

ATELIERS DE MM. PORCHET ET CIE ATELIERS MARITIMES D'HAÏPHONG

Épisode précédent : [Chaumont et Daniel](#).

Léon PORCHET (1856-1934)

Né à Nantes, le 16 mars 1856.

Ingénieur des Arts et métiers.

Envoyé en Indochine en 1885 par la maison [Hersent](#) pour la construction de la forme de radoub de l'arsenal de Saïgon

Entre en 1890 chez Daniel & Cie, constructions mécaniques à Haïphong.

Rachète l'affaire en association avec M. d'Illiers, après la mort de Daniel, survenue en 1873.
administrateur de la [Mutuelle d'Extrême-Orient](#)
et de la [Mutualité indochinoise](#) (1912).

Administrateur délégué de la [Société des pulpes et papeteries du Tonkin](#)
et de la [Compagnie indochinoise de navigation](#).

Membre (1894), vice-président (1895) et président (1900-1932, avec quelques années d'interruption) de la chambre de commerce de Haïphong.

Délégué de la chambre de commerce de Haïphong au Grand Conseil des intérêts économiques et financiers de l'Indochine.

Conseiller municipal de Haïphong.

Chevalier (1912), puis officier (1924) de la Légion d'honneur.

Décédé à Paris, le 5 octobre 1934.

Haïphong

Ceux qui nous quittent

(*L'Avenir du Tonkin*, 11 août 1894)

Sont partis pour France via le dernier courrier :

MM. Porchet, directeur de la maison Porchet et Cie, qui compte être de nouveau au Tonkin vers la fin de l'année...

Bon voyage, bonne santé, bon retour.

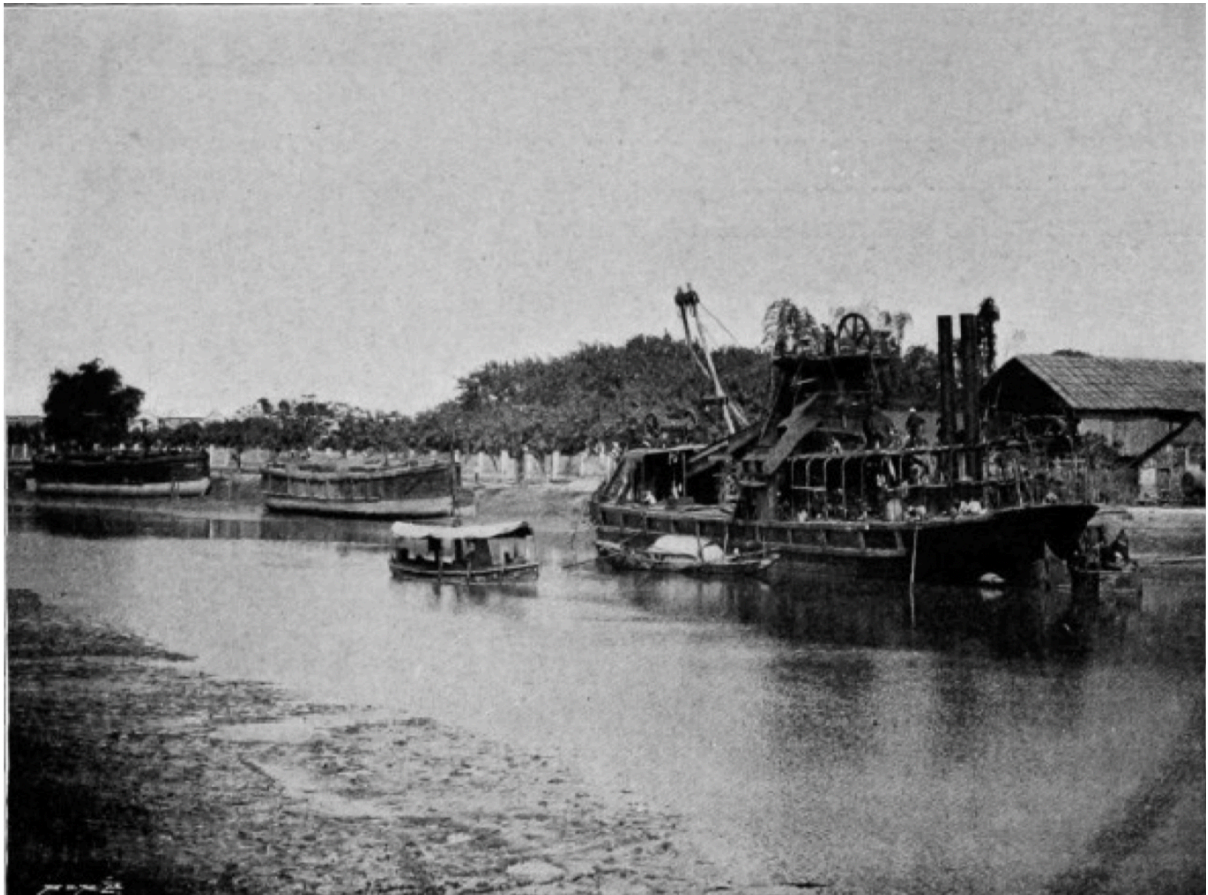
CHRONIQUE LOCALE

(*L'Avenir du Tonkin*, 1^{er} août 1896, p. 2, col. 3)

Le gouvernement annamite n'ayant pas voulu se charger de la frappe des [sapèques](#), des offres ont été faites à deux maisons du Tonkin pour assurer l'exécution de ce travail. C'est la maison Porchet et C^{ie}, de Haïphong, qui sera chargée de battre cette monnaie

de zinc. Le Protectorat fait acheter par l'intermédiaire de cette maison le matériel nécessaire.

Ateliers de MM. Porchet et Cie
(Robert Dubois, *Le Tonkin en 1900*, Paris, Société française d'éditions d'art)



Drague à vapeur construite par les ateliers Porchet et Cie.

[302] Cette maison a été fondée en 1884, à Paris, pour l'entreprise de tous travaux en Indo-Chine, par MM. Chaumont et Daniel.

En 1887, le siège social a été transporté à Saïgon, puis à Haïphong.

À Haïphong, la société a installé des ateliers de construction et de réparations dirigés par M. Daniel, aidé de MM. Bertrand et Denis, ses ingénieurs.

À la mort de M. Daniel, survenue à Haïphong en 1893, M. d'Illiers, [303] associé de M. Daniel, s'associe avec M. Porchet, sous la raison sociale Porchet et Cie.

Les travaux exécutés au Tonkin depuis la fondation de la société sont nombreux et importants, tant en construction métallique qu'en entreprises générales.

Les principaux sont :

- construction de quais et appontements dans la rivière de Saïgon ;
- construction des appontements flottants des docks de Haïphong ;
- travaux d'installation des mines de Hongay, quais, maisons, hangars, chalands en fer, etc. ;

- travaux d'infrastructure et de superstructure du tronçon de voie de Bac-Lé à Tham-Moï ;

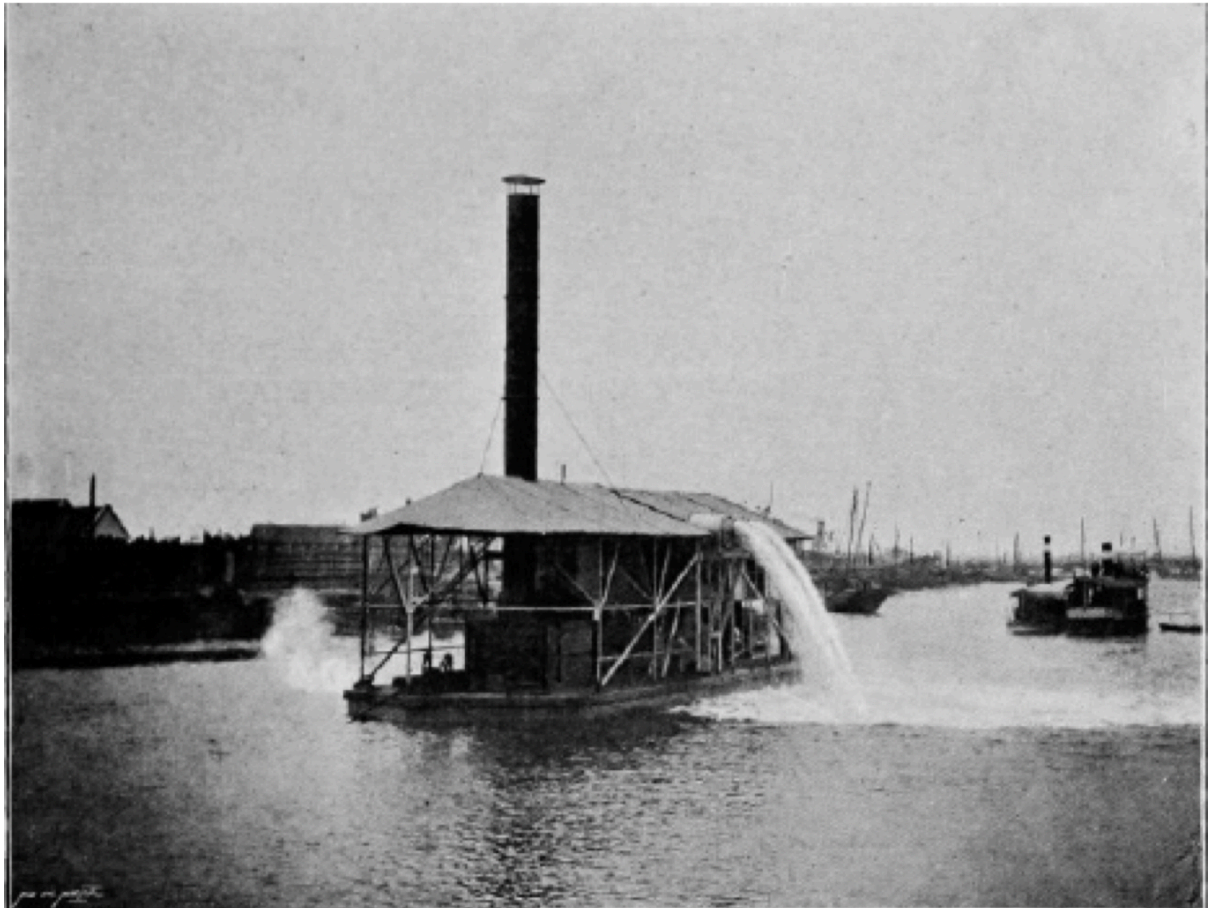
- quai en eau profonde, par l'air comprimé ;

- fourniture et montage de chaudières ;
- hangars, maisons d'habitation aux charbonnages de Kébao.

Les ateliers de construction ont fourni de nombreuses chaloupes à faible tirant d'eau, pour les rivières du Tonkin et de l'Annam, du matériel pour entreprises.

[304] Notamment :

- une grande drague marine de 42 mètres et de 150 chevaux ;
- un appareil refouleur de 180 chevaux ;
- un bateau pompe débitant 900 litres par seconde, etc.



Bateau-pompe construit par les ateliers Porchet et C^{ie}

Les ateliers sont dirigés par M. Denis, ingénieur, depuis la fondation de la maison.

Les travaux actuellement en cours, d'une importance de plus de 10 millions comprennent :

- la fourniture et le montage de trois appontements métalliques pour l'accostage des navires ;

- la fourniture et le montage des feux d'entrée du port de Haiphong.

La maison est associée à M. P. Briffaud pour la fourniture, la pose et le ballastage de la voie et du matériel fixe, de la ligne de Hanoï à la frontière de Chine.

Elle est associée à MM. Bédât ¹ et Malon pour les importants travaux de dragages que fait exécuter le Protectorat, pour la coupure de la presqu'île de Dinh-Vu et l'approfondissement de la barre de Cua-nam-Trieu.

Les ateliers ont en construction plusieurs chaloupes, chalands et ponts métalliques. Ils sont outillés pour exécuter les travaux les plus importants et les plus soignés.

¹ Joseph Bédât (1857-1927) : concessionnaire des [Eaux de Hanoï](#).

On peut juger, d'après cette nomenclature de travaux faits et à faire, de quel puissant outillage sont munis les ateliers de MM. Porchet et C^{ie}.

Les machines les plus perfectionnées y sont en usage ; les ingénieurs les plus experts et les maîtres les plus entendus y combinent leurs efforts, produisant avec facilité de merveilleuses œuvres, sous l'énergique et active direction de M. Porchet.

Les nombreux travaux en cours assurent un vaste champ d'action à ces ateliers qui aident, d'une façon puissante, à l'embellissement et à la transformation, à vue d'œil, de la colonie tonkinoise.

QUAI DES CHARBONNAGES DE KÉBAO À PORT-WALLUT (*L'Écho des mines et de la métallurgie*, 14 octobre 1894)

Rapport de M. de Matharel, secrétaire général de la société de Kébao

[...] Notre quai d'embarquement est entièrement réussi. Les travaux en ont été conduits avec la plus grande habileté par M. Porchet, chef actuel de l'ancienne maison Daniel et Cie, une des plus importantes du Tonkin. Un quai où, sans se préoccuper de la marée, sans pilote même, les plus gros navires vont pouvoir accoster, [...] c'est là un ouvrage presque sans équivalent au Tonkin, dans ce pays où ne l'on peut mettre le pied sur une chaloupe, sans s'exposer aux retards et aux ennuis d'un échouage. [...] Sa profondeur d'eau, soigneusement étudiée au moment où nous en avons pris livraison, offrait à marée basse 6 m. 50 au pied de la maçonnerie et 10 mètres à 7 mètres du pied de la maçonnerie, c'est-à-dire un fond suffisant pour les plus gros cargo-boats. [...]

Depuis quelques mois, notre directeur a livré à notre clientèle du Tonkin une qualité dite « braisette lavée », formée de morceaux d'un à deux centimètres donnant une faible proportion de cendres. Tous nos clients du Tonkin ont été très satisfaits de l'emploi de cette braisette. La maison Daniel ne brûle pas autre chose. [...]

Port de Haïphong GRANDS TRAVAUX

Appontements métalliques
Bateaux baliseurs — Bigues à vapeur
(*L'Avenir du Tonkin*, 27 janvier 1897)

À la suite des résultats du concours, l'*Indo-Chine Française* publie les réflexions suivantes et insère deux lettres de concurrents :

La Commission technique, chargée de faire choix entre les divers projets, déposés le 15 dernier, pour les appontements de Haïphong et pour la construction d'une bigue à vapeur et de deux bateaux baliseurs a rendu son arrêt samedi, à midi.

La maison Porchet est chargée des appontements et de la fourniture de la bigue à vapeur.

La fourniture du bateau baliseur de rivière est confié à la maison Marty et d'Abbadie ; celle du bateau baliseur de mer à la maison Henry Satre, fils aîné et C^{ie}, que représente M. Dupuy, ingénieur.

Les appontements de Haïphong, notamment, vont donner lieu, paraît-il, à de vives protestations : d'une part, la maison Schneider et C^{ie} (Le Creusot), qui ne demandait pour la construction des dits appontements que 590.000 francs, s'étonne d'être éliminée et proteste contre son élimination, alors que son heureux concurrent,

M. Porchet obtient la fourniture au prix de 873.000 francs ; on lui fait, il est vrai, observer que son projet ne concorde point avec les conditions imposées par de cahier des charges ; d'autre part, la Société des Ponts et travaux en fer ², dont le projet était, paraît-il, scrupuleusement conforme aux exigences de l'Administration et qui ne demandait que 719.500 francs, proteste contre la préférence donnée à une maison rivale, préférence qui coûtera au Protectorat plus de 150.000 fr. en plus.

Nous n'avons pas à prendre parti dans la discussion, et nous nous réjouissons de voir le travail revenir à une maison locale, fut-ce aux dépens de la caisse de Protectorat ; mais [ligne illisible] maladroit, dans les intentions où l'on était, de faire appel à des maisons de France qu'on a, de la sorte, dérangées inutilement, et qu'en tout cas, on leur doit, sous forme de prime, à celle [sic] du moins qui se sont conformées aux conditions du concours, une prime de nature à compenser les dépenses qu'elles se sont imposées pour participer au dit concours.

Nous aurions d'ailleurs beaucoup à dire, en ce qui concerne ces appontements de Haïphong, qui sont le gros morceau et le morceau contesté du concours dont il s'agit.

Et tout d'abord, à quoi serviront-ils ?

On raconte que M. Coqui, s'étant rendu compte que des appontements, s'il en existait, auxquels viendraient accoster les jonques et les sampans, faciliteraient singulièrement son service, sollicita un jour, pour en construire, de M. le gouverneur Rousseau, un crédit de quatre à cinq cents piastres.

Son idée était de construire tout simplement deux ou trois petits accostages en bambou, le long desquels les douaniers pourraient plus à l'aise faire leurs vérifications.

— Des appontements, s'écria Lecoq, des appontements à Haïphong ! pensée géniale ! C'est l'affaires des T. P.

Et l'on envoya le projet à M. Renaud qui accouche d'un projet dont la mise à exécution, d'après le concours qui nous occupe, né reviendra pas à moins de 900 mille francs.

Et pourquoi faire, grands dieux ! ces appontements métalliques, alors que les bateaux manquent, les trois quarts du temps, pour garnir les appontements des docks ?

Argent à la rivière !!!

On nous dit, d'ailleurs, et c'est une raison qui nous semblait des meilleures, que l'on a surtout donné les appontements à la maison Porchet, pour ne pas les lui faire faire et la charger en échange de construire toute autre chose, combinaison qui n'eût pas été aussi facile avec une maison extra-locale.

Hanoï, le 24 janvier 1907.

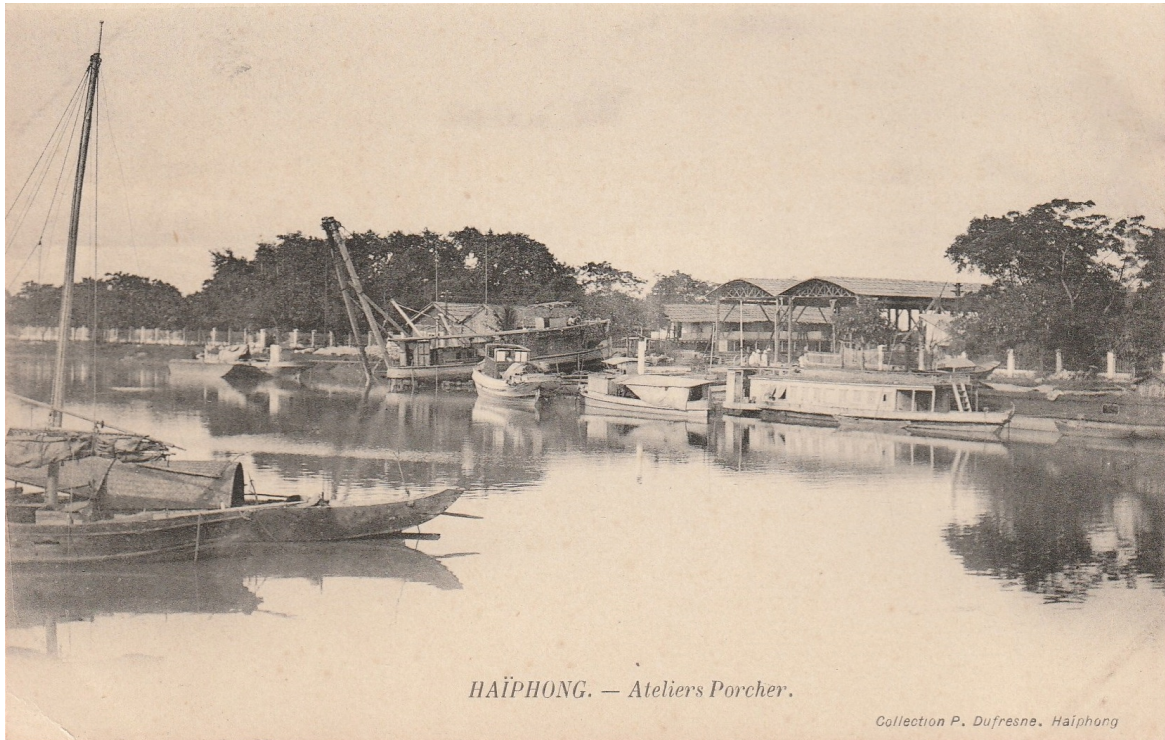
ASIE FRANÇAISE
Les Ports de l'Annam.
par le marquis de Barthélémy
(*Bulletin de la Société de géographie commerciale de Paris*, 1902, pp. 424-426)

Haïphong

.....
Les ateliers des Fluviales se sont considérablement développés, ainsi que ceux de M. Porchet, qui construit maintenant de grosses chaloupes ; les constructions se sont beaucoup améliorées et peuvent être mises en parallèle avec les similaires de France ou d'Angleterre.

² Société des Ponts et travaux en fer, Paris : ateliers à Montataire (Oise).

Le Cua-Cam et le Cua-nam-Trieu sont maintenant réunis par un canal creusé par les soins de la maison Porchet au prix de mille difficultés. Deux superbes dragues ont été employées à cet effet et restent inactives dans la vase, ayant été achetées par les Travaux publics, qui pourraient leur trouver un meilleur emploi.



HAÏPHONG. — Ateliers Porcher.

Collection P. Dufresne. Haiphong

[Coll. Olivier Galand](#)

Haiphong. — Ateliers Porcher (Coll. P. Dufresne)



HAÏPHONG. — Canal Bonnal.

Collection P. Dufresne. — Haiphong

[Coll. Olivier Galand](#)

Haiphong. — Canal Bonnal. À droite les Ateliers Porcher (Coll. P. Dufresne).
L'Imprimerie nouvelle photographique, Paris.

Indo-Chine
Le fonctionnement du service des travaux publics en 1904
et la situation des travaux
(*Bulletin de la Société française des ingénieurs coloniaux*,
n° 35, 1^{er} trimestre 1905)

X. — DRAGAGES DU PORT DE HAIPHONG
Approfondissement de la barre du Cua-nam-Triêu

[51] Le Cuanam-Triêu et la coupure de Dinh-Vu sont les voies généralement suivies pour accéder au port de Haïphong.

L'ouverture de la coupure de Dinh-Vu et le creusement dans la barre du Cua-nam-Triêu d'un chenal, dragué à 5 mètres de profondeur au-dessous des basses mers, étaient inscrits au programme de 1896 ; les travaux ont été adjugés le 8 février 1897 à la maison Porchet, de Haïphong. La coupure seule a été exécutée par l'entrepreneur, auquel la résiliation a été accordée par arrêté du 12 mars 1902, avant que les travaux de dragages de la barre aient été sérieusement entrepris. Ces travaux ont été repris au mois de février 1904 à l'aide de la drague *Haïphong* nouvellement construite. Ils ont été interrompus au mois de mai par le renversement de mousson, et seront repris aussitôt après l'établissement de la mousson de N.-E.

Le cube dragué a été de 66.000 mètres cubes environ; le chenal a été ouvert sur 75 mètres de largeur et sur une longueur de 980 mètres environ, à la cote - 4 m. 50.

Bien que la barre n'ait pas été percée de bout en bout, la manière dont se maintiendra ce premier dragage donnera déjà de précieuses indications sur la tenue d'un chenal dragué dans la barre du Cua-nam-Triêu.

.....

C. — Amélioration du port de Haïphong

Construction de quatre chalands à clapets pour le services des dragues

[77] La fourniture de ces chalands a fait l'objet d'un concours, qui a eu lieu à Hanoï le 20 décembre 1902.

Le projet, présenté par M. Porchet, constructeur à Haïphong, a été approuvé par un arrêté du 12 février 1903, qui a fixé à 230.000 francs le montant des dépenses autorisées.

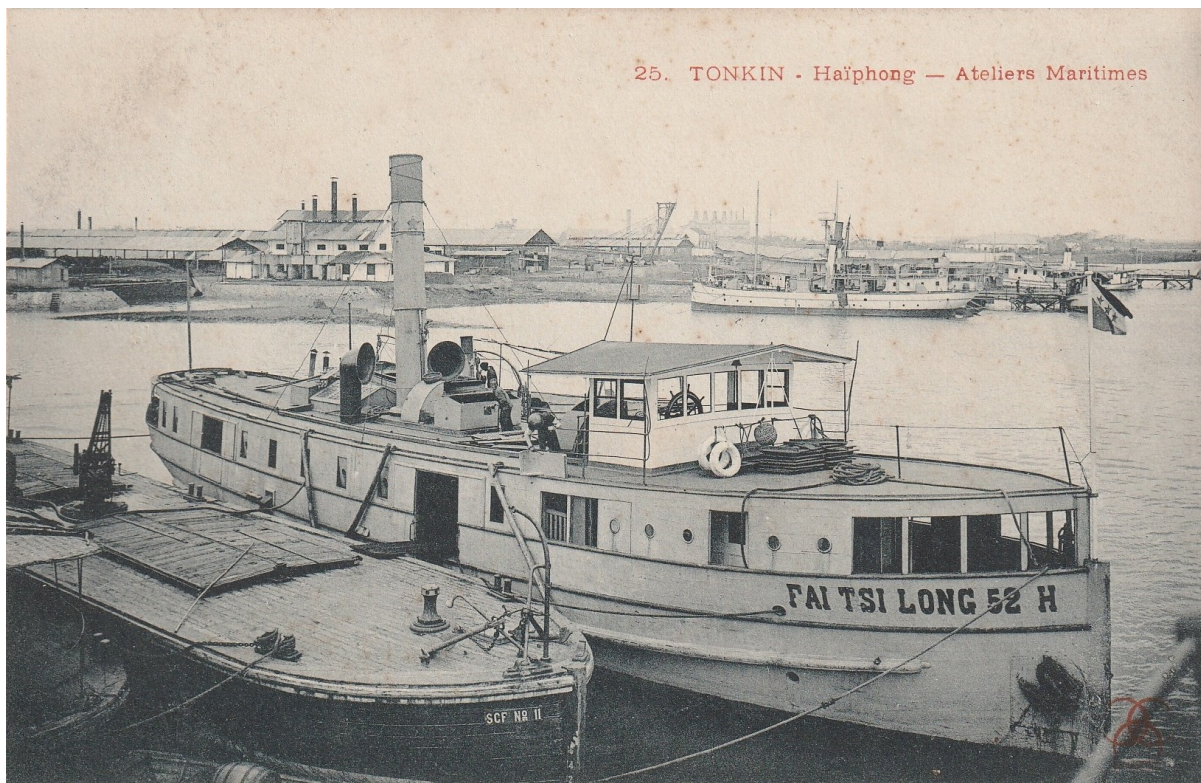
Deux chalands sont terminés et livrés ; les deux autres le seront très prochainement.

Construction de deux chalands porteurs à vapeur. — Une adjudication sur concours, pour la fourniture de trois chalands porteurs à vapeur, a eu lieu le 8 novembre 1902, mais il n'y fut pas donné suite, les prix demandés par les concurrents à cette adjudication ayant été trouvés excessifs.

Un marché de gré à gré a été passé avec M. Porchet, qui s'engageait à construire deux porteurs moyennant un prix forfaitaire de 400.000 francs.

Un arrêté en date du 12 février 1903, a approuvé ce marché et fixé le montant de la dépense à 420.000 francs.

Ces chalands porteurs sont terminés ; les essais officiels devant la Commission nommée par arrêté du 6 juin 1904 vont incessamment commencer.



Coll. Olivier Galand

Haïphong. — Ateliers maritimes. Au premier plan, le *Fai-tsi-Long*, des Messageries fluviales du Tonkin.
Coll. Société bordelaise indochinoise

HAÏPHONG

(*L'Avenir du Tonkin*, 18 février 1905, p. 3)

Le vapeur « Amiral-de-Beaumont » et deux suceuses des Travaux publics sont partis au secours du « Sully »³.

Le « Malacca », de la maison [P. Briffaud et Cie](#), part également, chargé d'une pompe Thirion très puissante.

Tous ces jours derniers, des chalands ont été mis à la disposition de l'amiral Bayle par la maison [Marty et d'Abbadie](#).

On travaille ferme aux [Ateliers de la marine](#) pour confectionner les appareils nécessaires à l'allègement du *Sully*.

HAÏPHONG

Le renflouement du « Sully »
Les divers protêts déposés

³ Le croiseur *Sully*, récent, s'échoua en baie d'Along sur un haut-fond non signalé par les cartes. Son renflouement à l'aide d'un dock flottant construit spécialement à Kong-Kong échoua et il se brisa en deux à l'automne 1905.

(*L'Avenir du Tonkin*, 10 avril 1905, p. 3)

Depuis que l'Anglais Jameson, après nous avoir bluffé pendant plus d'un mois, a abandonné les travaux qu'il avait entrepris, trouvant cette tâche au-dessus de ses forces et de ses capacités, plusieurs projets pour le renflouage du « Sully » ont été proposés au Gouverneur général .

Ces projets, au nombre de trois, sont les suivants :

1° Le premier déposé par M. William Jack, de Hong-Kong, conclut au renflouage par soulèvement. Pour cela, il propose de couler sous le navire, à chaque extrémité, un grand chaland de 50 mètres de long sur 25 de large, puis de retirer à l'aide de pompe l'eau qui remplirait ces espèces de docks flottants. Ce système présente de gros inconvénients : M. William Jack demande six semaines pour faire construire ces chalands et, en admettant que ce temps ne soit pas dépassé, on doit craindre que, durant cette période, le vent ne souffle au sud-est car alors, le cuirassé serait chassé du pivot sur lequel il est placé et serait définitivement perdu ; d'autre part, cet entrepreneur ferait construire ces docks à Hong-kong. Or, pour les amener en baie d'Along, on risquerait fort, si la mer était mauvaise, et c'est généralement le cas dans le détroit d'Hainan, d'en perdre un sinon deux en cours de route ; si, de plus, on considère que ces docks sont estimés, par M. William Jack, à 250.000 francs, et qu'il en réclamera le montant quel que soit le résultat de ses travaux, on est en droit de dire que la commission qui sera chargée d'étudier les projets soumis devra agir avec prudence.

Nous avons à Haïphong, en plus des [Ateliers de la marine](#), plusieurs grosses entreprises de construction ; nous pensons que rien ne pourrait empêcher, si ce système était adopté en principe, de faire construire sur place le matériel nécessaire, en nommant une commission chargée de surveiller les travaux. De plus, on ne risquerait pas de perdre les appareils construits en les transportant dans la passe Henriette.

2° Le deuxième projet est dû à M. Porchet ; il présente beaucoup moins de difficultés et a l'immense avantage de coûter moins cher. Ce moyen indiqué par lui est celui qui a toujours donné les meilleurs résultats : il consiste à chasser l'eau qui se trouve dans le navire en comprimant l'air dans l'intérieur de la coque.

C'est, de l'avis de personnes compétentes, le projet qui serait appelé à donner les meilleurs résultats.

3° Enfin, le troisième projet a été déposé par MM. [Lyard](#) et Verhlet : le système préconisé par eux est le même que celui de Porchet.

D'ici peu, une solution sera prise en haut lieu. Nous en tiendrons nos lecteurs au courant, cette question du « Sully » intéressant, et à juste titre, tout le monde au Tonkin.

CONSEIL SUPÉRIEUR
(*L'Avenir du Tonkin*, 16 février 1906)

La commission permanente du conseil supérieur s'est réunie le 14 février 1906, sous la présidence de M. Broni, secrétaire général.

Cette assemblée a approuvé :

.....
— Un marché de gré à gré passé avec M. Porchet pour la fourniture de godets et de maillons de rechange pour la drague « Cac-ba ».

(*L'Avenir du Tonkin*, 21 février 1907)

Conseil municipal

.....
Demande de résiliation du marché passé avec MM. Denis et Cie pour les réparations à effectuer aux passerelles du Song gia et du Song Da Bach. — Le Résident maire expose qu'à la suite d'un rapport de la Commission des Travaux, daté du mois de juin 1906, des réparations urgentes furent reconnues nécessaires aux passerelles du Song Gia et du Song Da Bach servant à la conduite des eaux ; il s'agissait de remplacer des contreventements. Au mois de décembre, ces réparations faisaient l'objet d'un appel d'offres et MM. Denis et Cie, qui avaient fait un rabais de 11 % sans réserves, étaient déclarés adjudicataires. Or les fers prévus au cahier des charges pour ce travail n'existent pas dans le commerce, et MM. Denis refusèrent d'exécuter les réparations au prix indiqué. Le Résident Maire demande donc la résiliation pure et simple du contrat passé avec cette maison.

M. Lyard profite de l'occasion pour dire que, dernièrement, la Commission composée de MM. Goubier, Faquin et de lui-même a visité la passerelle. L'urgence reconnue l'an dernier n'existe pas ; par contre, plusieurs réparations ou modifications ont été reconnues nécessaires et feront l'objet d'un examen de la Commission des Travaux.

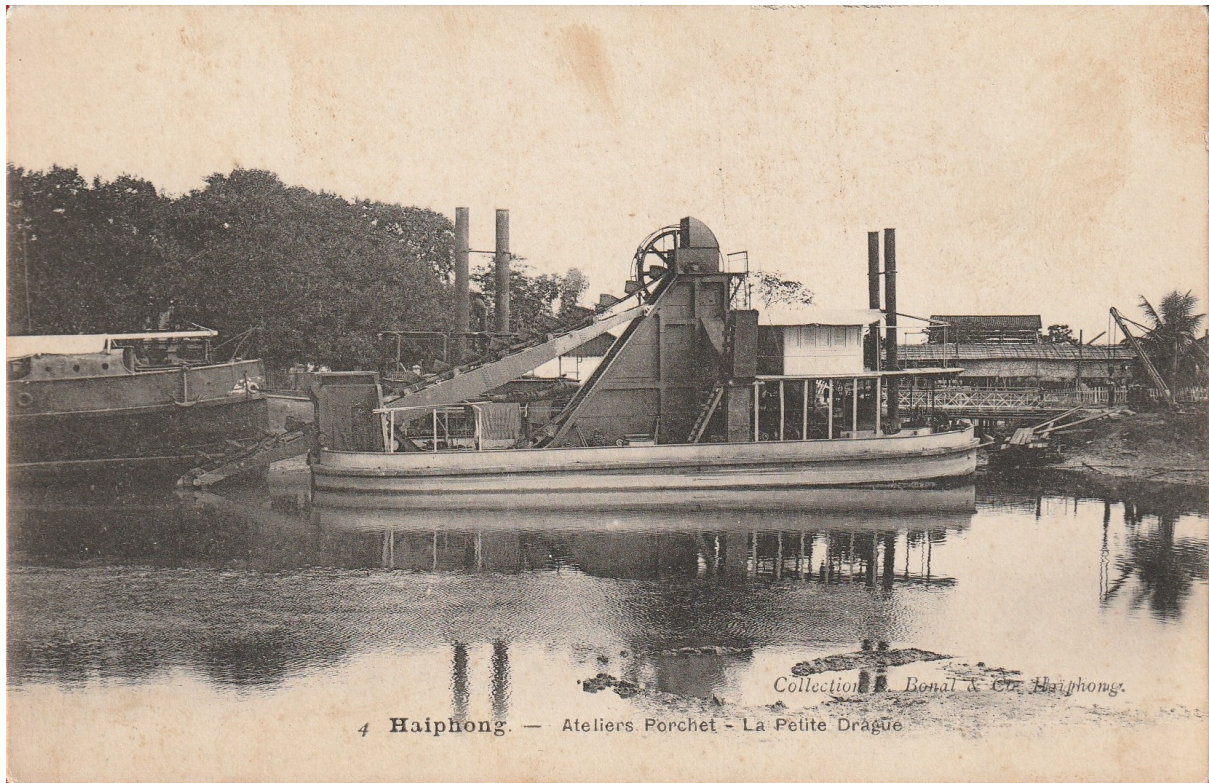
Liste des électeurs de Haïphong
(*L'Avenir du Tonkin*, 8 mars 1907)

Bounillou, Pierre Marcelin ⁴, comptable maison Porchet,
Courreau, Germain, mécanicien maison Porchet.
Guanoussamy, Louis, gardien maison Porchet,
Jeannin, Hugues, ingénieur Ateliers Fluviales,

Liste française
Radiations

Rabier, contremaître maison Porchet,

⁴ Né à Les Lèves-et-Thoumeyragues (Gironde), le 15 mars 1861. Cultivateur.



[Coll. Olivier Galand](#)
Haiphong. — Ateliers Porchet - La petite drague (coll. R. Bonal & Cie, Haiphong)

L. PORCHET, ingénieur constructeur.
Haïphong, boulevard Bonnal.
(*Annuaire général de l'Indochine française*, 1911 p. 425)

MM.L. PORCHET, ingénieur civil.
X...
J. THIEULIN, fondé de pouvoirs.
DEMARTINI.
NADAUD.
A. MICHAN.
BARBORIN.
COURREAU.
POMMIER.
MAUREL.
DEFFUANT.
BARNICH.

Haïphong
PORCHET ET BRIFFAUD
Dock flottant.

(*Annuaire général de l'Indochine française*, 1911 p. 425)

MM.L. PORCHET, ingénieur civil ;
P. BRIFFAUD, négociant.
MASSARI,
SIMONIN.

Chronique de Haïphong
(*L'Avenir du Tonkin*, 25 août 1911)

LANCEMENT DE CHALOUPPE. — Mercredi soir, à 4 heures, la maison Porchet a procédé au lancement de la première des deux chaloupes exécutées par elle pour le compte de la Douane. Beaucoup de monde assistait à l'opération. Reconnus dans l'assistance : MM. Morel, sous-directeur des Douanes ; Brousmiche, vice-président de la chambre de commerce ; Large, lieutenant de vaisseau ; Chodzko, maître de port, etc., etc. Tout s'est fort bien passé et, à 4 h. 1/2, la chaloupe flottait sur le canal Bonnal. C'est une très belle embarcation de 48 mètres de long, 7 mètres de large, 4 m. 50 de creux et 3 m. 90 de tirant d'eau, qui devra fournir en ordre de marche une vitesse de 12 nœuds.

Aussitôt après le lancement, elle fut prise à la remorque et conduite auprès des appontements sur le Cua-Cam, au pied de la grande grue, par les moyens de laquelle il a été procédé, jeudi, après-midi, à l'embarquement des deux chaudières arrivées par l'*Amiral-Magon*.

La seconde chaloupe qui est, d'ores et déjà, terminée, sera mise à l'eau dans quelques jours.

LÉGION D'HONNEUR
Ministère des colonies
(*Journal officiel de la République française*, 26 janvier 1912, pp. 904-905)

Chevalier (au titre civil)

Porchet (Léon), président de la chambre de commerce de Haïphong ; 1 an de service militaire, 25 ans de pratique industrielle en Indo-Chine. Titres exceptionnels : services distingués rendus dans l'exercice des fonctions qu'il occupe depuis dix ans à la chambre commerce.

Chronique de Haïphong
(*L'Avenir du Tonkin*, 24 novembre 1912)

OBSÈQUES. — Vendredi soir, à 5 heures, ont eu lieu les obsèques du fils de M. Thieulin, chef comptable de la maison Porchet.

Le char disparaissait sous les couronnes et les bouquets de fleurs, envoyés par les amis de la famille.

MM. Thieulin, Porchet, Michon et Coupard conduisaient le deuil, que suivait une foule nombreuse parmi laquelle tous les élèves de l'École Saint-Dominique.

Nous renouvelons à M. et M^{me} Thieulin et leur famille tous nos compliments de condoléances.

AU PALAIS

Tribunal civil

Audience du samedi 8 mars 1913
(*L'Avenir du Tonkin*, 9 mars 1913)

Le double procès Porchet et Cie et Briffaud contre Vola
et Vola contre Porchet et Cie et Briffaud

CHRONIQUE DE HAÏPHONG

(*L'Avenir du Tonkin*, 15 mars 1914, p. 2, col. 2)

TRIBUNAL. — Audience civile, sous la présidence de M. Béziat. Ministère public : M. Abor.

Un Chinois, le nommé Seng-Tong, réclame diverses sommes à une femme indigène nommée Thi-Hué et a fait procéder à une saisie sur des biens lui appartenant.

M^e de Lansalut ⁵ qui représente les intérêts de Thi-Hué, demande au tribunal de se déclarer incompétent, l'affaire ayant été introduite en matière civile française alors que les parties sont indigènes.

M^e Ferrand combat cette thèse. Le tribunal se déclare compétent, valide la saisie pratiquée et renvoie l'affaire pour plaider au fond.

Une seconde affaire, presque identique au point de vue des questions de droit soulevées, est ensuite appelée.

Une saisie a été pratiquée sur les appointements [sic] indigènes de la maison Porchet, représentée par M^e de Lansalut, au bénéfice d'un créancier annamite. M^e de Lansalut combat la validité de la saisie en soulevant la question d'incompétence du tribunal.

L'affaire est mise en délibéré.

ATELIERS MARITIMES D'HAÏPHONG (PORCHET)

SOCIÉTÉ DES ATELIERS MARITIMES DE HAÏPHONG
Anciens Établissements L. PORCHET
Société anonyme au capital de 400.000 piastres
(*Annuaire général de l'Indochine française*, 1915, p. 79)

Boulevard Bonnal, Haïphong

MM. L. PORCHET, ingénieur, administrateur délégué

L. DUPUY, administrateur délégué ;

A. MICHON, ingénieur ;

BARNICH, magasinier ;

⁵ Charles Le Gac de Lansalut (1873-1927) : avocat-défenseur à Haïphong (1899-1923), administrateur de sociétés, publiciste.

COURREAU, contremaître ;
POMMIER, — ;
COLLIN, dessinateur ;
ÉDOUARD, pointeur ;
MANNONI, patron du dock flottant.

Informations maritimes
(*La Dépêche coloniale*, 1^{er} juin 1917)

Un groupe de négociants de Haïphong a fait construire récemment dans cette ville, aux ateliers maritimes L. Porchet, un petit vapeur mixte, d'une portée en lourd de 400 tonnes pour un tirant d'eau de 2,69, qui a reçu le nom de *Verdun*.

Ce vapeur est appelé à rendre les plus grands services au commerce local. En raison de son faible tirant d'eau, il pourra, en effet, passer les bancs de la côte et remonter les rivières, ce qui lui permettra de transporter vers les vapeurs de charge de nombreuses marchandises qu'il était très difficile d'amener dans les grands ports maritimes de la colonie.

Les centres industriels du Tonkin et du Nord-Annam
Haïphong
par H. CUCHEROUSET
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 25 août 1918)

[...] Non loin de là, mais sur le canal Bonnal, les ateliers Porchets [*sic : Porchet*] qui travaillent surtout pour l'administration. Ils ont été les premiers à entreprendre au Tonkin les gros travaux de constructions métalliques : ponts, réservoirs, grandes charpentes, ainsi que des navires de 400 à 500 tonnes. Ils ont construit plusieurs grands ponts tournants des chemins de fer du Tonkin, les réservoirs de l'usine des eaux de Haïphong ; ils ont commencé, en 1917, la construction des grands ponts métalliques de la ligne de Vinh à Dong-ha et, en 1918, la construction pour la flotte intercoloniale de deux cargos à vapeur de 1.500 tonnes chacun. [...]

LA FLOTTE INDOCHINOISE
(*La Dépêche coloniale*, 11 mai 1919)

.....
Les ateliers maritimes de Haïphong attendent de prendre les tôles et les cornières destinées à la construction de deux cargos de 1.500 tonnes chacun, le *Van-Vollenhoven* et *Les-Fils-Doumer*. Les cales sont faites, la mise en chantier ne tardera pas longtemps. Le contrat passé par le directeur de la flotte avec les ateliers a été examiné et approuvé par le conseil d'administration. Il sera soumis à la commission permanente du conseil de gouvernement dans sa prochaine séance.

Robert Louis Henri BRAZEY, directeur à Haïphong (1921-1926)

Né le 25 novembre 1888 à Bellenaves (Allier).

Fils de Jean-Baptiste Brazey, négociant, et de Claire Marie Justine Papon,
Marié à Clermont-Ferrand, le 4 janvier 1920, avec Marguerite Jeanne
Deteix.

Polytechnicien.

Chevalier de la Légion d'honneur du 1^{er} sept. 1920 comme ingénieur de
1^{re} classe du Génie maritime.

Décédé le 26 mai 1975 à Paris XVI^e, rue de l'Assomption, 18.

Ministère de la marine

(Journal officiel de la République française, 21 novembre 1920)

Par décision ministérielle du 7 septembre 1920, ont été placés en congé sans solde et hors cadres, les ingénieurs de 1^{re} classe du génie maritime :

M. Brazey (R.-L.-H.), pour servir aux chantiers navals à Saïgon, à compter du 25 décembre 1920.

.....

(Journal officiel de la République française, 27 novembre 1920)

Erratum au Journal officiel du 21 novembre 1920 : page 18816, 2^e colonne, au lieu de : « M. Brazey (R.-L.-H.), pour servir aux chantiers navale à Saïgon », lire : « pour servir aux ateliers maritimes de Haïphong, à Haïphong »

Haïphong

Lancement du « Van-Vollenhoven » et de « Les-Fils-Doumer »
(L'Écho annamite, 4 octobre 1921)

M. le gouverneur général Long présida, le 30 septembre, à Haïphong, au lancement des cargos *Les-Fils-de-Paul-Doumer* et *Van-Vollenhoven* en présence des notabilités de la colonie et d'une grande affluence de population française et indigène.

PARTICIPATION DE LA
SOCIÉTÉ FINANCIÈRE FRANÇAISE ET COLONIALE

Annuaire des entreprises coloniales, 1922 :

Société des ateliers maritimes de Haïphong (Anc. Établ. L. Porchet), bd. Bonnal, Haïphong. — 400.000 piastres.

SOCIÉTÉ DES ATELIERS MARITIMES DE HAÏPHONG,

Anciens établissements L. PORCHET
société anonyme au capital de 400.000 \$.
(*Annuaire général de l'Indochine française*, 1922, p. I-67)

MM. M. O. HOMBERG, président du conseil d'administration ;
G. LEROY, directeur général à Paris ;
L. PORCHET, ingénieur conseil à Paris ;
R. BRAZEY, ingénieur, directeur à Haïphong ;
CASSAT, GASTALDI ⁶, COLIN, ingénieurs ;
LE MIGNON, service technique ;
DURAND, GRENOUILLAT, chefs d'atelier ;
ALLEMAND, contre-maître ;
ARANCI, contremaître du dock flottant ;
CALCIATI, chef de service à Bai-thuong ;
OLLIVIER, chef fonceur ;
COSTA, PERRENEAUD, fonceur à Bai-thuong ;
LE ROY, comptable ;
DAVID, aide-comptable ;
CHATEAUNEUF ⁷, magasinier ;
M^{me} DURUPT, sténo-dactylographe.

CHRONIQUE DE HAÏPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 30 avril 1922)

ADJUDICATION. — Ce matin a eu lieu au service des Travaux publics l'adjudication de quatre bouées appartenant au service du port.
La Société des Ateliers maritimes a été déclarée adjudicataire avec 13 % de rabais.

CHRONIQUE DE HAÏPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 30 avril 1922)

NAISSANCE. — Nous apprenons avec plaisir la naissance de Châteauneuf Simone-Louise-Marie, survenue le 29 avril à Haïphong, fille de M. Châteauneuf Fulgence, chevalier de la Légion d'honneur, médaillé militaire et Croix de Guerre, et de M^{me} Gavet, son épouse,

Nos félicitations aux parents et nos souhaits de bonheur au bébé.

⁶ *Dominique* Jean François Gastaldi (Nice, 5 juin 1892-1960) : polytechnicien, lieutenant de vaisseau, chevalier de la Légion d'honneur. Directeur de l'usine d'engrenages MAAG : licencié sans indemnités pour avoir favorisé les desseins de l'ennemi (*Bulletin municipal officiel de la ville de Paris*, 25 mars 1948). Ses biens sont confisqués à hauteur de 100.000 fr. pour indignité nationale (*JORF*, 1^{er} sept. 1948).

⁷ Fulgence Châteauneuf (Autun, Saône-et-Loire, 1^{er} avril 1879-Toulon, 11 février 1950) : marié à Flavigny-sur-Ozerain (Côte-d'Or), le 28 juillet 1919, avec Jeanne Gavet. Dont trois filles. Engagé volontaire pour quatre ans, le 14 oct. 1897, au 4^e Rima. Madagascar (21 mai 1899-15 jan. 1900), Cochinchine (30 avril 1901-20 juin 1904, 30 avril 1906-10 janvier 1908), Cambodge (11 janvier 1908-28 juillet 1909), Cochinchine (29 juillet 1909-9 juillet 1910), Maroc (28 avril 1911-5 mai 1913). Médaille coloniale Madagascar (1899), chevalier de l'ordre du Cambodge, médaille commémorative agrafe Maroc, médaille militaire (31 déc. 1913). Deux blessures par balles à la jambe droite à Ripont (Marne), le 25 sept. 1915. Magasinier, puis comptable à la Société des ateliers maritimes (ca 1922-1924). Chevalier de la Légion d'honneur du 22 septembre 1924 pour prendre rang du 28 décembre 1921 : lieutenant de réserve au 2^e régiment de tirailleurs tonkinois.

VISITE DE HAÏPHONG PAR M. LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL P.I. BAUDOUIN
(*L'Avenir du Tonkin*, 31 mai 1922, p. 1, col. 4)

.....
Et puis c'est l'arrivée au cercle sportif haïphonnais : madame Brazey a bien voulu parer de toute sa bonne grâce souriante la réception que M. Brazey, vice-président du club, fera à ses visiteurs.

.....
On s'achemine maintenant vers la Société des ateliers maritimes où MM. Brazey et Gastaldi présentent leurs travaux et offrent le champagne.

Hanoï
Résidence supérieure
(*L'Avenir du Tonkin*, 4 décembre 1922)

M. Monguillot, résident supérieur au Tonkin, a offert, samedi soir, en son hôtel particulier, et en l'honneur de la Sainte-Barbe, un dîner auquel avaient été conviés ... MM. Gastaldi, [Gabriel] Bault, etc.

Tout les X se trouvaient ainsi réunis et la soirée fut très agréable.

La foire de Hanoï
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 24 décembre 1922)

Voici pourtant le stand de la Société des Ateliers maritimes de Haïphong, bien discrètement installé pour une maison qui, pourtant, aurait de quoi montrer ! Des photographies y rappellent les constructions passées de navires et de chaloupes, y montrent des navires au radoub, et les chantiers du barrage de Bai-Thuong.

Mais ce qui attire surtout les yeux dans ce stand, c'est une reproduction, malheureusement un peu grossière et en raccourci, du projet de pont suspendu présenté par la maison pour Laokay.

Cette maquette donne une idée du principe, mais les lecteurs de *L'Éveil économique* ont vu assez souvent des reproductions des derniers ponts suspendus faits en France et en Algérie pour s'être depuis longtemps rendu compte de la sveltesse de ces ouvrages pourtant si solides.

Ce pont est établi suivant le système breveté de M. G. Leinekugel Le Cocq, ingénieur-constructeur spécialisé. Il est du type Cantilever, rigide et isostatique. Il comprend une travée centrale de 100 m. de long et 2 travées latérales de 50 m. chacune ; 2 pylônes en béton armé s'élevant au-dessus des piles supportent les câbles auxquels les travées sont suspendues.

Le principal intérêt de cette disposition, c'est que la tension de ces câbles de suspension résultant de leur effort pour supporter la travée centrale est équilibrée par le poids des travées latérales et celui des piles et culées, de sorte que ce qui caractérise ce système, c'est que chaque matériau qui y entre — métal, ciment armé, maçonnerie — subit exclusivement les efforts pour lesquels il est particulièrement indiqué, à savoir :

tension pour les câbles en métal, compression pour les pylônes en béton armé et la maçonnerie.

De plus, la compression du sol naturel sous les culées se trouve justement réduite par la tension des câbles s'exerçant sur la maçonnerie. Le terrain ne supporte donc que des efforts de compression modérés, avantage particulièrement important dans nos régions où les sous-sols sont très peu résistants.

Les dispositions générales du pont sont, d'autre part, très agréables à l'œil. Les pylônes sont élancés, l'ensemble donne une impression de légèreté et un garde-corps en fer forgé fin imprime une note d'élégance à la silhouette du pont.

Ajoutons qu'il a été prévu des fondations à l'air comprimé sous les piles. Les Ateliers maritimes sont spécialisés dans ce travail, ayant exécuté à Bai-Thuong des caissons dont les dimensions sont voisines des plus fortes réalisées jusqu'ici dans le monde entier. Ces fondations donneront à l'ensemble de l'ouvrage une stabilité absolument certaine.

Signalons enfin qu'il est intéressant de comparer les poids du métal consommé au mètre superficiel de tablier dans ce projet à ceux réalisés dans des ouvrages similaires. Ce poids qui n'est que de 212 kilo, atteint 230 kilo et même 240 kilo pour des ponts analogues exécutés en France.

Les Ateliers maritimes présentent également des wagonnets de mines dont les bennes sont entièrement soudées à la soudure électrique. [...]

Un petit tour à Haiphong
par H. CUCHEROUSSET
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 14 janvier 1923)

[...] Aux Ateliers maritimes, on construit un petit caboteur et un gros remorqueur à deux hélices et l'on travaille à ce malencontreux « Fils-de-Paul-Doumer » autour duquel il a été fait beaucoup plus de bruit, semble-t-il, que l'affaire n'en comporte.

Trop de gens en ces matières sont aveuglés par leur intérêt personnel, où l'esprit de concurrence, ou leurs préventions.

Il est bon de se rappeler que ces navires ont été faits sur des plans et avec des machines venant de France à une époque où les plans visaient surtout à la rapidité de construction et où les machines étaient construites un peu à la hâte — Et puis on se demande pourquoi les Messageries maritimes avaient besoin que l'État leur fournisse un bateau ! On les subventionne largement et il faut encore leur procurer le matériel ; c'est un peu raide ! [...]

CHRONIQUE DE HAÏPHONG
LA MISSION DE PROPAGANDE VISITE LES ÉTABLISSEMENTS INDUSTRIELS
(*L'Avenir du Tonkin*, 26 avril 1923)

.....
Ensuite, pour des motifs impérieux, la mission se disloqua : MM. Guyon et de Vitry allèrent visiter les Ateliers maritimes, où ils furent reçus par M. Brazey, ingénieur, directeur de la société, tandis que MM. Paquin et Porchet conduisaient l'amiral et les autres personnages de la mission à l'appontement de l'Hôpital. L'amiral et sa suite s'embarquèrent sur la *Moqueuse* pour aller rejoindre les deux croiseurs.

.....

TONKIN
Les événements et les hommes
(*Les Annales coloniales*, 14 juin 1923)

Le réseau d'irrigation de Thanh-Hoa que l'on achève, doit être alimenté par une prise d'eau sur le Long-Chu, en face de Bai-Thuong. Les travaux, considérables et évalués à 1.620.000 piastres, sont confiés à la Société des Ateliers maritimes de Haïphong.

[LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL MERLIN VISITE HAÏPHONG]
(*L'Avenir du Tonkin*, 28 octobre 1923)

.....
À 8 heures 25, M. Merlin et sa suite se rendent aux nouveaux établissements des Ateliers maritimes qu'ils visitent en détail. MM. Brazey, directeur, et Gastaldi, ingénieur, les reçoivent.

M. le gouverneur général converse un instant avec M. Brazey, qui, sur sa demande, lui indique le chiffre de la production de fer représentant 400 tonnes par mois. Il ajoute que l'Établissement se charge des réparations à effectuer aux grosses unités, sa clientèle venant surtout du Nord, et ne concurrençant en aucune façon la Cochinchine dont la clientèle lui vient surtout des îles Philippines et du Sud.

Foire-exposition de Hanoï, 1923.

Société des Ateliers Maritimes de Haiphong
Anciens Établissements L. PORCHET
CODES: A. I., A B.C 5 th.
TÉLÉPHONE N° 256

Société anonyme au capital de 1.400.000 fr.

Travaux mécaniques en tous genres, Grosse et petite chaudronnerie, Chaudières et moteurs. Installations d'usines, Travaux publics et privés.

Constructions navales, Air comprimé.

Les seuls ateliers d'Indochine disposant d'ingénieurs spécialisés, de cale de construction, d'un dock flottant et de matériel moderne (rivetage mécanique, soudure autogène, soudure électrique, etc.) permettant l'étude sérieuse et la réalisation économique de tous travaux et installations.

RÉFÉRENCES : usine des eaux et réservoir de Haïphong, docks de Haïphong, vapeurs « VERDUN », « BONITE », « ESPARON », « VAN-VOLLENHOVEN » et « FILS-DE-PAUL-DOUMER », murs de quai de Hongay et Kébao (air comprimé), chemins de fer de Lang-Son, ponts sur la ligne de Vinh, Dong-Ha, dragages, appontements de Haïphong, porteurs à vapeur, travaux d'irrigations à Bai-Thuong, pont en béton armé avec 3 arcs de 64 m. 00 en construction à Lao-Kay sur le fleuve Rouge.

SOCIÉTÉ DES ATELIERS MARITIMES DE HAÏPHONG,
Anciens établissements L. PORCHET
société anonyme au capital de 400.000 \$.
(*Annuaire général de l'Indochine française, 1924, p. 1-73*)

MM. M. O. HOMBERG, président du conseil d'administration ;
G. LEROY, directeur général à Paris ;
L. PORCHET, ingénieur conseil à Paris (actuellement à Haïphong) ;
R. BRAZEY, ingénieur-directeur au Tonkin ;
GASTALDI, ingénieur sous-directeur (actuellement directeur *p. i.*) ;
COLIN, ingénieur ;
CHIRON et LE PRIOL, dessinateurs ;
DURAND, GRENOUILLAT et ZUCCARELLI, chefs d'atelier ;
ARANCI, contremaître du dock flottant ;
CALCIATI, chef de service à Bai-Thuong ;
CLÉMENT, mécanicien à Bai-Thuong ;
LE ROY, comptable ;
DAVID, aide-comptable ;
DURUPT, magasinier ;
M^{me} DURUPT, sténo-dactylo.

CAPITAL PORTÉ DE 0,4 À 1,4 MF

La nouvelle usine des Ateliers maritimes
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 6 janvier 1924)

C'est un événement à Haïphong que la démolition de la vieille usine patiemment créée, développée et peu à peu agrandie par M. Porchet, et que ses successeurs, la Société des Ateliers maritimes, achèvent de transférer dans les locaux de la nouvelle et vaste usine moderne construite le long du fleuve, entre les docks et la cotonnière.

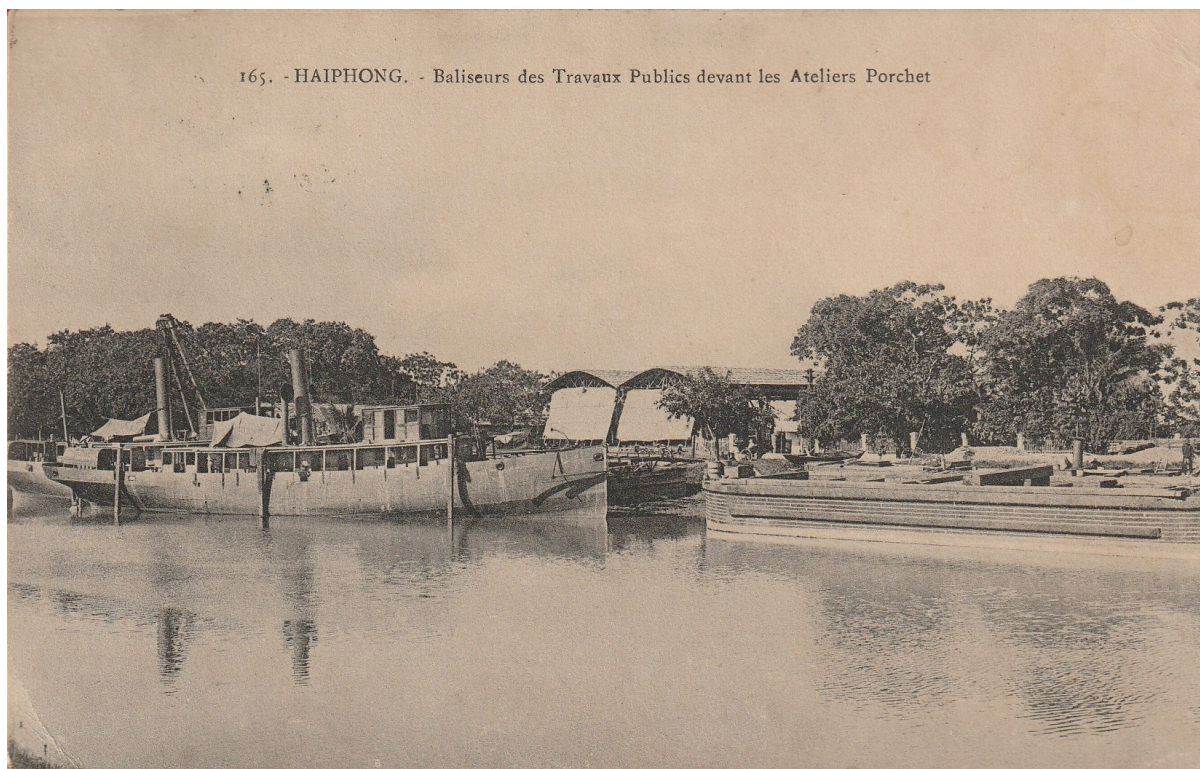
La nouvelle usine disposant de beaucoup de place a pu être construite avec méthode, les ateliers bien séparés les uns des autres. Là on a pu réaliser la règle : une place pour chaque chose et chaque chose à sa place et cette méthode qui consiste à prendre à un bout du magasin les matières premières et à sortir à l'autre bout le produit tout usiné sans manutention inutile, sans encombrement ni dérangement à aucun endroit. On a aussi profité de l'occasion pour doter les ateliers d'outils nouveaux très modernes évitant de gaspillage de main-d'œuvre, gaspillage qui est, au Tonkin, la vraie cause de la crise de la main-d'œuvre. Nous avons, en particulier, remarqué des machines fabriquant à grande vitesse rivets, boulons et écrous, dont il y aura tant besoin pour la construction des ponts de chemin de fer.

Chose dont le distingué directeur des Ateliers maritimes, M. Brazey, est quelque peu fier, et à juste titre, le transfert de l'usine des rives du canal Bonnal (bientôt l'ex-canal Bonnal) à celles du Cua-Cam s'est faite sans que le travail ordinaire soit interrompu ; à peine a-t-il été ralenti. Dès qu'une travée fut achevée d'un côté, des machines y furent installées et le travail y commença, tandis que de l'autre côté on continuait à travailler avec les dernières machines au moment où les démolisseurs commençaient à enlever les tuiles du dernier atelier. On travaille à plein rendement en ce moment où la vie industrielle est si active au Tonkin, grâce aux constructions de ponts de chemin de fer et autres, à l'agrandissement des aménagements du port de Haïphong et grâce au renouveau minier.

Nous avons vu sur les chantiers des ateliers maritimes une partie des mille pylônes commandés pour les transports d'électricité à Hongay, une dizaine de grands chalands en fer, une chaloupe de mer de 250 tonnes pour une ligne de Haïphong à Benthuy, etc.

Les ateliers ont demandé l'autorisation de pratiquer dans le quai, une coupure permanente avec un pont mobile, ce qui permettra de construire dans les bassins toutes les grosses embarcations et de les faire passer dans le fleuve sans avoir à interrompre le trafic plus que quelques minutes.

1924 : construction de canots à moteur pour les lacs Babé et la baie d'Along : voir à ces noms en partie hôtels-tourisme.



[Coll. Olivier Galand](#)

Haïphong. — Baliseurs des Travaux publics devant les Ateliers Porchet (carte expédiée en janvier 1924)

TONKIN

Haïphong

(*Les Annales coloniales*, 10 avril 1924)

[...] La Société des ateliers maritimes, qui a considérablement agrandi ses installations, occupe plus de 1.200 indigènes [...].

Hanoï

(*L'Avenir du Tonkin*, 19 juillet 1924)

Collision. — M Gastaldi, directeur des Ateliers Maritimes à Haïphong, est venu déclarer que, le 17 courant, à 11 heures 15, son automobile pilotée par lui est entré en collision avec un motocycliste au km 3 sur la route de Gia-Lâm-Haïphong. Ce dernier, sérieusement blessé, a été conduit à l'hôpital de Lanessan par M. Gastaldi. Une enquête est ouverte.

publicité

Ateliers maritimes de Haïphong

Fondés en 1891 — Boulevard Donnai n° 6 — Téléph. 56

(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 22 juin 1924)

Travaux mécaniques de tous genres — Grosse et petite chaudronnerie — Chaudières et moteurs.

Installations d'usines — Travaux publics et privés — Construction navale — Air comprimé.

Les seuls ateliers d'Indochine disposant d'Ingénieurs spécialisés, de cale de construction, d'un dock flottant, de matériel moderne - Rivetage mécanique, soudure électrique, etc. permettant l'étude sérieuse et la réalisation économique de tous travaux ou installations.

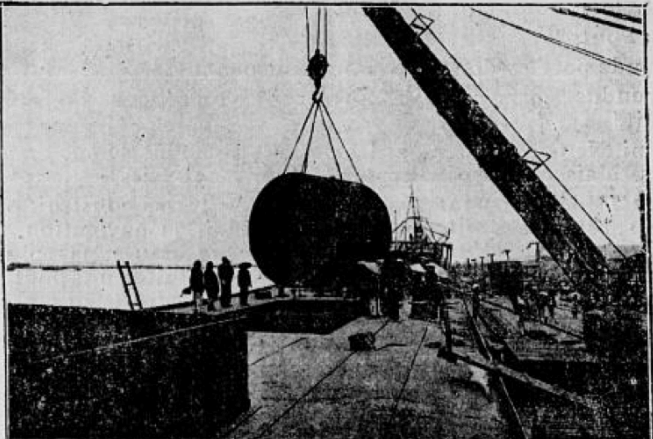
Études et devis sans aucun frais

Références : Usine des Eaux et réservoir de Haïphong — Dock de Haïphong — Vapeurs : Verdun, Bonite, Espadon, Van-Vollenhoven — Fils-de-Paul-Doumer — Mur de quai de Hongay et Kébao (air comprimé) — Chemin de fer de Lang-Son. — Ponts sur la ligne de Vinh-Dongha — Dragages — Appontements de Haïphong — Porteurs à vapeur. — Entrepreneur des Messageries Maritimes, etc.

Légende :

Embarquement des chaudières sur le Van-Vollenhoven

Ateliers maritimes de Haïphong
Fondés en 1891 — Boulevard Bonnal n° 6 — Télép. 556

<p>Travaux mécaniques de tous genres — Grosse et petite chaudronnerie — Chaudières et moteurs.</p> <p>Installations d'usines — Travaux publics et privés — Construction navale — Air comprimé.</p>		<p>Les seuls ateliers d'Indochine disposant d'Ingénieurs spécialisés, de cale de construction, d'un dock flottant, de matériel moderne - Rivetage mécanique, soudure électrique, etc. permettant l'étude sérieuse et la réalisation économique de tous travaux ou installations.</p>
--	--	--

Embarquement des chaudières sur le Van Voïl nhoven

Études et devis sans aucun frais

Références : Usine des Eaux et réservoir de Haïphong — Dock de Haïphong — Vapeurs : Verdun, Bonite, Espadon-Van Vollenhoven — Fils de Paul Doumer — Mur de Quai de Hongay et Kébao (air comprimé) — Chemin de fer de Lang-Son. — Ponts sur la ligne de Vinh-Dongha — Dragages — Appontements de Haïphong — Porteurs à vapeur. — *Entrepreneur des Messageries Maritimes etc.*

Annuaire industriel, 1925 :

ATELIERS MARITIMES de HAIPHONG (Soc. des) (anciens Établ. Porchet), 96 bis, bd Haussmann, Paris, 8^e. T. Élysées 24-46. Ad. t. Porchet-Haiphong et Extrorient-Paris. Code A. Z. français. Soc. an. au cap. de 1.400.000 francs. Ss : Bd Bonnal, à Haïphong (Tonkin).

Entreprises générales de travaux publics ou privés. Travaux à l'air comprimé. Constructions navales.

Entreprises de travaux métalliques, etc. (13-8052).

SOCIÉTÉ DES ATELIERS MARITIMES DE HAÏPHONG,
Anciens établissements L. PORCHET
société anonyme au capital de 1.400.000 \$.
(*Annuaire général de l'Indochine française*, 1925, p. I-55)

MM. M. O. HOMBERG, président du conseil d'administration ; G. LEROY, directeur général à Paris ; L. PORCHET, ingénieur conseil à Paris ; R. BRAZEY, ingénieur-directeur au Tonkin ; D. GASTALDI, ingénieur-directeur des entreprises extérieures ; COLIN, CHIRON, CORMERAIS ⁸ et FERRIER, ingénieurs ; GRENOUILLAT et GROSJEAN, chefs d'atelier ; LETESSIER et JEVAUD, agents surveillants ; ARANCI, contremaître du dock flottant ; LEROY, comptable ; DAVID, aide-comptable ; DE BALMANN, magasinier ; LE PRIOL, dessinateur ; REBERTEAU, chef de service au Vinh-Dông-ha ; BISARO, chef fonceur au Vinh Đông-ha ; ROGLIANO, chef de service à Bai-thuong ; NÉPUSCHLAN, ISTIVIE et PIPON, agents au Vinh Đông-ha ; PRZLOOMSKI, chef de service pont de Trichinh ; COMBROUX, chef fonceur pont de Lao-kay ; PIACENTINI et SCALA, agents surveillants ; M^{lle} LEJEUNE, sténo-dactylo.

(*Annuaire général de l'Indochine française*, 1925, p. I-60)

RÉFÉRENCES

.....
Entrepreneurs de réparations des Messageries maritimes, des Chargeurs réunis
et de diverses Cies de navigation
BARRAGE DE BAITHUONG (AIR COMPRIMÉ)
Pont en béton armé sur le fleuve Rouge à Laokay.
Ponts métalliques du 3^e arrondissement du Vinh-Dongha.
Installations de la Verrerie d'Extrême-Orient — Agrandissement de la S.I.C.E.O.

[Société française d'entreprises de dragages et de travaux publics](#)
(*Bulletin financier et économique de l'Indochine* [M^{me} veuve Biétry],
6 mars 1925)

[...] Les Ateliers maritimes de Haïphong, dans lesquels la Société d'entreprises de dragages et de travaux publics possède d'importants intérêts, envisage une augmentation de son capital devenu insuffisant par suite des nombreux travaux dont elle est chargée. [...]

Comité de l'Indochine
620^e séance en date du 5 février 1925
Assemblée générale annuelle
(*L'Écho annamite*, 8 avril 1925)

⁸ Charles Cormerais : né à Nantes le 9 octobre 1882, engagé volontaire dans la marine pour cinq ans le 2 septembre 1902, ingénieur des Arts et métiers. Précédemment au service des Éts Larue à Hanoi et des Charbonnages du Tonkin à Hongay. Plus tard, aux F.A.C.I. à Saïgon et aux Éts Bourbon à Nhatrang, enfin aux Éts Diethelm à Saïgon.

La Société des ateliers maritimes de Haïphong (représentée par M. Serrure) ;

CHRONIQUE DE HAIPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 16 mai 1925)

AUTORISATION. — La société des Ateliers maritimes de Haïphong est autorisée à transporter dans ses ateliers situés en bordure de la digue, route du Cua-Cam, à Haïphong, les pièces de la partie tournante de l'ancien pont Paul-Bert qui se trouvent en dépôt sur le terrain municipal situé au droit des bâtiments de l'Intendance, rue Saint-Étienne, à Haïphong.

L'itinéraire à suivre sera le suivant : partie Sud de la rue Saint-Étienne, rond. point de France, rue de Lyon, rue de Verdun, partie Est de la digue, route de Cua-cam, jusqu'aux ateliers de la société pétitionnaire.

Le transport de toutes les grosses pièces du pont se fera aux jours et heures fixées par le résident-maire de la ville de Haïphong.

À cet effet, la Société des Ateliers maritimes de Haïphong devra lui faire connaître, au moins deux jours à l'avance, son intention d'entreprendre ce transport.

La société des Ateliers maritimes devra prendre toutes les précautions nécessaires pour assurer la facilité et la sécurité de la circulation publique, et pour éviter tout dommage aux routes, ouvrages d'art et plantations.

Si les transports autorisés nécessitent d'interrompre tout ou partie de la circulation à la sortie des pièces du dépôt ou sur la digue du Cua-Cam, les heures et conditions d'interruption de circulation seront fixées par le résident-maire de Haïphong et avis en sera donné par lui en public.

La société des Ateliers maritimes de Haïphong reste soumise aux prescriptions du code de la route édictées par l'arrêté du 31 janvier 1924 et notamment à celles de l'article 2 de cet arrêté relatives à la pression maximum exercée sur le sol par les véhicules servant aux transports.

AEC 1926/817 — Ateliers maritimes de Haïphong,
Agence : 96 *bis*, boulevard Haussmann, PARIS (8^e).
Tél. : Gut. 51-28 et 10-36. — Télég. : Extrorient-Paris ; Atemar-Haïphong. — © : A. Z. français.

Siège social : Digue du Cua-Cam, HAIPHONG (Tonkin).

Capital. — Entreprise fondée en 1891, transformée en société anon. en 1914, au capital de 3 millions de fr. en 12.000 actions de 250 fr. libérées dont 5.040 d'apport. — Dividendes : 1919, 60 piastres ; 1920, 60 piastres ; 1921, 50 piastres ; 1922, 50 piastres ; 1923, 50 piastres.

Objet. — Exploitation des anciens Établ. Porchet : constructions métalliques et navales ; fonderie, tour, ajustage, chaudronnerie ; réparation de navires par dock flottant ; grands travaux publics et privés ; béton armé ; air comprimé ; bâtiments de toute nature.

Siège d'exploitation. — Haïphong (Ateliers, dock flottant, cales de construction).

Conseil. — MM. Octave Homberg, présid. ; P. Briffaud, Ch. de Lansalut, L. Porchet, administrateurs. — M. Brazey, ingénieur du génie maritime, directeur général en Indo-Chine.

M. L'INGÉNIEUR GASTALDI ÉCHAPPE À UN TERRIBLE ACCIDENT

(*L'Avenir du Tonkin*, 27 janvier 1926)

Dimanche dernier, M. Gastaldi, le très sympathique ingénieur des Ateliers maritimes revenait de Nam-Dinh dans une solide Delage que pilotait un chauffeur ayant à ses côtés un aide.

Non loin de Phu-Ly, l'auto entra en collision avec un buffle errant et fit une pirouette dans la rizière ; la robuste carrosserie résista, sans quoi M. Gastaldi eut été infailliblement tué au cours de cette pirouette à laquelle il s'attendait d'autant moins qu'il était en train de lire tranquillement, dans le fond de la voiture, à l'abri de la capote relevée. M. Gastaldi s'est tiré de l'aventure avec une fêlure de...[...] À Hanoi, il a été soigné à la clinique Saint-Paul, et a regagné Haïphong. Son chauffeur s'est tiré indemne de l'accident. L'aide, qu'on croyait mort, a eu le courage de revenir lundi à Haïphong avec le chauffeur ramenant la voiture qui avait résisté à la formidable secousse. Une femme annamite qui marchait derrière la haie longeant la toute de Phuly a été tuée.

Nous félicitons M. Gastaldi d'avoir échappé à un réel danger.

L'inauguration des irrigations du Thanh-Hoa
(*L'Avenir du Tonkin*, 13 et 17 janvier 1926)
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 31 janvier 1926)

[...] Les [ouvrages de Bai-Thuong](#) ont été exécutés par la Société des Ateliers maritimes de Haïphong avec MM. Leroy, Brazey, Gastaldi, directeurs [...]

VISITE DU GOUVERNEUR GÉNÉRAL VARENNE
(*L'Avenir du Tonkin*, 18 mars 1926)

.....
M. le gouverneur général et les personnes qui l'accompagnaient depuis la matinée se rendirent aux Ateliers Maritimes dont M. Porchet est le directeur, et qui reçut M. le gouverneur général.

MM. Brazey et Gastaldi, ingénieurs, guidèrent M. le gouverneur général à travers les ateliers, où règne un ordre remarquable, véritable ruche en pleine activité.

M. le gouverneur général demanda de nombreuses explications, s'intéressant vivement à ce qu'il voyait, puis, la visite terminée, il partit pour visiter l'usine de la Société industrielle de chimie d'Extrême-Orient.

.....

Notre étude financière
Société de Dragages et de travaux publics
(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 20 mars 1926)

.....
La Société a participé à l'augmentation de capital de la Société des Ateliers maritimes de Haïphong. Cette participation lui a permis de prendre pied au Tonkin où elle va prendre la succession des Ateliers maritimes en ce qui concerne les travaux publics, les Ateliers réservant leur activité aux travaux de construction mécanique.

CHRONIQUE DE HAÏPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 22 juin 1926)

À BORD DU « [CAP-PADARAN](#) ». — Mercredi matin, à l'occasion du premier voyage du *Cap-Padaran* sur la ligne d'Indochine un grand déjeuner a été offert, auquel assistaient :

M. Brazey, ingénieur des Ateliers maritimes ; M. Gastaldi, ingénieur aux Ateliers Maritimes.

À l'*Officiel d'Indochine*
TRAVAUX PUBLICS
(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 20 octobre 1926)

La Société des Ateliers maritimes de Haïphong se voit rembourser une partie des amendes qu'elle avait payées pour retard dans l'achèvement des travaux de prolongement des appontements des Docks de Haïphong.

CHRONIQUE DE HAÏPHONG
Publication de mariage
(*L'Avenir du Tonkin*, 17 novembre 1926)

La publication de mariage de M. Saint Pierre Lacouture, employé à la Société des ateliers maritimes, à Haïphong, avec M^{lle} Marie Thérèse Elisabeth Byron, à Hanoï, a été affichée au tableau de l'état civil de la mairie ce matin à 8 heures.

Nous adressons aux futurs époux nos souhaits de bonheur.

CHRONIQUE DE HAÏPHONG
Mariage
(*L'Avenir du Tonkin*, 25 novembre 1926)

Le samedi 4 décembre 1926, à 17 heures, en l'église cathédrale de Haïphong sera béni le mariage de M. Saint Pierre Lacouture, employé à la Société des Ateliers maritimes de Haïphong, avec mademoiselle Marie Thérèse Élisabeth Byron, fille de M. A.S. Byron, facteur des Postes et Télégraphes.

Nous adressons aux futurs époux nos meilleurs souhaits de bonheur et prions les familles Byron et Lacouture, très estimées au Tonkin, d'agréer nos sincères compliments.

RACHAT PAR LA [SOCIÉTÉ ANONYME DE CONSTRUCTIONS MÉCANIQUES](#)

La Société anonyme de constructions mécaniques

(L'Éveil économique de l'Indochine, 12 décembre 1926)

La Société anonyme de constructions mécaniques, de Haïphong, a l'honneur d'aviser sa clientèle et Messieurs les armateurs qu'elle vient de se rendre acquéreur du dock flottant et du matériel des Ateliers maritimes de Haïphong et qu'elle se met dès maintenant à leur disposition, pour tout ce qui concerne les opérations de carénage, de réparations de bateaux et d'utilisation du dock flottant.

Une affaire haïphonnaise qui prospère
La Société anonyme de constructions mécaniques
(L'Éveil économique de l'Indochine, 3 avril 1927)

[...] Pendant que Messieurs Théard et Robert remettaient à flot la Société anonyme de constructions mécaniques, une affaire similaire plus ancienne commençait à battre de l'aile alors que son fondateur, personnalité tonkinoise en vue, qui fut l'animateur du port de Haïphong, se trouvait éloigné de la direction par le jeu des groupements financiers.

Le regretté M. [Charles] de Lansalut ⁹, alors administrateur de la Société des Ateliers maritimes, se montrait inquiet des résultats d'une direction peu adaptée aux difficultés du pays. Appréciant vivement l'activité, l'entregent, l'expérience des directeurs de la Société anonyme de constructions mécaniques, il souhaita de voir fusionner les deux sociétés qui devaient réunir les principales affaires du pays et l'expérience acquise des premiers fondateurs.

Le grand financer moderne, M. Octave Homberg, à la tête du groupement des Ateliers maritimes, se laissant influencer par son premier ingénieur, refusa d'examiner ce projet, considérant la Société anonyme de constructions mécaniques comme une petite affaire insignifiante.

Pendant ce temps, la petite affaire travaillait, croissait et grandissait si bien, qu'elle absorba peu à peu et complètement celle qui lui avait témoigné tant de dédain. [...]

Notre carnet financier
(L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient, 20 février 1927)

La Société des Ateliers maritimes de Haïphong a été liquidée et la Société anonyme de Constructions mécaniques se trouve ainsi débarrassée de son principal concurrent.

TONKIN
(L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient, 5 juin 1927)

⁹ Henri Charles Armand Louis Le Gac de Lansalut (Plouigneau, 1873-Paris, 1927) : après quatre ans au 9^e d'infanterie coloniale, il devient secrétaire de M^e Devaux, avocat à Haïphong, et lui succède comme avocat défenseur près la cour d'appel de Hanoï. Conseil juridique de la chambre de commerce de Haïphong et de diverses sociétés. Établi à Paris après la Première Guerre mondiale, il devient administrateur de la Société française des distilleries de l'Indochine, du Crédit foncier de l'Indochine, des Papeteries de l'Indo-Chine, de l'Imprimerie d'Extrême-Orient, des Ateliers maritimes, de Haïphong, de la Société indo-chinoise de charbonnages et de mines métalliques, de la Société nouvelle des Phosphates du Tonkin et membre du Comité du commerce et de l'industrie de l'Indochine. Chevalier de la Légion d'honneur du 4 août 1921.

Les Ateliers maritimes de Haïphong ont encouru, dans la fourniture d'un remorqueur de mer au service maritime du Tonkin, 13.343 piastres de pénalités.

Entreprises de dragages et travaux publics
(*Le Journal des finances*, 28 octobre 1927)

.....
La société était aussi intéressée aux Matériaux de Construction de l'Yonne et dans les Ateliers maritimes d'Haïphong : ces deux affaires sont entrées en liquidation.

Commission permanente du Conseil de gouvernement
(*L'Écho Annamite*, 6 avril 1928)

La Commission permanente du conseil de gouvernement réunie à Hanoï, le 30 mars, a examiné les affaires suivantes :

10° Rapport du gouvernement général au ministre des colonies au sujet d'une demande de remise de dette formulée par M. Théard, ingénieur civil à Haïphong.

Société de Dragages et de travaux publics
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 25 août 1929)

[...] La Société de Dragages et de travaux publics possède, en outre, d'importantes participations dans un certain nombre d'entreprises prospères : ... les Ateliers maritimes de Haïphong...

[Grand Conseil des intérêts économiques et financiers de l'Indochine]
(*Les Annales coloniales*, 10 septembre 1929)

La chambre de commerce de Haïphong a désigné M. Porchet, son président, comme délégué titulaire au Grand Conseil des intérêts économiques et financiers de l'Indochine, et M. Paquin comme suppléant. [...]

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

[...] La [Compagnie indochinoise de navigation](#) fit acheter pour l'Administration un bateau qui, depuis deux ans, était en vente en Amérique centrale sans que personne ne se doutât de la perle que contenait une si vilaine coquille, et l'Administration eut le talent de payer le bateau un tantinet plus cher que le prix de mise en vente, un assez gros tantinet. Il fallut y ajouter les frais de réparation et de transformation de la lamentable épave qui arriva un jour à Haïphong. La coque et la machine étaient bonnes,

c'était l'essentiel, et les Ateliers maritimes en firent un bateau assez convenable, pour une ligne de troisième ordre, et qu'on baptisa *le Tonkin*. L'Administration de 1913 eût jeté les hauts cris, mais quinze années de plus l'avaient rendue moins difficile, et puis les dirigeants de la compagnie étaient si persuasifs ! [...]

TONKIN

(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 20 octobre 1931)

Le Conseil du contentieux a condamné le gouvernement général à payer 20.850 piastres à la Société des Ateliers maritimes de Haïphong,

Le départ de M. Porchet. Un demi-siècle d'activité au Tonkin
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 28 février 1932)

M. Porchet, président de la chambre de commerce de Haïphong, s'est embarqué jeudi matin pour la France. Il y a eu récemment vingt-cinq ans que M. Porchet a été porté à la présidence de la Chambre et, depuis, il a détenu ce mandat sans interruption. La durée en suffit à prouver quelle estime et quelle confiance n'ont cessé d'avoir en lui les commerçants de Haïphong, qui l'avaient vu à l'œuvre depuis les temps lointains où il était venu se fixer au Tonkin.

Jeune ingénieur, M. Porchet est arrivé à Haïphong en 1884 [c'est à Saïgon qu'il est arrivé en 1884] et, depuis cette époque, son nom s'est attaché à la plupart des grands travaux entrepris en ce pays : port de Haïphong, chemin de fer, ponts, etc. Ses ateliers ont rendu d'immenses services au pays. Sa très vive intelligence, servie par une mémoire impeccable, une méthode rigoureuse et une extraordinaire puissance de travail, en ont fait un collaborateur précieux de toutes les assemblées où il a siégé.

D'un commerce extrêmement agréable, malgré des accès de vivacité qui n'arrivaient pas à dissimuler sa bienveillance profonde et sa bonté, M. Porchet a acquis le respect et aussi l'affection de tous ceux qui l'ont connu. C'est une des plus éminentes figures de Haïphong, un des grands artisans de l'œuvre française en Indochine, qui vient de nous quitter après une longue existence de labeur.

Nous lui souhaitons respectueusement un heureux séjour dans la Mère Patrie.

CONSEIL DU CONTENTIEUX ADMINISTRATIF DE L'INDOCHINE SÉANT À HANOÏ

AUDIENCE DU MERCREDI 6 JUIN 1934
(*L'Avenir du Tonkin*, 6 juin 1934)

.....
2° Instance Société des ateliers maritimes de Haïphong contre Gouvernement général de l'Indochine.

Exposé sommaire

Par requête déposée le 12 octobre 1933 au secrétariat du Conseil de contentieux administratif de l'Indochine, la Société des Ateliers maritimes de Haïphong, la dite société actuellement en liquidation volontaire, agissant par M. Delsol, son liquidateur,

ayant M^e Larre et Coueslant pour avocats constitués et faisant élection de domicile à Hanoï en l'étude de M^e Chrétien, huissier, exposait les faits ci après :

Par décision du 26 août 1931, le conseil de céans, statuant sur trois instances introduites par la Société des Ateliers maritimes de Haiphong contre le gouvernement général de l'Indochine, a condamné celui-ci à payer à la Société requérante :

1^o) 10.400 p. 00 avec intérêts de droit à compter du 14 avril 1926, déduction faite de la période du 1^{er} janvier au 31 décembre 1929 ;

2^o) 20.850 p. 00 avec intérêts de droit à compter du 5 novembre 1926 et intérêts des intérêts à compter du 14 avril 1939, déduction faite de la période du 1^{er} janvier au 31 décembre 1929 ;

Bien que n'ayant reçu qu'une satisfaction incomplète, la Société des Ateliers maritimes, à la suite des pourparlers auxquels participèrent son liquidateur, alors M. Porchet, et M. Pouyanne pour le Gouvernement Général, accepta néanmoins, à titre transactionnel, la décision intervenue les deux parties renonçant au reste, à se pourvoir en Conseil d'État.

Nonobstant cet accord, ce n'est que le 6 mars 1933, soit plus d'un an et demi après, que le liquidateur recevait un mandat de 38.516 p. 57, somme inférieure à celle qui était due, les intérêts ayant été calculés au taux de 5% au lieu de celui de 8 % inclus dans la décision, et d'autre part, les dits intérêts ayant été arrêtés au 15 septembre 1933, jour de la liquidation, alors que le mandat n'était parvenu à son bénéficiaire que le 6 mars 1933.

La Société demanderesse ayant vainement adressé au gouvernement général une lettre où elle demandait paiement de la somme de 5.857 p. 62, à intérêts à 8% l'an à compter du 7 mars 1933, introduisit alors l'instance actuelle sur le taux des intérêts. Elle excipe que dans sa première requête introductive, elle avait demandé les intérêts des sommes dues au taux de 5 % ; dans sa deuxième, au taux de 5 %, et dans sa troisième enfin, elle avait réclamé les intérêts de droit.

Or, rejetant la première requête comme mal fondée, le Conseil avait, au regard de la deuxième, et parmi d'autres dispositions qui lui étaient favorables, alloué à la société demanderesse, les intérêts de droit à 8 % à compter du 14 avril 1926.

S'il est vrai, sans doute, que le décret du 10 février 1912 prévoit que l'intérêt légal en matière de marchés de travaux publics est de 5 % seulement, l'autorité de la chose jugée par contre est opposable en toutes matières et recouvre jusqu'aux vices des actions intentées ou soutenues en violation des lois (*Rép. pratique Dalloz*, V^e chose jugée, n^o 216).

Par ailleurs, les parties ont, à titre transactionnel, accepté la décision rendue, et le refus de régler les intérêts au taux de 8 % l'an est le fait non du Gouverneur général mais du Trésorier général.

Enfin, les intérêts auraient dû être arrêtés au jour du paiement effectif, et non 6 mois auparavant.

La société demanderesse conclut, en conséquence, à voir condamner le Gouvernement général de l'Indochine à lui payer la somme de 6.877 p. 62, avec intérêts à 8 % l'an depuis le 7 mars 1933 jusqu'au jour du parfait paiement.

Dans son mémoire en défense déposé le 26 janvier 1934, M. Coppens, désigné pour représenter le Gouvernement général, invoque que si les motifs de la décision du 26 août 1931, spécifient qu'il convient d'allouer à la Société demanderesse les intérêts de droit à 8 % l'an à compter du 12 avril 1926, par contre le dispositif ne fait état que des intérêts de droit.

Or le taux mentionné dans la requête du 14 avril 1926 était celui prévu au décret du 10 juin 1912, soit 5 %.

L'attribution du taux de 8 % eut constitué un « ultra petita ».

Au reste, le dispositif ne mentionne que les intérêts de droit ; or, c'est à lui que l'on doit se référer pour le règlement des sommes que le Gouvernement général a été

condamné à payer à la Société des Ateliers maritimes de Haïphong. Le fait que le dispositif n'est pas en harmonie avec les motifs ne peut détruire ce principe.

En ce qui concerne l'arrêt du décompte des intérêts au 16 septembre 1931 et non au jour du paiement effectif, le représentant de l'Administration invoque qu'une seconde liquidation a fixé à 860 p. 13 le montant des intérêts 5 % afférente à la période comprise entre le 10 septembre 1932 et le 6 mars 1933.

Il conclut en conséquence au rejet de la demande de la Société des Ateliers maritimes de Haïphong

Répliquant sur la validité respective des motifs et du dispositif d'une décision judiciaire, la Société requérante fait valoir que le dispositif « doit être interprété par les motifs qui l'expliquent et le justifient » (Civ. 31 octobre 1900, D. P. 1909-1-107).

Elle invoque en outre que le Gouvernement général lui-même avait expressément reconnu devoir les intérêts à 8 % l'an.

Par ailleurs, reconnaissant avoir reçu le 10 décembre 1933 un mandat de 860 p. 15, elle réduit en conséquence le montant de sa demande à 5.365 p. 35 avec intérêts à 8 % l'an depuis le 21 décembre 1933.

À cette argumentation, le représentant du Gouvernement général oppose dans un mémoire exposé le 1^{er} mars que lorsque les dispositions d'un jugement sont claires et précises et ne présentent aucune ambiguïté, un pareil jugement ne comporte pas la procédure d'interprétation (Cass. 16 mars 1821 S. et P. 92140. Bauger 14 1.898 S. et P. 98.2.144 Paris 21-11-1898, S. et P. 1900-2-196), et que, d'autre part, en cas d'opposition entre le dispositif du jugement et les motifs, c'est le dispositif s'il est clair, qui doit rester la loi de la contestation (Pau 13-4 1899, S et P. 1900 2,35 ; Cass. 10 février 1891-5 91-1.248 ; Cass. 21 février S. et P 1906-1-164).

Décision

Art. 1^{er}. — La demande est sans fondement en ce qui concerne les intérêts de l'indemnité de 20 850 p. 00, pour laquelle il n'existe aucune opposition entre les motifs et le dispositif de la décision du 26 août 1931.

Art. 2. — La mention qu'« il convient d'allouer les intérêts de droit à 8 % », figurant dans les motifs relatifs à l'indemnité de 10 400 p. 00. constitue une erreur matérielle.

Art. 3. — La mention du dispositif, relative à l'indemnité précitée, faisant attribution à la Société des Ateliers maritimes de Haïphong « des intérêts de droit », doit s'entendre des intérêts à 5 %, seuls réclamés par la susdite Société dans sa requête du 14 avril 1926, et seuls conformes au décret du 10 février 1912

Art. 4 — La Société des Ateliers maritimes de Haiphong est condamnée aux dépens.

AVIS DE DÉCÈS

(*Le Phare de la Loire*, 28 octobre 1934)

Nous avons le regret d'apprendre le décès de
monsieur Léon Porchet
ingénieur,
officier de la Légion d'honneur,
ancien président de la chambre de commerce de Haïphong (Tonkin),
décédé dans sa 79^e année, à Paris, le 3 octobre 1934.
Lieu de résidence : 35, avenue des Lilas, La Baule (Loire-Inférieure).

LA MORT DE M. LÉON PORCHET,

président d'honneur de la chambre de commerce de Haïphong
(*L'Avenir du Tonkin*, 5 octobre 1934, p. 1, col. 3)

Les rangs des grands pionniers s'éclaircissent de plus en plus : à soixante dix-huit ans, après une vie magnifiquement remplie, M. Leon Porchet, ingénieur, officier de la Légion d'honneur, vient de s'éteindre en France où il goûtait un repos bien gagné.

On pourrait, en guise de reconnaissance, lui décerner le titre de « Premier citoyen de la ville de Haïphong » car sur cinquante années de vie coloniale il en passa la plus grande partie dans cette ville, où son activité industrielle prodigieuse ne lui fit négliger ni les affaires, ni les intérêts de la cité, puisqu'on le vit en même temps siéger au conseil municipal et à la chambre de commerce, dont il fut le président pendant un quart de siècle.

Que le regard se porte sur terre ou sur mer depuis Haïphong jusqu'à Hué, partout Il trouvera trace du génie, de l'esprit d'organisation, de la ténacité, de M. Léon Porchet.

Sa rude journée de labeur terminée, M. Léon Porchet devenait dans le privé l'homme le plus accueillant, le plus affable, le plus enjoué et nous n'exagérerons pas en disant qu'il était profondément aimé car aux exceptionnelles qualités qui faisaient de lui un homme de très grande valeur, il joignait tous les dons de l'esprit et toutes les qualités du cœur.

Il disparaît, laissant derrière lui l'exemple d'une très belle vie coloniale, consacrée à l'Indochine.

Nous nous associons au deuil de la famille, au deuil de M. Pierre Briffaud dont le nom est inséparable de celui de M. Léon Porchet, au deuil de tous ses collaborateurs et de tous ses amis.

A. T
