

CHAUMONT & DANIEL, puis DANIEL & C^{ie}, Haïphong

HAÏPHONG EN DÉCEMBRE 1888

par E.L

(*Bulletin de la Société de géographie de Toulouse*, 1889, p. 107-113)

.....
Pendant que la maison Chaumont et Daniel terminait les appontements des docks, les ateliers de MM. Marty et d'Abbadie construisaient, de toutes pièces, un vapeur à marche rapide, destiné à la navigation du Haut-Fleuve Rouge.

.....
Source : *le Courrier d'Haïphong*.

CHAMBRE DE COMMERCE DE HAÏPHONG

(*Annuaire de l'Indochine française*, 1889, p. 402)

DANIEL, membre.

TONKIN

CHAMBRE DE COMMERCE DE HAÏPHONG

(*Le Journal des débats*, 1^{er} mai 1889)

.....
M. L[ouis] Pila, de la maison Ulysse Pila et C^o, concessionnaire des Docks, est passé le second sur la liste de Haïphong; les autres élus sont : MM. [François] Jame, de la maison Denis frères ; Causse, Vézin, Daniel et Bleton.

.....
HANOÏ
LES TRAVAUX DE LA CITADELLE
(*L'Avenir du Tonkin*, 1^{er} juin 1889)

.....
Avant de quitter le réduit, on nous signale qu'un grand boulevard est projeté entre les portes Est et Ouest de la citadelle. L'établissement de ce boulevard nécessitera la démolition d'une partie des anciens magasins de l'artillerie situés au sud de la nouvelle construction dont nous venons de parler, toujours dans *réduit*.

C'est, du reste, à l'alignement de ce futur grand boulevard que MM. Guillaume frères, entrepreneurs, élèvent en ce moment même le soubassement en moellons et briques de l'enceinte définitive du parc d'artillerie faisant face aux trois grandes casernes édifiées en 1885-1886.

Ce soubassement sera couronné par une grille en fer que MM. Chaumont et Daniel préparent dans leur atelier de Haïphong. Cette clôture du parc d'artillerie doit avoir un développement total de 600 mètres.

Également dans le parc, la maison Chaumont et Daniel commence le montage d'un grand hangar métallique de 70 mètres de longueur. Deux autres hangars métalliques de 80 mètres sont à l'étude.

HANOÏ
LE TYPHON
(*L'Avenir du Tonkin*, 20 juillet 1889)

À LA CITADELLE

.....
Mais là où les dégâts sont réellement pénibles à contempler, c'est dans le beau bâtiment métallique qui renferme les ateliers de l'artillerie. Tout un versant de la toiture a été enlevé d'un bout à l'autre ; les tôles ondulées, tordues comme par un incendie, pendent de place en place, retenues par quelques boulons récalcitrants ; les puissants outils, les belles machines, lèvent d'un air lamentable leurs roues et leurs leviers vers la toiture absente ; on dirait qu'ils veulent braver la fureur des cieux.

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

.....
MM. Daniel et Chaumont, à Haïphong, ayant un millier d'ouvriers dans leurs vastes ateliers de construction, de machines, de fer, etc., font actuellement toute l'installation des mines de charbon de Hone-Gay (baie d'Along).

Publicité

(*L'Avenir du Tonkin*, 24 mai 1893)



DANIEL ET C^{ie}
Constructeurs mécaniciens
Haïphong

Constructions et réparations de chaloupes, chaudières, machines à vapeur

Installation d'usines
Constructions de ponts, charpentes en fer, chalands
wagons, voies ferrées, etc.

Fonderie de fer et de bronze

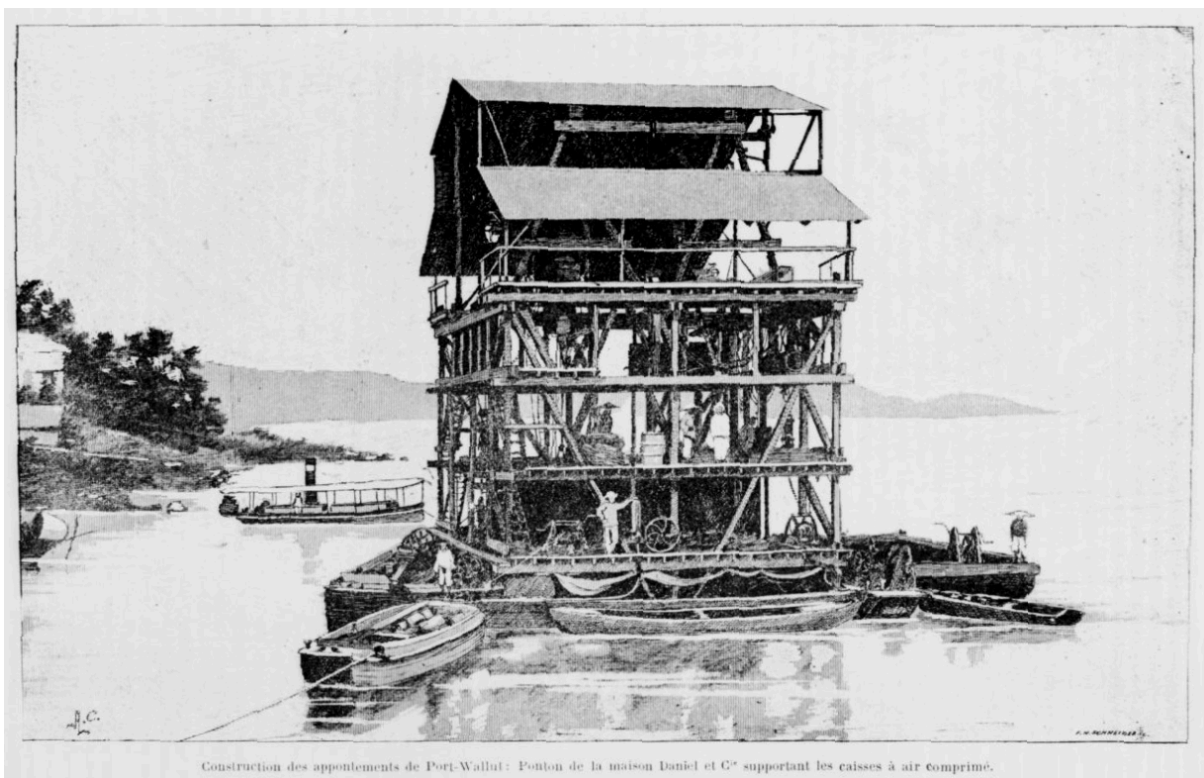
[3]
CHARBONS DU TONKIN

KEBAO

(Revue indo-chinoise, août 1893)

[41] À Port-Wallut, ... l'entreprise Daniel et C^{ie}... occupe un ingénieur, M. Porchet, et cinq employés européens.

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



Construction des appontements de Port-Wallut : ponton de la maison Daniel et C^{ie} supportant les caissons à air comprimé.
Dessin d'Albert Cézard

AFFAIRES COLONIALES

Tonkin

Un nouvel enlèvement sur la route de Lang-Son.
(*Le Temps*, 12 septembre 1893)

On se souvient que, l'an dernier, M. Vézin, directeur des travaux du chemin de fer de Lang-Son, a été enlevé par des pirates chinois et libéré moyennant rançon. Un fait analogue vient de se produire auprès du village de Song-Hoa, où l'on a construit un pont métallique. Voici en quels termes l'*Avenir du Tonkin* rend compte de cet incident :

Le 28 juillet, à neuf heures du matin, [M. Roty, employé de la maison Daniel et Cie](#), se rendait sur le tracé de la ligne du chemin de fer à quelques kilomètres de Bac-Lé, près du pont des Singes, à environ huit cents mètres du poste de milice du Suibiuc, pour y faire des nivellements, lorsque, s'écartant un peu de la route, à la recherche d'un piquet d'angle, il fut pris par une bande chinoise qui se tenait en embuscade aux abords de la route. En un instant, il fut ligoté et emporté, ainsi que les quelques indigènes qui l'accompagnaient comme aides.

La bande s'enfonça aussitôt dans un labyrinthe de sentiers.

Bac-Lé, prévenu de cet événement, informa aussitôt l'administration des travaux publics et vers deux heures, M. Boreil, ingénieur, directeur des travaux, accompagné de M. Ulysse, représentant de M. Soupe, et M. le commandant Barre arrivaient à Bac-Lé par un train spécial.

Le poste de milice voisin prit aussitôt les armes et fit une reconnaissance, mais sans résultat.

Tonkin

(*Le Temps*, 22 octobre 1893)

Les journaux du Tonkin arrivés hier à Paris nous apportent les détails de l'embuscade dressée par les pirates, le 5 septembre, sur la ligne du chemin de fer en construction de Phu-Lang-Thuong à Lang-Son

...

Et s'il est vrai, ainsi que l'annonce le *Courrier de Haïphong*, que les entrepreneurs Vézin et Daniel, terrorisés par cet état de choses, aient arrêté les travaux, il est certain que de tels incidents sont de nature à entraver gravement l'essor industriel et économique de la colonie.

Haïphong

(*L'Avenir du Tonkin*, 25 octobre 1893)

M. Faure, employé de la maison Daniel aux carrières de Chilang, qui avait été blessé grièvement par une cartouche de dynamite, est mort à l'hôpital.

AFFAIRES COLONIALES

Tonkin

(*Le Temps*, 1^{er} novembre 1893)

Les entrepreneurs Vézin et Daniel qui, à la suite des enlèvements commis par les pirates, avaient suspendu les travaux, ont ouvert à nouveau leurs chantiers depuis le 19 septembre.

LETTRE DU TONKIN
(*Le Journal des débats*, 2 novembre 1893)

Hanoï, le 20 septembre.

.....
Lassés, découragés, MM. Vézin, Daniel et Cie viennent d'arrêter les travaux.

NOUVELLES et RENSEIGNEMENTS
Haïphong
(*L'Avenir du Tonkin*, 27 décembre 1893)

Jeudi dernier a été célébré le mariage de M. A. Long, procureur de la République de notre ville, avec M^{lle} Marguerite Bleton.

Le mariage civil a été célébré à la chancellerie de la résidence, décorée et pavoisée, par M. Tirant, notre résident-maire, remplissant les fonctions d'officier de l'état-civil.

Les témoins pour M^{lle} Bleton étaient : MM. Baille, résident-maire de Hanoï, et M. Fontaine, industriel, à Hanoi ; et pour M. Long, MM. Husson, chef du bureau du Câble, [et Ricou, de la maison Daniel et Cie](#).

.....

HAÏPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 16 mai 1894)

Le scrutin pour l'élection d'un conseiller municipal, en remplacement de M. Daniel, décédé, aura lieu le même jour.

[ATELIERS MARITIMES DE HAÏPHONG](#)
(*L'Avenir du Tonkin*, 22 décembre 1894)

Dans cette étude que nous poursuivons, et sur laquelle nous avons déjà donné un certain nombre d'articles, il est bon de ne laisser aucun point en suspens. Il est utile de faire connaître dans leurs moindres détails ces opérations importantes faites depuis trois ans et sur lesquelles tant de choses diverses ont été dites, récoltées et critiquées à leur manière.

On sait avec quelle facilité s'établissent les légendes, ici surtout où tout le monde s'occupe de la chose publique, où tous prétendent connaître les faits à leur façon et les commentent suivant des intérêts personnels.

Étudions donc aujourd'hui cette question des ateliers maritimes de Haïphong qui, avant même qu'elle eut été décidée en haut lieu, passionnait tant les esprits.

Dès les premiers jours de l'occupation du Tonkin, la marine avait créé d'importants ateliers à Haïphong pour la réparation des navires appartenant à la station locale.

Le prédécesseur M. de Lanessan [Chavassieux], ce n'est un mystère pour personne, en conservant sa haute situation, ne cherchait pas autre chose, n'avait pas d'autre but que de gagner le temps voulu pour faire valoir ses droits à la retraite. L'avenir de la colonie, du reste, semblait encore bien incertain et son horizon politique était des plus brumeux : on ne s'occupait plus guère de nous dans la métropole.

Aussi M. Piquet put-il, sans réclamations excessives, sans trop émouvoir l'opinion publique, supprimer les ateliers maritimes de Haiphong et concéder les travaux d'entretien et de réparations des bâtiments de la station locale à MM. Daniel, Chaumont et Cie. L'arrêté qui sanctionnait cette cession est du 16 février 1891.

On nomma donc une commission *ad hoc* qui fut chargée d'élaborer les tarifs et, conformément aux ordres donnés par M. le gouverneur général Piquet, un contrat fut signé par le commissaire général.

D'après l'avis de ce haut fonctionnaire, M. Morau [sic], la validité du contrat était suffisamment assurée par la signature des chefs des services administratifs. Dans une note adressée au gouverneur général, en date du 8 janvier 1891, il disait en effet :

« Je ne crois pas que le Gouverneur général doive intervenir dans cet acte sinon pour l'ordonner et le rendre exécutoire. Le résident supérieur pour les services civils et le chef des services administratifs militaires et maritimes, pour ces derniers, *ont qualité pour contracter au nom du Protectorat* sous les réserves indiquées.

« En outre, et préalablement à ce contrat, il est indispensable qu'un acte de l'autorité supérieure prononce la suppression des ateliers maritimes. »

C'est cet acte que M. Piquet accomplissait le 16 février 1891. La maison Daniel, Chaumont et Cie pouvait donc assez légitimement invoquer le contrat signé par M. le Commissaire général comme étant définitif, bien qu'il contint une clause réservant l'approbation du Gouverneur général et quoique M. Piquet eût quitté le Tonkin avant d'avoir pu lui donner son approbation.

MM. Daniel, Chaumont et Cie invoquaient à l'appui de leurs réclamations non seulement le contrat, mais encore l'arrêté du 16 février 1891 qui les chargeait de tous les travaux à faire, les ateliers de Haïphong ayant été supprimés en tant qu'ateliers de la marine et ayant été mis à leur entière disposition.

Le commandant de la marine eut beau faire valoir les protestations les plus vives, — on racontait même dans le public qu'il ferait occuper militairement les ateliers plutôt que de les lâcher —, toutes les mesures avaient été prises pour assurer l'exécution du contrat signé avec MM. Daniel, Chaumont et Cie par le chef des services administratifs militaires et maritimes.

Cependant, lors de l'arrivée de M. de Lanessan en Indo-Chine, à la fin du mois de juin 1891, le nouveau régime n'avait pas encore été mis en vigueur. M. Piquet était parti avant que l'on commençât à l'exécuter et le gouverneur général p.i. avait maintenu le *statu quo* ; mais la maison Daniel, Chaumont et Cie réclamait énergiquement l'exécution du contrat. De son côté, la marine protestait avec grande vigueur contre la dépossession indéniable dont elle était l'objet.

Un incident heureux pour l'administration se produisit à cette époque. M. Daniel avait rompu association avec M. Chaumont et se trouvait, par suite de cet état de choses, dans une situation peu favorable. M. de Lanessan en profita pour l'amener, non sans difficulté, à accepter un examen nouveau du contrat signé par le chef des services administratifs, notamment en ce qui concernait la propriété des ateliers et les tarifs de prix applicables aux travaux. On put ainsi conjurer les dangers que le contrat paraissait pouvoir faire courir au Protectorat et à la marine.

M. de Lanessan avait été naturellement frappé par le péril qu'il y avait de déposséder la marine de son arsenal pour le livrer à un industriel qui deviendrait maître absolu de la défense maritime du Tonkin. Mais d'autre part, il lui était impossible de méconnaître les

engagements pris par M. Piquet, son prédécesseur, en signant l'arrêté du 16 février 1891, et en ordonnant la rédaction du contrat signé le 11 juin 1891 par le chef des services administratifs et par la maison Daniel, Chaumont et Cie.

D'accord avec M. l'amiral Fournier, et avec le consentement de M. Daniel, M. le gouverneur général prit le 4 octobre 1891 un arrêté modificatif. Les ateliers de Haïphong étaient rétablis et le commandant de la division navale était chargé de faire réviser par une commission, d'accord avec MM. Daniel et Cie, la convention du 1^{er} juin 1891. Mais l'entente n'ayant pu se faire entre la commission et M. Daniel, un accord fut préparé sur des bases nouvelles par les soins du contre amiral Fournier, par le directeur de l'arsenal de Haïphong et par l'ingénieur du Conseil du gouvernement. Cette convention fut acceptée par MM. Daniel et Cie qui renonçaient aux bénéfices du premier contrat : cette situation nouvelle, consacrée par l'arrête du 24 décembre 1891, mettait en vigueur le cahier des charges accepté par les concessionnaires et par la marine.

En vertu de cet arrêté et du cahier des charges, la marine conservait la propriété de ses ateliers et les travaux étaient exécutés sous son contrôle par les ouvriers de la maison Daniel et Cie. Celle-ci s'engageait à faire l'avance des fonds nécessaires pour la réfection de la flottille, sans avoir besoin de puiser trop largement dans le budget qui, à cette époque, se trouvait dans une situation fort précaire et n'avait devant lui qu'un avenir des plus incertains. Ce contrat devait durer jusqu'au 1^{er} décembre 1898. Son exécution commença le 15 janvier 1892.

Des les premiers jours, il fut évident pour tous les intéressés que M. Daniel ne tiendrait pas convenablement ses engagements. On avait attiré l'attention des inspecteurs coloniaux sur la façon déplorable avec laquelle les travaux étaient dirigés et exécutés, et M. le gouverneur général attendait la première occasion favorable pour réclamer la résiliation du contrat du 24 décembre 1891.

Il est bien vrai que celui-ci constituait un progrès réel sur celui que M. de Lanessan avait déjà fait disparaître, mais il commençait à devenir onéreux et gênant, par suite des conflits incessants qui éclataient entre la Marine et les entrepreneurs. M. Daniel était tombé dans une situation qui ne permettait guère d'exiger qu'il remplit la seule partie du contrat qui fut réellement avantageuse pour le Protectorat, c'est-à-dire la réfection de la flottille.

La mort de M. Daniel vint offrir l'occasion d'une résiliation désirée. Le gouvernement du Protectorat avait bien songé à prononcer la résiliation pure et simple du contrat, mais on dut reculer devant les considérations légales. Le contrat était passé au nom de Daniel et Cie et l'associé réclamait le droit de poursuivre l'exécution des travaux : à moins que l'on ne voulût consentir à une résiliation faite à l'amiable. Au mois d'août 1893, l'entente fut sur le point d'être conclue : le commandant de la marine et MM. Daniel et Cie avaient entamé des pourparlers et se trouvaient à peu près d'accord, lorsque des circonstances imprévues firent interrompre les négociations.

En 1894, les négociations furent reprises et elles aboutirent à un accord qui eut pour résultat la résiliation du contrat de décembre 1891 moyennant une indemnité de quarante mille piastres, payable par moitié sur les exercices de 1893 et de 1894. MM. le commandant de la marine et le chef des services administratifs signèrent l'acte de résiliation que M. de Lanessan approuva immédiatement.

La marine rentra donc en pleine possession des ateliers de construction de Haïphong. Leur fonctionnement est assuré par un arrêté du 13 février 1894, sous le contrôle des services administratifs avec les fonds inscrits au budget colonial.

VIDEO.

Suite :
[Ateliers Porchet.](#)