Hanoï, Edition G. Taupin & Cie, 1937, p.XXXIII (à droite). Photo en bas, à droite : une voiture de la SCATA.

.

ANNEXE 60.

MOYENS DE TRANSPORTS POUR LES TOURISTES DU FRANCONIA A HUE EN 1938

- **60.1. Automobiles en attente de 251 touristes américains du Franconia le 22 mars 1938 devant la gare de Hué pour la visite des tombeaux impériaux ;**

- **60.2. Pouces en attente de 251 touristes américains du Franconia le 22 mars 1938 devant la gare de Hué pour la visite de Hué.**

ANNEXE 60.1. AUTOMOBILES EN ATTENTE DE 251 TOURISTES AMERICAINS DU FRANCONIA LE 22 MARS 1938 DEVANT LA GARE DE HUE POUR LA VISITE DES TOMBEAUX IMPERIAUX

Source : En ligne : http://www.aavh.org/?p=1840.

ANNEXE 60.2. POUCES EN ATTENTE DES TOURISTES AMERICAINS DU FRANCONIA LE 22 MARS 1938 DEVANT LA GARE DE HUE POUR LA VISITE DE HUÉ

Source : En ligne : http://www.aavh.org/?p=1836.

.

ANNEXE 61. PROGRAMME DE LA CROISIERE AMERICAINE DU FRANCONIA ETABLI LE 28.10.1937 PAR L'AGENT GENERAL DE LA COMPAGNIE DES MESSAGERIES MARITIMES À TOURANE

Cette croisière américaine faisant une courte escale à Tourane juste pour la visite de Hué et ses environs en date prévue le 22 mars 1938.

- Arrivée à Tourane à 4 h.
- Embarquement dans le train spécial au quai d'arrivée et départ pour Hué à 4h30
- Arrivée à Hué vers 8h
- Les 380 touristes (y compris les accompagnateurs) se divisent en trois groupes d'égale d'importance.
- La tenue de ville est rigueur pour la visite du Palais impérial et des tombeaux impériaux.

Programme général	**1er Groupe**	**2e Groupe**	**3e Groupe**
Départ de la gare aussi tôt possible en automobiles ou autocars	**8h – 11h** • Visite des musées économique et Khai-Dinh • Visite du palais impérial. • Visite du temple de Confucius	**8h – 11h45** • Visite des tombeaux impériaux de Tu-Duc, Minh-Mang et Khai-Dinh	**8h – 12h 45** • Visite du temple de Confucius • Visite des tombeaux impériaux de Tu-Duc, Minh-Mang et Khai-Dinh
Arrivée à l'hôtel Morin pour le déjeuner	**11h – 11h45**	**12h-12h45**	**13h-13h45**
Départ de l'hôtel	**12h - 15h15** • Visite des tombeaux impériaux de Tu-Duc, Minh-Mang et Khai-Dinh	**13h-15h45** • Visite du temple de Confucius • Visite des musées économique et Khai-Dinh • Visite du palais impérial.	**14h-16h** • Visite des musées économique et Khai-Dinh • Visite du palais impérial.

Arrivée à l'hôtel Morin pour le thé	**15h30-15h45**	**16h-16h15**	**16h15-16h30**
Départ de l'hôtel pour la gare	**16h**	**16h20**	**16h35**
Départ de Hué par le train spécial	**16h45**		
Arrivée à Tourane	**19h15**		
Retour à bord	**20h**		
Source : ANV4, RSA, 3586, 1937-1938, Croisière du « Franconia ».			

.

ANNEXE 62.

TOURISTES DEBARQUES DIRECTEMENT EN ANNAM DE JANVIER 1936 À JANVIER 1937

N^0	Noms et prénoms	Nationalité	Professions	Date de débarquement	Nom du navire
A. Français de France					
1.	Mlle Delarue	Française	Touriste	2.3.1936	D'Artagnan
2.	Mme Puther				
3.	M. Karphelers				
4.	Mme Vieille				
5.	Mme Henriot				
B. Étrangers					
6.	M. Charles MILLS	Américain	Touriste	19.4.1936	Cap Varella
7.	Francis ROSE	Anglais			

Source : ANOM, GGI, L 81, 1508, 1937, Lettre n^0 865.T du chef de la Sûreté en Annam au Directeur des Affaires Économiques et Administratives au gouvernement général.

Émergence et développement du tourisme en Annam (1910 - c. 1945)

Résumé :

Quand et comment le tourisme en Annam a-t-il été créé et développé ? Quels sont les liens qui unissent l'activité touristique dans ce protectorat français et celle de la métropole, dans le contexte plus large de l'Indochine et de l'ensemble des colonies françaises, d'une part, et de celui des autres pays (ex-)colonisés d'Extrême-Orient, et cela à des fins de comparaison ? Comment l'ingénierie du tourisme a-t-elle été conçue et mise en application ? Quelles sont les bases fondatrices des ressources patrimoniales de l'Annam mais aussi des politiques patrimoniales définies et menées en faveur de développement durable du tourisme ? Quels sont ses produits phares et ses marchés touristiques de première importance ? Le tourisme en Annam a-t-il des caractères spécifiques ou est-il lui-même une composante du tourisme en Indochine ? Enfin, en quoi le tourisme et le patrimoine peuvent-ils permettre de s'interroger sur les relations entre le pouvoir colonial et la Cour impériale ?

Cette thèse a pour vocation d'étudier le tourisme en Annam, protectorat français, durant la dernière partie de la période dite « française », des années 1910 à la fin de la Seconde guerre mondiale, et dans le contexte indochinois, en lien étroit avec les initiatives métropolitaines et les autres expériences coloniales françaises. Cette étude d'histoire et civilisations s'appuie avant tout sur une approche politique et culturelle de la réalité coloniale, sur la place et le rôle du tourisme dans la formation de la fameuse « idée coloniale » ayant été sous-estimée jusqu'ici, en dépit de quelques publications de qualité.

Notre thèse présente un point de vue serein, apaisé et apolitique sur certains des aspects de la colonisation française en Extrême-Orient : l'ingénierie du patrimoine et du tourisme en Annam, associée à un transfert de savoirs et de compétences de la métropole vers son protectorat asiatique.

Mots clés :

Tourisme (tourisme culturel, tourisme cynégétique), ingénierie du tourisme, patrimoine culturel, hôtellerie, statistiques touristiques, Indochine, Annam, Hué, Palais impérial de Hué, Langbian et Phong-Nha.

Emergence and development of tourism in Annam (1910 - c. 1945)

Summary :

When and how was tourism in Annam created and developed? What are the links between tourist activity in this French protectorate and that of the metropolis, in the broader context of Indochina and all the French colonies, on the one hand, and that of the other (ex-)colonized countries of the Far East, and this for comparative purposes? How was tourism engineering designed and implemented? What are the founding bases of the heritage resources of Annam but also of the heritage policies defined and carried out in favour of sustainable development of tourism? What are its flagship products and major tourism markets? Does tourism in Annam have specific characteristics or is it itself a component of tourism in Indochina? Finally, how can tourism and heritage raise questions about the relationship between colonial power and the Imperial Court?

This thesis aims to study tourism in Annam, French protectorate, during the last part of the so-called "French" period, from 1910 to the end of the Second World War, and in the Indochinese context, in close connection with metropolitan initiatives and other French colonial experiences. This study of history and civilizations is based primarily on a political and cultural approach to the colonial reality, on the place and role of tourism in the formation of the famous "colonial idea" having been underestimated so far, despite some quality publications.

Our thesis presents a serene, peaceful and apolitical point of view on some of the aspects of French colonization in the Far East: heritage and tourism engineering in Annam, associated with a transfer of knowledge and skills from the metropolis to its Asian protectorate.

Keywords :

Tourism (cultural tourism, hunting tourism), tourism engineering, cultural heritage, hospitality business, tourism statistics, Indochina, Annam, Hué, Imperial Palace of Hue, Langbian and Phong-Nha.

Centre de Recherches en Histoire Internationale et Atlantique
EA 1163
1 parvis Fernand Braudel
17042 LA ROCHELLE cedex 01