

HERSENT EN INDOCHINE

Créée sous le Second Empire, disparue comme entité autonome au début des années 1980, l'entreprise Hersent fut l'un des grands français des travaux publics. C'est elle qui, en 1883, a construit les bassins de radoub du port de Saïgon. Mais finalement, elle ne transforma pas l'essai en Indochine. Associée à la branche travaux publics de Schneider, Hersent rate le marché du port de Montevideo (Uruguay) et fait avorter, en 1901, l'adjudication relative aux quais du port de Saïgon. Le duo préfère jeter son dévolu sur le port de Rosario, en Argentine, réussite remarquable.

Pourtant, Hersent n'abandonne pas complètement la Perle de l'Empire. Le groupe prend une participation, qu'il gardera jusqu'à la fin, dans la Société foncière de l'Indochine (Tramways du Tonkin). Le groupe Hersent était aussi partie prenante dans les Phosphates de l'Océanie (CFPO) qui recrutèrent de la main-d'œuvre au Tonkin à la fin des années 1920 dans des conditions qui firent polémique ¹. Hersent était enfin un actionnaire significatif de la fameuse SFFC/SOFFO ², qui, d'ailleurs, prendra une participation dans les Tramways du Tonkin.

A.L.

AFFAIRES COLONIALES
Indo-Chine
[Inauguration du bassin de radoub de Saïgon]
(*Le Temps*, 12 février 1888)

Le courrier de l'Indo-Chine, arrivé hier à Marseille par le paquebot-poste l'*Ava*, a été distribué ce matin à Paris en voici le résumé :

.....
Le bassin de radoub de Saïgon a été inauguré avec un grand éclat, le 3 janvier, en présence du gouverneur général et du lieutenant-gouverneur, des généraux Munier, Begin et Chanu, etc., etc.

Ce bassin est capable de recevoir les plus grands bâtiments, car il ne mesure pas moins de cent soixante-six mètres de long. Commencée en 1884, par la maison Hersent, à la suite d'un marché passé par le ministère de la marine, le 10 décembre 1883, sa construction a été dirigée sur place par M. Baruzzi. Le lendemain de l'inauguration, un télégramme annonçait que cet ingénieur était nommé chevalier de la Légion d'honneur. C'est une récompense bien méritée.

¹ Voir Paul Monet, *les Jauniers, histoire vraie*, Gallimard, 1930, pp. 53-58, 62-63, 97-106.

² Dès 1940, Gilbert Hersent est présenté comme un actionnaire important de la SFFC (Pol Bruno [pseudonyme de journalistes du *Canard enchaîné*], *La Saga des Giscard* (Ramsay, 1980, 270 p.). Il en est en tout cas administrateur dans les années 1950 (v. *Annuaire des entreprises coloniales*, 1951 ; *Le Monde des affaires*, SEDE, 1952 ; *Annuaire Desfossés*, 1956). En 1968, M^{lle} Rivet, représentant la Société financière Hersent, en est scrutateur (Pol Bruno, op. cit., pp. 146-147). Dans les années 1970, Pierre Ginier-Gillet en est administrateur (notice *Who's who* 1979).

REVUE DES COLONIES
Indo-Chine
[Inauguration du bassin de radoub de Saïgon]
(*Les Tablettes coloniales*, 21 février 1888)

De notre correspondant particulier :

L'inauguration du grand bassin de radoub de l'arsenal de Saïgon a donné lieu à une fête d'un éclat exceptionnel. Nous voici enfin, grâce à ce nouveau bassin, en mesure de réparer nous-mêmes nos plus grands navires ; nous cessons d'être les tributaires des Anglais qui, jusqu'à ce jour, exerçaient sur ce point un véritable monopole.

Notre bassin n'a pas son rival en Afrique ni en Asie ; il mesure 166 mètres de longueur. Malgré les difficultés que faisaient naître à chaque instant la nature vaseuse du sol, les pluies torrentielles, la chaleur torride, il a été terminé en trois ans et demi, alors que le marché était passé pour quatre ans. L'entrepreneur des travaux était M. Hersent, fort bien secondé par son directeur des travaux à Saïgon, M. Baruzzi-Ostal. Le bassin a été construit dans deux caissons métalliques juxtaposés de 83 mètres de longueur, 30 mètres de largeur et 12 m. 50 de hauteur.

Au fur et à mesure de la construction, les caissons s'enfonçaient avec une régularité et une précision mathématiques. C'est merveille de voir ce colossal travail, cet amoncellement de maçonnerie, de ferrures, de travaux d'art, surtout si l'on songe que Saïgon ne produit rien de tout cela et qu'il a fallu faire venir tous les matériaux de France ou de l'étranger.

Tout Saïgon assistait à la fête d'inauguration qui a été fort originale. A cinq heures et demie du soir, le gouverneur général et Mme Constans, les généraux Bégin et Munier, M. Piquet, lieutenant-gouverneur ; Klobukowski, secrétaire général, etc., sont reçus à la porter de l'arsenal par le directeur de cet établissement et M. Baruzzi. La musique entonne la *Marseillaise* ; ce ne sont partout que fleurs et drapeaux. À six heures moins un quart, les vannes du bateau-porte sont ouvertes et l'eau se précipite en bouillonnant dans le vaste bassin. Un lunch est servi dans un coquet pavillon ; on boit au bassin, à l'entrepreneur, à la France, qui vient de doter l'Extrême-Orient d'une œuvre si éminemment utile. À sept heures, on se retire enfin, pendant que le bassin achève de se remplir.

M. Baruzzi a été fait, à cette occasion, commandeur de l'ordre royal du Cambodge et chevalier de la Légion d'honneur.

Porchet (Léon-Aimé)
Né le 16 mars 1856 à Nantes
Ingénieur des Arts et métiers
Arrivé en Cochinchine en 1885 (ingénieur de la maison Hersent).
Fait chevalier de l'ordre du Cambodge à l'inauguration du bassin de radoub de l'arsenal de Saïgon.
Fondateur des [Ateliers maritimes de Haïphong](#).

[Visite princière du bassin de radoub de Saïgon]
Les jeunes princes
(*Saïgon Républicain*, 8 avril 1888)

M. le capitaine Bauche, avec la courtoisie, et l'amabilité qui le caractérisent, s'était mis à la disposition des jeunes princes. Vers 4 heures, ils ont visité ensemble les bassins du radoub, et ont paru émerveillés de ce gigantesque travail et des explications que leur

donnaient MM. Baruzzi et Guyot et que M. Col de Monteiro traduisait au fur et à mesure. À six heures, j'ai eu le plaisir de rencontrer ces jeunes gens au Jardin botanique. Ils ont vraiment fort bon air dans leur costume mi-partie européen, mi-partie cambodgien ! Redingote ou jacquette noire par dessus le sampot traditionnel, bas blancs, escarpins, chapeau de paille forme matelot.

Nouvelles coloniales et maritimes

[Retour de M. Baruzzi]

(*Le Temps*, 26 juin 1888)

On nous télégraphie de Marseille :

Le paquebot-poste l'*Ava*, des Messageries maritimes, porteur des malles de Chine, est arrivé hier soir. A citer parmi les passagers : MM. [Baruzzi, ingénieur de la maison Hersent, qui a terminé avec succès le bassin de radoub de Saïgon](#) ; le pharmacien de la marine Raoul, botaniste, de retour d'une mission scientifique autour du monde qui lui a été confiée par la marine et l'instruction publique ; Emngton de la Croix, directeur fondateur de la Compagnie des mines d'étain de Péraç ; Sughinonava et Teranohava, fonctionnaires japonais ; le colonel Collet, etc. Il y a dans le chargement de l'*Ava* 1.700 balles de soie et 39.577 saumons de cuivre.

SOCIÉTÉ DES INGÉNIEURS CIVILS

Séance du 5 juillet 1889

Présidence de M. G. EIFFEL

(*Le Génie civil*, 27 juillet 1889)

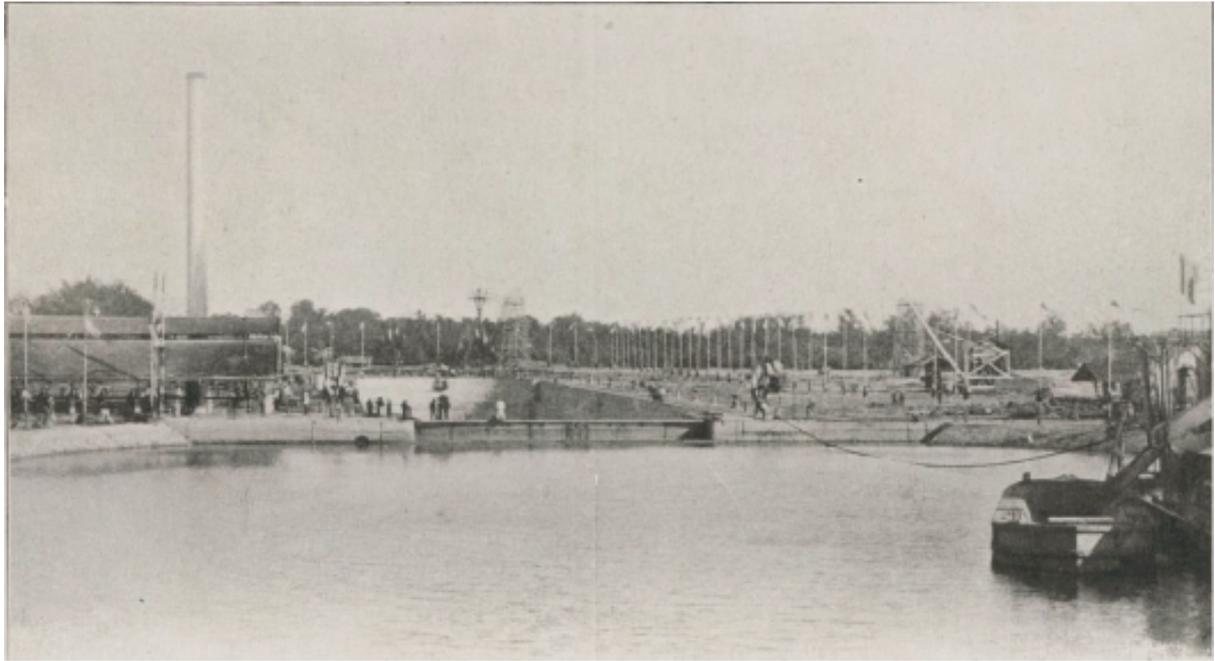
Le bassin de radoub de Saïgon. — M. HERSENT décrit les travaux de construction du bassin de radoub de Saïgon inauguré le 1^{er} janvier 1888 et exécuté en quatre années. Il rend hommage aux agents de tout ordre qui ont été chargés sur place de ces travaux difficiles, et à feu M. Baruzzi, ingénieur, qui les dirigeait.

MM. JOUSSELIN, EIFFEL et POLONCEAU présentent quelques observations complémentaires.

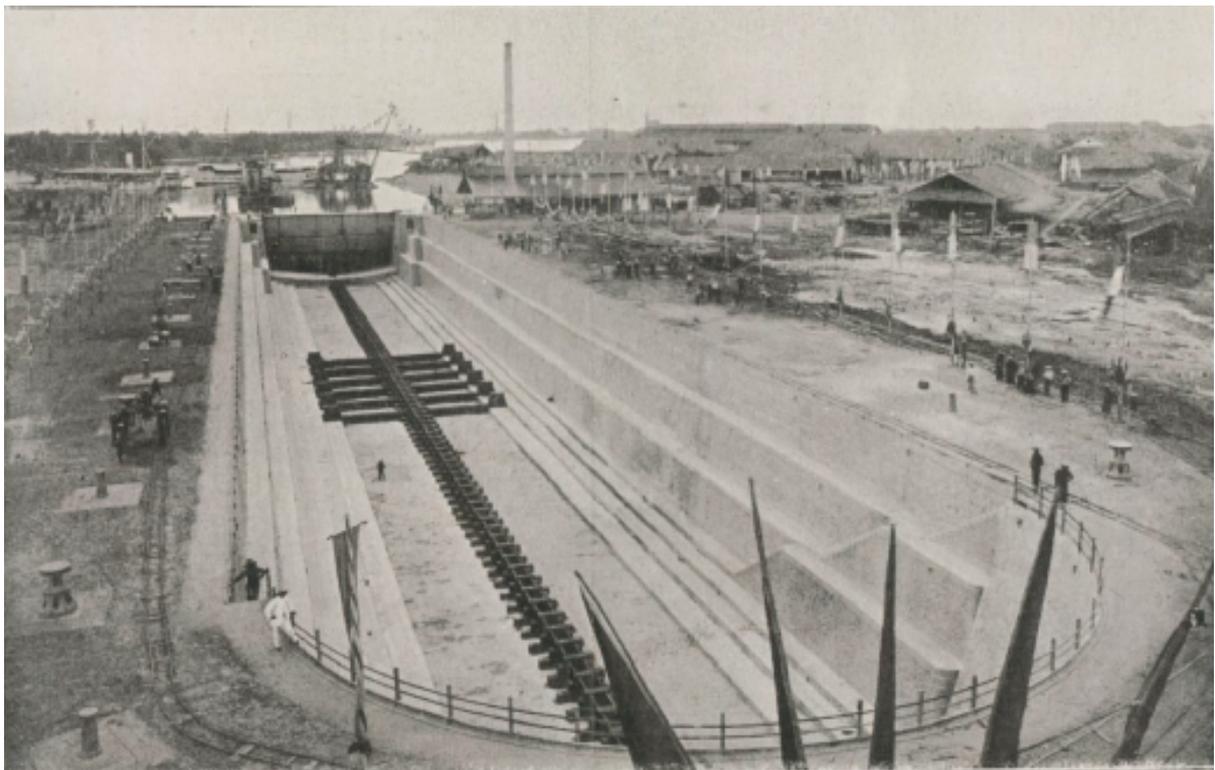
La vie économique de nos colonies

PORT DE SAÏGON

(*Dépêche coloniale illustrée*, 15 janvier 1908, p. 36)



Bassin de radoub de Saïgon



Construction du bassin de radoub de Saïgon

On doit citer parmi les grands travaux exécutés dans notre empire colonial, le bassin de radoub de l'arsenal de Saïgon, construit, par M. H. Hersent, en 1884. Ce bassin a une longueur de 167 mètres, une largeur de 26 m. 50 au couronnement et une profondeur de 9 m. 50.

Cet ouvrage fut construit avec les mêmes moyens que ceux employés à la construction des bassins de Missiessy, à l'arsenal de Toulon, en 1878, par le même entrepreneur.

Le corps du bassin repose sur deux caissons ayant 83 mètres de longueur, réunis par une maçonnerie étanche faite à la fin de l'opération.

Les travaux furent terminés en 1889, et les dépenses s'élevèrent à 7 millions de francs environ, y compris la fourniture des machines et pompes d'épuisement, ainsi que le bateau-porte fermant l'entrée du bassin.

Ce fut un des premiers travaux hydrauliques de grande importance exécuté aux colonies.

Hildevert Hersent, *Le port de Saïgon*, Ministère de la marine, 1958, 23 pages

Hildevert Hersent
[wiki](#)

- la construction des bassins de radoub de Toulon et de Saïgon, exécutés au moyen de caissons ayant une surface de 5.600 m², descendus à 19 m de profondeur ;
-

Jean Lambert-Dansette,
Histoire de l'entreprise et des chefs d'entreprise en France, 2009, Volume 5

[191] Hildevert Hersent

Hersent va mener une impressionnante série de travaux en des lieux très variés, témoignant d'une grande capacité en matière de chantiers portuaires, grâce à la parfaite utilisation de la drague et de l'air comprimé. Deux bassins de radoub au port militaire de Toulon (en 1877-1881) ; [les bassins de radoub de Saïgon \(1883\)](#)...

2. Le port de Rosario (1902) ou le lancement définitif de Schneider et Cie dans le domaine portuaire.
in Agnès D'Angio,
Schneider & Cie et les travaux publics, 1895-1949

Après l'échec de Montevideo [[Uruguay](#)], Hersent et Schneider doivent trouver de nouvelles bases à leur entente. À la suite d'une [seconde tentative avortée en 1901, relative à l'adjudication des quais du port de Saïgon, où Schneider élabore la combinaison et Hersent, par son refus, provoque son abandon](#), ils se mettent d'accord sur les modalités de leur association à l'occasion de l'adjudication du port de Rosario en Argentine.

Chambre de commerce de Saïgon
Résumé du procès-verbal de la séance du 22 janvier 1924
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 25 mai 1924)

C. — Cahier des charges pour la gérance de l'exploitation de l'arsenal de Saïgon.
Allongement du bassin: de radoub ou construction d'un autre bassin ou dock flottant.

M. le président [La Pommeraye]. — Ce cahier des charges prévoit des clauses qui appellent l'attention de notre chambre.

On prévoit, en effet, que le concessionnaire sera tenu de procéder à l'allongement de la forme de radoub aux frais du budget général. Cette clause a été insérée à Paris, sans avis des assemblées locales compétentes, conseil d'administration du port et chambre de commerce, et, si mes renseignements sont exacts, sans que le commandant de la Marine de Saïgon ait été consulté.

Elle soulève des objections :

1° — En admettant la chose pratiquement faisable, pendant la durée des travaux, Saïgon n'aura pas de forme de radoub. Les bateaux seront obligés d'aller dans les ports voisins : Hong-kong, Singapore, Soerabaya, etc., et, pendant ce temps, une crise sévère sur tous les ateliers, de la place spécialisés dans les réparations marines.

2° — L'allongement du bassin de radoub ne saurait aller sans son élargissement. La tendance actuelle des navires est très nettement à l'augmentation de leur largeur. Il faudra donc allonger et élargir le bassin. Et comme le terrain sur lequel il est construit est peu stable, il faudrait faire un nouveau caisson dans lequel on construirait les nouvelles parois. Je n'ai pas besoin d'insister, pour montrer combien cette solution serait onéreuse pour les finances publiques.

Le conseil d'administration du port a demandé à l'Administration de supprimer cette clause ; je vous demande de formuler le même avis.

D'autre part, le conseil d'administration du port a estimé que la création d'un nouveau bassin où les grands navires pourront se faire caréner est indispensable, et il a décidé de mettre à l'étude la création d'un nouvel engin : bassin de radoub au dock flottant.

Je vous tiendrai au courant des études qui vont être poursuivies.
