Mise en ligne : 22 septembre 2022.
www.entreprises-coloniales.fr

ATELIERS MARITIMES DE HAÏPHONG (1883-1912)
Arsenal

ROCHEFORT
(*Le Phare des Charentes*, 21 décembre 1887, p. 2, col. 5)

— On demande les noms des sous-agents administratifs qui seraient désireux d'aller servir, comme chef de comptabilité aux ateliers maritimes, à Haïphong, en remplacement de M Gargam, qui terminera, le 10 avril prochain deux années consécutives de séjour au Tonkin, et qui rentrera prochainement en France.

Nouvelles diverses.
(*Le Phare des Charentes*, 8 août 1890, p. 2, col. 5)

On nous écrit de Toulon le 5 août :

Le courrier postal le *Calédonien* est arrivé à Marseille avant-hier soir, revenant tour à tour du Japon, de la Chine, du Tonkin et des Indes. Ce navire a ramené en France 188 passagers civils et militaires, parmi lesquels nous citerons : MM. Jacob, ministre des États-Unis à Yokohama, le colonel anglais Morse, le sous-ingénieur Schwartz, directeur des ateliers maritimes à Haïphong et Mme Schwartz, Layet et Terrin, médecins de 2e classe de la marine, de Fitz-James, Fournier et Rivât, capitaines au 4e tonkinois, Garde, sous-lieutenant au même régiment, Aiguier, commis des directions de travaux. Parmi les militaires rapatriés se trouvent également deux officiers blessés dans des rencontres avec des pirates : M. Belmontet, de la Légion étrangère, dont une balle fracassa le crâne, et M. Dujeu, lieutenant d'infanterie de marine, qui, ayant reçu une balle au genou, dut subir l'amputation.

Le *Calédonien* a accompli la traversée de Saïgon à Marseille en 26 jours ; ce courrier a eu à essuyer une forte tempête au cap Gardafui.

Ajoutons que la rentrée de M. Schwartz, en France, est due à la cession des ateliers maritimes d'Haïphong au service colonial. Les travaux de réparations de navires seraient exécutés, à l'avenir, paraît-il, par voie d'adjudication. Tous les employés du personnel administratif des directions de travaux doivent rentrer en France, le mois prochain, ainsi que la plupart des agents du personnel ouvrier. Il serait curieux de connaître, à ce sujet, les économies réelles que cette transformation dans le service des travaux maritimes à Haïphong réalisera au profit de l'État. Il est à craindre que cette prétendue réforme n'aboutisse, en définitive, qu'à une augmentation de dépenses. Voilà une question qu'il serait bien utile d'élucider.

ROCHEFORT
(*Le Phare des Charentes*, 22 juillet 1892, p. 2, col. 3)

— On demande les noms des commis de 1re classe des directions de travaux pour servir aux ateliers maritimes à Haïphong. L'employé désigné sera embarqué sur le transport partant de Toulon, le 1er septembre.

PETITES NOUVELLES
(*L'Éclair*, 9 septembre 1894, p. 3, col. 2)

M. le sous-ingénieur de 1re classe Gely, actuellement sous-directeur des travaux de l'arsenal de Saïgon, a été désigné pour occuper le poste de directeur des ateliers maritimes de Haïphong, en remplacement de M. l'ingénieur de 2e classe Jaouin, qui a terminé la période de séjour réglementaire dans la colonie.

ATELIERS MARITIMES DE HAÏPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 22 décembre 1894)
www.entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Daniel-Haiphong.pdf

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 connaitre 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 le 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 service 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, a 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 1er 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 accepte 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 1er 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'un 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 peine 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.

MARINE ET COLONIES

(*Le Phare des Charentes*, 30 juin 1895, p. 2, col. 2)

Le ministre de la Marine demande : 1° Les noms des ingénieurs de 2e classe ou des sous-ingénieurs de 1re classe désireux d occuper les fonctions de directeur des ateliers maritimes de Haïphong, en remplacement de M. le sous-ingénieur de 1re classe Gély, qui rentre en France pour raisons de santé. L'officier désigné sera placé hors cadres, mais conservera son rang de promotion sur la liste d'ancienneté de son gradée Son traitement annuel est de 26.000 fr. payé par l'administration coloniale.

CHRONIQUE INDUSTRIELLE

TRAVAUX AU TONKIN

(*La Politique coloniale*, 29 avril 1897)

L'adjudication du platin d'échouage à construire aux Ateliers maritimes d'Haïphong a donné, samedi, les résultats suivants :

MM. Vidal 28.200 francs
Nam-Sinh 27.000 francs
Faussemagne 24.400 francs
Anel 21.140 francs
L'adjudication de M. Vola a été écartée pour irrégularité.

En conséquence, M. Anel a été déclaré adjudicataire provisoire.
À l'adjudication du 29 janvier dernier et qui a été annulée, M. Vola avait été déclaré adjudicataire avec 21.150 francs.

INDO-CHINE
(*La Politique coloniale*, 12 août 1897)

Par arrêté de M. le gouverneur général :
M. Poujade, garde magasins de 3e classe, est nommé, à compter du 1er juillet 1897, garde magasin des ateliers maritimes à Haïphong, en remplacement de M. Henry, magasinier de 2e classe, appelé à d'autres fonctions.

Capitaine Ducare,
MISSION
à
L'EXPOSITION DE HANOÏ
et en
Extrême-Orient
(1903)
www.entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Exposition_Hanoi-1902-1903.pdf

[14] Les Ateliers maritimes de Haïphong ont réuni quelques pièces métallurgiques soignées et d'une excellente exécution. Une chaudière de 18 chevaux pour canot porte-torpilles, une chaudière de 75 chevaux pour remorqueur, une hélice de belle venue, un volant et un canot élégant quoique robuste nous prouvent ce que peuvent faire des Annamites bien dirigés. Ces ateliers sont conduits par un adjudant principal aidé de 3 surveillants chefs d'atelier et comptent 350 indigènes, dont 40 apprentis. Voilà du bon enseignement professionnel et nous sommes heureux d'en féliciter le commandant Delarue, aimable capitaine de vaisseau, qui a passé la majeure partie de sa vie en Indo-Chine après être venu jadis sur les côtes de Madagascar.

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

Begam, Victor Louis, surveillant Ateliers maritimes
Betizeau, Gérome, surveillant Ateliers maritimes,
Gerbeau, Hippolyte, Ateliers maritimes,
Jousique, Joseph, gardien chef Ateliers maritimes,

Liste française
Radiations
Quela, surveillant aux Ateliers maritimes,

CHRONIQUE DE HAÏPHONG

(*L'Avenir du Tonkin*, 30 mars 1907)

Les ateliers maritimes de Haïphong viennent d'être autorisés à effectuer, pendant l'année 1907, par arrêté du Gouverneur général en date du 13 courant, des cessions de toute nature pour travaux, prêts, main d'œuvre, matières diverses, combustibles, eau douce, etc., aux services dépendant du budget général et des budgets locaux et provinciaux, aux ressortissants aux départements de la Marine, de la Guerre et des Colonies, aux corps de troupe, aux particuliers.

En aucun cas, les ateliers maritimes de Haïphong ne feront concurrence à l'industrie locale, et ceux qui auront besoin de ses services, qu'ils appartiennent aux administrations publiques ou soient des particuliers, devront fournir la preuve que l'industrie locale n'est pas à même de lui donner satisfaction. Les demandes particulières devront être approuvées par le gouvernement général, après avis du commandant de la station locale et du directeur général des Finances et de la Comptabilité.

Le coût des cessions faites aux particuliers, quelle qu'en soit la nature, sera déterminé d'après la valeur des objets confectionnés et le montant des travaux de réparations et d'entretien, évalués suivant le prix des matières employées et de la main-d'œuvre appliquée directement aux ouvrages ; ces prix seront augmentés : 1° de 25 %représentant la part des dépenses indivises afférentes aux travaux exécutés, (fonctionnement des appareils moteurs, machines-outils, entretien du petit outillage et frais accessoires divers) ; 2° d'une somme équivalente à un quart de la dépense totale pour remboursement des frais généraux, d'entretien et de surveillance.

Les cessions sont faites sous les conditions suivantes : s'il s'agit de matériel en magasin, les objets ne sont délivrés aux particuliers que sur présentation du récépissé constatant le versement au trésor du montant de la cession ; s'il s'agit de matériel à confectionner ou des travaux de réparation, le gestionnaire doit opérer le versement au trésor des 11/12 du montant approximatif de la demande, d'après le devis établi par le directeur des ateliers maritimes. Le solde est versé au trésor immédiatement après l'achèvement des travaux.

Chronique de Haïphong
(*L'Avenir du Tonkin*, 27 janvier 1910)

LE BASSIN DE RADOUB. — Le bassin de radoub des ateliers maritimes de Haïphong, de 43 m. 50 de longueur, 12 mètres de largueur utilisable, accessible par de vives eaux aux bateaux n'ayant pas un tirant d'eau supérieur à 2 m. 60, pourra être mis à la disposition des armateurs pour le carénage ou les réparations des chaloupes.

Cette occupation aura lieu dans l'ordre d'inscription des demandes, mais les bateaux appartenant aux services publics auront toujours un droit de priorité sur tous autre:, pour l'usage da bassin. l

Les taxes de séjour dans le bassin sont les suivantes :

Occupation pendant 3 jours	150 p.
Occupation du 4e au 12e jour	20 par jour
Occupation du 13e au 14e jour	15 —
Occupation du 22e au 30e jour	10
Au delà du 30e jour	20

Les tarifs ci-dessus
[ligne illisible]

et de sortie, même de nuit, et d'épuisement du bassin pendant toute la durée de l'occupation, mais pas les frais d'accostage.

La taxe sera applicable à partir du moment où le bassin aura été fermé. Toute journée commencée sera entièrement exigible.

Tout bateau demandant à travailler après six heures du soir paiera en plus du tarif et par nuit correspondante, pour frais d'éclairage et de personnel supplémentaire.

De 6 heures à 11 heures du soir 25 %
De 6 heures du soir à 5 heures du matin 30 %

Tout bateau entrant ou sortant du bassin devra fournir les aussières on amarres et, le cas échéant, les moyens de remorquage.

Il est bien entendu que les tarifs ci-dessus ne sont applicables qu'aux bateaux appartenant à des particuliers et non à ceux des services publics. Ces derniers bateaux n'auront à acquitter que les frais de matières et de main-d'œuvre occasionnés par leur passage au bassin.

RAPPORT VIOLLETTE SUR L'INDOCHINE (JANVIER 1911)

www.entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Rapports_Viollette_Indochine.pdf

……

On a dépensé beaucoup d'argent pour construire les ateliers maritimes d'Haïphong. Tout d'un coup, on a décidé de procéder à leur suppression, sans même probablement envisager si l'on ne pourrait pas les utiliser pour la grande gare que l'on va construire dans cette ville. Ces bâtiments et tout le matériel sont actuellement en perdition parce que la marine et la colonie ne peuvent pas arriver à se mettre d'accord sur qui doit profiter des bâtiments. Le 4 mai 1899, la marine émettait la prétention que le département des colonies devrait lui rétrocéder gratuitement tout le matériel des ateliers d'Haïphong et voici ce que répond le service.

« En vue de dissiper toute équivoque, le gouverneur général pria le département de demander au ministre de la marine si les instructions dont ils s'agit visent expressément le matériel des bâtiments de la station locale ou doivent être étendues à l'outillage qui a servi au fonctionnement des ateliers maritimes. C'est qu'en effet, les ateliers maritimes possèdent des machines (appareils à vapeur, étaux, poinçonneuses, etc.) dont le premier fonds, acquis en en 1886, par la marine, s'est enrichi, depuis lors, de nombreux modèles plus modernes dont quelques-uns ont à peine servi quelques mois. La plupart de ces machines ont d'ailleurs été réparées, et, en partie, remplacées pour cause d'usure, au moyen de crédits inscrits chaque année au budget général pour assurer le fonctionnement des ateliers. Il semblait, dans ces conditions, au gouverneur général, qu'il y aurait, de la part de la marine, après avoir repris possession des bâtiments de la flotte entièrement restaurés er la colonie, quelque exigence à réclamer la rétrocession de l'outillage, considérablement augmenté et amélioré, des ateliers maritimes.

« Le département fit connaître cette manière de voir au ministre de la marine par dépêche du 25 août 1909. La réponse à cette communication ne date que de quelques semaines. Par lettre du 12 octobre dernier, le sous-secrétaire d'État de la marine faisait savoir qu'il avait consulté le ministre des finances sur la possibilité de céder gratuitement au Tonkin l'outillage des ateliers maritimes de Haïphong.

« Or, dans sa réponse, M. Cochery rappelle que les règles de la législation domaniale s'opposent, d'une manière absolue, à tout abandon gratuit des biens de l'État, qu'il s'agisse de meubles ou d'immeubles. La cession demandée par la colonie ne pouvait

donc être consentie que contre le payement de la valeur du matériel abandonné par l'État. Rien ne s'opposerait toutefois, à ce qu'il fût tenu compte, dans l'estimation de ce matériel, des dépenses nécessaires et utiles qui ont été faites par la colonie pour la conservation ou l'amélioration des appareils et à ce qu'il ne lui fût réclamé que le versement de la valeur nette du matériel. Quant aux machines acquises au moyen des fonds de la colonie, M. le ministre des finances reconnaît qu'il appartient au département de la marine d'apprécier si elles ont pu devenir la propriété définitive de l'État ou si elles peuvent être purement et simplement restituées à la colonie.

« Le ministre de la marine est tout disposé à se rallier en principe à cette manière de voir ; mais comme il s'agit, en fait, de cas d'espèce, il estime que cette question doit être tranchée par une commission locale composée de représentants des divers services intéressés. Sur les autres points, M. Boué de Lapeyrère souscrit également à la manière de voir du ministre des finances, mais il pense que, là encore, la ligne de conduite adoptée se traduira par des décisions d'espèce qui ne peuvent être que le fait d'une commission opérant sur place.

« Ces propositions ont été soumises au gouverneur général par lettre du 2 novembre courant. »

Du pas où vont les choses, dans une vingtaine d'années la question sera probablement résolue. Du 4 mai 1899 à fin décembre 1910, on a déjà échangé trois lettres entre le ministère des colonies, le ministère de la marine et le ministère des finances, qui s'en moquent également. C'est vraiment beau, l'administration !

Pendant ce temps, la chambre de commerce d'Haïphong demande la concession de ce matériel, qui s'abime à être inemployé, pour une école pratique d'industrie. Cette école pourrait rendre, en effet, de très grands services ; mais la chambre de commerce d'Haïphong est vraiment trop simple si elle se figure que les choses peuvent se passer ainsi.

Le résident supérieur Destenay visite Haïphong
(*L'Avenir du Tonkin*, 20 janvier 1913)

……

À l'École professionnelle*. — Le résident supérieur prend alors passage sur la chaloupe des Travaux publics *Quang-Tchéou* pour gagner l'ancien hôtel du gouvernement général à Ha-Ly et les anciens ateliers de la marine où va être installée l'école professionnelle des mécaniciens.

Et dès en arrivant, on admire avec quel rare bonheur M. Lacollonge, ingénieur des travaux publics, à qui la surveillance des travaux de réfection a été confiée, a su tirer parti, étant donné les modestes crédits qui lui étaient ouverts, des ruines misérables que constituaient, il y a peu de temps encore, ces bâtiments. Ce n'est pas luxueux, ce n'est pas non plus confortable, mais c'est suffisant pour commencer et quand on songe depuis combien de temps Haïphong réclame, sans pouvoir l'obtenir, l'ouverture de cette école, on se déclare satisfait.

Ce qui laissera le plus à désirer, certainement, ce sera l'outillage, car, des machines garnissait autrefois les ateliers, il ne reste plus que quelques trop rares rossignols, dont il va cependant falloir tirer parti. L'ingéniosité et l'habileté des professeurs suppléera à ces défectuosités.