

ATELIERS MARITIMES DE HAÏPHONG (1883-1912)

Ateliers de la Marine

Arsenal

MARINE ET COLONIES

(*Les Tablettes des Deux-Charentes*, 17 novembre 1883, p. 2, col. 5)

Afin d'assurer le fonctionnement d'un atelier de réparations et d'un parc à charbon, créés à Haïphong (Tonkin), une circulaire ministérielle demande dans les ports :

Pour l'atelier de réparations, un commis et un écrivain des directions de travaux ;

Pour le magasin et le parc à charbon, un sous-agent ou un commis de 1^{re} classe, du personnel des comptables, ainsi qu'un écrivain, un magasinier et deux distributeurs du même service.

Les agents qui recevront cette destination seront placés hors cadre, et la solde qui leur sera attribuée, sera calculée d'après les mêmes bases que celle des employés des mêmes services attachés à l'arsenal de Saïgon.

MARINE ET COLONIES

(*Le Phare des Charentes*, 12 octobre 1884, p. 2, col. 4)

M. Janet, sous-ingénieur de 2^e classe à Toulon, est désigné pour aller servir au Tonkin, où il sera chargé du service précédemment confié à M. Duplaa-Lahitte, officier du génie du même grade, qui vient d'être envoyé à la disposition de M. le vice-amiral Courbet. M. Janet se rendra à Brest, où il embarquera sur le *Vinh-Long*, partant le 20 de ce mois.

MARINE ET COLONIES

(*Les Tablettes des Deux-Charentes*, 11 décembre 1884, p. 3, col. 1)

ROCHEFORT

MM. Thomas et Rouyé, contre-maîtres du port de Rochefort, détachés aux ateliers maritimes de Haïphong, ont été nommés chefs contre-maîtres, à compter du 6 août dernier.

MARINE ET COLONIES

(*La Phare des Charentes*, 29 décembre 1886, p. 2, col. 4)

ROCHEFORT

Le ministre a admis pour aller continuer leurs services .

À l'arsenal de Saïgon* : MM. H. Breluzeau, contre-maître voilier, et F. Bichon, chef ouvrier calfat.

À l'arsenal de Haïphong : MM. J. Meunier, chef contre-maître charpentier ; L. Gravouil, ouvrier voilier, et F. Portais, ouvrier ajusteur-tourneur.

Ces agents ont obtenu avant leur départ, qui doit avoir lieu de Toulon le 20 janvier, les avancements ci-après : Breluzeau, une augmentation journalière de 0 fr. 40 ; Meunier et Portais, chacun une augmentation de 0 fr. 30 ; Bichon, le grade de contre-maître ; Gravouil, le grade de chef ouvrier.

MARINE ET COLONIES

(*La Phare des Charentes*, 26 août 1887, p. 2, col. 3)

ROCHEFORT

— On demande pour les ateliers de la marine à Haïphong (Tonkin), le personnel ouvrier ci-après :

1 chef contremaître ou à défaut un contremaître fondeur ; 1 contremaître chaudronnier en fer ou un bon chef-ouvrier ; 1 chef-ouvrier chaudronnier en fer, ou à défaut, un bon ouvrier de 1^{re} classe ; 1 chef-ouvrier chaudronnier en cuivre, ou à défaut, un bon ouvrier de 1^{re} classe ; 1 chef-ouvrier forgeron ou un ouvrier de 1^{re} classe ; 1 ouvrier chaudronnier en fer ; 1 ouvrier forgeron sachant travailler la cornière ; 1 ouvrier charpentier ; un ouvrier menuisier ; 1 ouvrier peintre-vitrier ; 2 charpentiers-tôliers.

MARINE ET COLONIES

(*La Phare des Charentes*, 30 septembre 1887, p. 2, col. 4)

ROCHEFORT

— On demande un commis et trois écrivains des directions de travaux pour aller servir à l'arsenal d'Haïphong. Les employés désignés partiront de Toulon par le *Comorin*, le 20 octobre.

MARINE ET COLONIES

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

ROCHEFORT

— 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.

LA MARINE À HAÏPHONG (1888)

Telle quelle est aujourd'hui, la rade d'Haïphong, sur le Cua-Câm, est spacieuse et admirablement disposée pour le mouillage en deux parties bien distinctes, l'une en amont du song Tam-bac, l'autre en aval : la première réservée à la marine de guerre,

aux transports affrétés, etc., l'autre aux bâtiments du commerce. Une sage répartition, comme celle actuellement en usage, permet à un nombre considérable de bâtiments de trouver un bon mouillage, et quand on aura placé des corps-morts, qu'il n'y aura plus d'espace perdu, on aura à Haïphong une rade immense qui n'aura rien à envier aux plus grands ports de l'Extrême-Orient.

Pour elle, la marine y trouvera encore ce avantage, d'être en face de ses magasins, de ses ateliers ; quant au commerce, il sera près de la ville et de ses entrepôts.

Déjà, les ateliers de la marine, création récente, encore à l'état de projet il y a un an, permettent de réparer des bâtiments de la division navale ; seules les canonnières de haute mer, faute de bassin, sont encre obligées d'aller à Saïgon pour les avaries de la coque ; les ateliers de la marine suffisent à toutes les réparations de machine et de chaudière.

Il nous a été donné, ces jours-ci, d'aller visiter les ateliers de la marine et cela n'a pas été pour nous une petite surprise de voir, sur l'emplacement des anciennes mares, de vastes constructions parfaitement aménagées, élevées comme par enchantement.

À gauche, en entrant par la porte principale, on trouve l'atelier de la chaudronnerie. L'installation paraît encore un peu incomplète, mais il y règne une grande activité : ça et là, des chaudières de canonnières, de remorqueurs sont en réparation, plusieurs en refonte complète.

Sur le bord du fleuve, des cales de halage sont disposées devant l'atelier et permettent de mettre au sec les plus grands remorqueurs.

Une passerelle établie en face de la porte met en communication l'*Adour* avec la terre.

À droite de la porte d'entrée, se trouvent les bureaux de la direction des travaux, la salle de dessin, les bureaux de la comptabilité, etc. Par devant, un grand terre-plein protégé par une digue permet de procéder à la réparation des chalands et du matériel flottant très léger.

En amont, trois vastes hangars juxtaposés, et reliés entre eux, pour plus de solidité, abritent les ateliers des bâtiments en fer, de la menuiserie, de la voilerie, de la scierie, de l'ajustage et des forges. Tous ces ateliers sont pourvus d'un outillage puissant et très bien disposé ; il est évident qu'on a su tirer le meilleur parti possible de constructions légères, quelques-unes encore couvertes en paillotes.

L'atelier des forges, surtout, possède une installation parfaite : vingt-quatre feux de forge desservis par trois ventilateurs, par des grues et deux marteaux-pilons sont en pleine activité au moment de notre visite.

On a prétendu qu'il était impossible d'asseoir une lourde construction sur le terrain mouvant d'une ville fraîchement remblayée. L'année dernière, il y avait un marrais sur l'emplacement des ateliers. Aujourd'hui, les pilons résistent aux plus forts chocs, et ils sont, nous a-t-on dit, simplement posés sur une assise de sable sans pilotis. Ceci semblerait prouver que le terrain que l'on dit si mauvais, est cependant très résistant, à la seule condition de prendre les précautions nécessaires dans l'établissement des fondations.

De nombreux tours, des machines à percer, à cylindrer, à raboter, à cisailer, à poinçonner, etc. etc., sont disposés avec une symétrie parfaite, et font de l'ajustage et des bâtiments en fer des ateliers modèles.

Les machines motrices se composent de trois locomobiles, d'une force d'environ 20 chevaux ; un générateur fournit la vapeur au marteau-pilon et à toutes les machines munies de leur propre moteur.

La fonderie, placée près d'un appontement qui permet de communiquer avec la rade, quelle que soit la hauteur de la marée, attire tout particulièrement l'attention. On y trouve, comme dans les fonderies les mieux organisées, des fours à réverbère, à creuset, à la Wilkinson, permettant la fusion du bronze et de la fonte de fer. Une machine spéciale met en action un puissant ventilateur qui forme une soufflerie pour les

fours indiqués plus haut. Avec ce matériel, on peut fondre facilement une pièce de deux tonnes. Tout a été prévu pour que la ventilation soit suffisante dans le cas de la coulée d'une pièce très lourde : la soufflerie des forges est en communication souterraine avec celle de la fonderie, la substitution de l'une à l'autre, ou leur action simultanée, est permise à l'aide de vannes.

Près de la fonderie se trouvent les magasins, à proximité des ateliers : tout y est rangé avec cet ordre méticuleux, coquetterie proverbiale des magasins de l'État.

Plus loin, derrière la fonderie, le bassin construit sous la direction de M. le commandant Boyer ¹, directeur de l'artillerie. Il est en béton, sur un lit de pilotis recouvert de sable : il a 45 mètres de longueur et 15 de largeur au fond. Ce travail très hardi, où les blocs de pierre ont été remplacés par le béton, est le premier de ce genre que nous ayons encore vu : nous souhaitons vivement que la réussite soit complète. Bientôt, encouragée par ce succès, l'industrie privée construira des bassins plus grands pour les bâtiments de commerce qui fréquentent notre port.

Enfin, à droite du bassin, se trouve l'atelier de charpentage et d'embarcation, où nous voyons un grand nombre d'ouvriers.

Tous ces ateliers sont réunis par des lignes ferrées du système Decauville. Elles permettent de transporter facilement les pièces les plus lourdes.

Nous l'avons déjà dit, il y a une année, le vaste terrain sur lequel sont construits les ateliers était une mare. D'après cet aperçu rapide, on peut se rendre compte de ce que peuvent faire le zèle et l'activité.

Nous n'en finirions pas si nous voulions, au gré des notes prises en courant, signaler tout ce qui nous a frappé. Un mot seulement sur l'organisation du personnel.

Il semble qu'on ait tiré tout le parti possible des Annamites, dont la main-d'œuvre est de beaucoup moins élevée que celle des Chinois. Dans l'atelier des modèles ou il est nécessaire d'avoir des ouvriers intelligents, adroits, il n'y a que des Annamites ; ils excellent dans ces travaux délicats. Dans l'atelier de chaudronnerie en fer, on ne voit au contraire aucun Annamite. Si leur adresse est grande, leur force musculaire est insuffisante pour ces gros travaux, et on a recours aux Chinois.

Tels sont les ateliers, que nous devons à l'obligeance de M. Jaouin ², sous-ingénieur de la marine, directeur des travaux, d'avoir pu visiter en détail, nous rendant compte des progrès accomplis en quelques mois. M. Jaouin a su créer presque avec rien : aujourd'hui ces ateliers suffisent aux réparations de la flotte du Tonkin, et la Marine, très justement préoccupée de la conservation de ses navires, n'a plus à demander à l'industrie privée ou à l'étranger les réparations de son matériel ; elle n'a pas à réclamer la création de nouveaux ateliers sur un point éloigné ; ceux-ci suffisent parfaitement à ses besoins.

Entre les ateliers et les magasins chinois, un vaste emplacement primitivement affecté à la Manne par le général Millot, lui permet de s'étendre et se développer au fur et à mesure des besoins. Il n'y aura qu'à exproprier les propriétaires, et ceux-ci se montreront conciliants.

¹ Charles-Émile Boyer (Mirecourt, Vosges, 17 octobre 1848-Le Chesnay, 21 octobre 1916) : polytechnicien, il effectue plusieurs séjours en Indochine : aide de camp du général Brière de l'Isle (16 sept. 1884-28 juillet 1886), directeur de l'artillerie d'Haïphong (9 février 1887-21 mars 1889), commandant du point d'appui du cap Saint-Jacques (17 mai 1900), commandant territorial de la Cochinchine (11 août 1900), commandant de l'artillerie de l'Indochine au Tonkin (11 nov. 1900), commandant de la 3^e brigade des troupes de l'Indochine (24 nov. 1900). Commandeur de la Légion d'honneur du 20 déc. 1903 : général de brigade, commandant la 4^e brigade d'infanterie coloniale à Toulon.

² Auguste Jaouin : né à Lorient, le 29 novembre 1845. Il débute comme ouvrier charpentier (27 avril 1867) et franchit tous les échelons jusqu'à directeur du génie maritime (nov. 1907). Officier de la Légion d'honneur du 17 juillet 1900. Décédé le 2 novembre 1915.

Ce simple exposé démontre, une fois de plus, que le port d'Haïphong dont la situation est exceptionnelle au point de vue commercial, offre à la Marine des avantages de premier ordre.

(L'Avenir du Tonkin, 18 mai 1938, p. 5 : chronique rétrospective)

MONITEUR DE L'ARMÉE
DIVISION D'OCCUPATION DU TONKIN ET DE L'ANNAM
(L'Avenir du Tonkin, 9 juin 1888, p. 4)

M. Allin, contremaître modeleur, est appelé à servir à l'arsenal de Haïphong.

PROMOTION DU 14 JUILLET 1888
DANS
L'ORDRE IMPÉRIAL DU DRAGON D'ANNAM
(Journal officiel de l'Indochine française, 12 juillet 1888, p. 613-615)

Chevalier
Croix militaire
Brun (Louis), maître entretenu de 2^e classe des ateliers maritimes d'Haïphong.
Gargam (Félix), sous-agent administratif des directions de travaux, ex-chef de comptabilité des ateliers maritimes d'Haïphong.
Mannier (Jules-François), commis de 3^e classe des directions des travaux (ateliers maritimes d'Haïphong).

PROMOTION DU 14 JUILLET 1888
DANS
L'ORDRE IMPÉRIAL DU DRAGON D'ANNAM
(Journal officiel de l'Indochine française, 12 juillet 1888, p. 616)

Officier
Jaouin (Auguste), sous-ingénieur, directeur des ateliers maritimes d'Haïphong.

CHAMBRE DES DÉPUTÉS
LE BUDGET DES COLONIES
(Le Gaulois, 21 novembre 1888, p. 2)

.....
M. Constans
L'ancien gouverneur général de l'Indo-Chine, n'a pris la parole qu'à cinq heures et demie, sur le chapitre des dépenses du protectorat. Il a été écouté avec beaucoup d'attention et d'intérêt.

M. Constans aime le Tonkin et ne craint pas l'épithète de Tonkinois. Il croit que ce pays peut vivre et prospérer, mais à la condition essentielle d'être arraché sans délai au système d'administration, qui l'étreint depuis la conquête.

Et d'abord il faut réduire l'effectif des troupes européennes. La Cochinchine, le Cambodge, l'Annam sont parfaitement tranquilles et ne réclament que quelques centaines d'hommes.

Il y a quelques points encore douteux au Tonkin, et là un corps de 8 ou 9.000 hommes suffirait largement. De même pour la marine. [On peut supprimer les dépenses de l'arsenal de Haïphong, qui fait double emploi avec celui de Saïgon](#), et congédier de nombreuses canonnières, qui ne peuvent supporter la haute mer et qui ne peuvent pénétrer dans les rivières.

En observant mieux les traités, en laissant au roi d'Annam le choix de ses fonctionnaires, en respectant les usages et les traditions de la population, l'on fera beaucoup plus pour la pacification et la tranquillité du pays qu'avec une armée très nombreuse. M. Constans estime qu'en suivant ce système, on arrivera, dans deux ans, à débarrasser complètement le budget de la métropole de toute dépense pour le protectorat. Le sous-secrétaire d'État répondra jeudi.

HENRI CONSEIL

MARINE ET COLONIES

(*La Phare des Charentes*, 14 décembre 1888, p. 2, col. 3)

ROCHEFORT

— Le ministre de la Marine a accepté pour les ateliers de la marine, à Haïphong, les agents du personnel ouvrier ci-après : Parenteau, dessinateur-mécanicien ; Fruitier, ouvrier voilier, qui sera nommé chef-ouvrier, au moment de son départ, et Veille, charpentier tôle. — Ces agents partiront de Toulon par l'*Annamite*, le 10 janvier, s'il y a encore des places disponibles, ou par une occasion, qui sera ultérieurement fixée.

MARINE ET COLONIES

(*La Phare des Charentes*, 26 décembre 1888, p. 2, col. 4)

ROCHEFORT

— Des passages sont réservés aux personnes ci-après sur le transport l'*Annamite* partant de Toulon, le 10 du mois prochain, savoir :

.....
à MM. Parenteau, chef-ouvrier ajusteur-mécanicien ; Fruitier, chef-ouvrier voilier, et Vielle, ouvrier charpentier-tôle, désignés pour continuer leurs services à Haïphong.

MARINE ET COLONIES

(*La Phare des Charentes*, 9 août 1889, p. 2, col. 6)

ROCHEFORT

— On demande, pour les ateliers de la marine, à Haïphong (Tonkin), 1 contremaître chaudronnier en fer, 1 ouvrier forgeron, 1 chaudronnier en cuivre, 1 chaudronnier en fer et un ouvrier charpentier.

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 M^{me} Schwartz](#), Layet et Terrin, médecins de 2^e classe de la marine, de Fitz-James, Fournier et Rivat, capitaines au 4^e 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.

MARINE ET COLONIES
(*Le Phare des Charentes*, 15 août 1890, p. 2, col. 2)

Tonkin

On lit dans la *Liberté* :

La suppression des ateliers de réparation de la marine à Haïphong, ordonnée de Paris par ceux-ci élaguent au hasard dans les œuvres vives du budget pour faire place à quelque futilité à la mode, comme l'École coloniale, la statuomanie et autres gaspillages, — la suppression des ateliers de la marine à Haïphong, disons-nous, a causé, dans toute la colonie, une pénible émotion, dont l'*Avenir du Tonkin* s'est fait l'impitoyable interprète. Dorénavant, il faudra que nos vaisseaux aillent à Hong-Kong, chez les Anglais, réparer leurs avaries.

MARINE ET COLONIES
(*Le Phare des Charentes*, 5 février 1892, p. 2, col. 6)

ROCHEFORT

— MM. les contremaîtres Delaunay et Birrié, ainsi que l'ouvrier Bonneau, sont appelés à servir : le premier, à l'arsenal de Saïgon* et les seconds à Haïphong. Ces agents s'embarqueront sur la *Nive*, partant de Toulon le 15 février.

MARINE ET COLONIES
(*Le Phare des Charentes*, 21 février 1892, p. 2, col. 5)

ROCHEFORT

— On demande les noms des sous-ingénieurs de 1^{re} ou de 2^e classe qui seraient désireux d'obtenir le poste de sous-directeur des travaux à l'arsenal de Saïgon, en remplacement de M. le sous-ingénieur Noury, envoyé à Haïphong (Tonkin). L'officier du génie désigné partira de Toulon sur le bâtiment affrété le 1^{er} avril prochain.

GUERRE ET MARINE
(*Le Petit Marseillais*, 5 mars 1892)

M. Pinard ³, sous-ingénieur du cadre de Brest, est désigné pour aller servir en Cochinchine, comme sous-directeur des travaux de l'arsenal de Saïgon, en remplacement de M. Noury, qui rentre en France.

MARINE ET COLONIES
(*Le Phare des Charentes*, 13 avril 1892, p. 2, col. 4)

BREST

— M. Jaouin, sous-ingénieur de 1^{re} classe, appelé à servir au Tonkin, comme directeur de l'arsenal de Haïphong, prendra passage sur le transport l'*Annamite*, le 15 mai prochain.

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

ROCHEFORT

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

MINISTÈRE DE LA MARINE
(*Paris, etc.*, 20 mai 1893)

On lit dans l'*Indépendance tonkinoise* :

D'Haïphong, on annonce la mort de M. Noury, sous-ingénieur de première classe des constructions navales, ancien directeur de l'Atelier de la marine d'Haïphong,

³ Paul Édouard Marie Pinard (Lesneven, Finistère, 1^{er} juillet 1866-Toulon, 15 novembre 1896) : polytechnicien, sous-ingénieur du génie maritime.

LE BANQUET
DE LA
CHAMBRE DE COMMERCE DE HAÏPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 29 novembre 1893)

Samedi soir à 7 h. 1/2 a eu lieu le banquet offert par la chambre de commerce à M. Le Myre de Vilers, délégué de l'Annam et du Tonkin au Conseil supérieur des colonies, député de la Cochinchine au Parlement.

Jaouin, ingénieur de la marine, directeur de l'arsenal

MARINE ET COLONIES
(*Le Phare des Charentes*, 24 décembre 1893, p. 2, col. 3)

ROCHEFORT

— On demande un contremaître ou un chef-ouvrier chaudronnier pour les ateliers de la marine, à Haïphong, en remplacement du contremaître Birrié, qui terminera, le 7 avril prochain, la période de séjour colonial.

MARINE ET COLONIES
(*Le Phare des Charentes*, 13 mai 1894, p. 2, col. 5)

ROCHEFORT

— On demande un maître entretenu, ajusteur mécanicien pour les ateliers maritimes d'Haïphong (Tonkin). La solde et les accessoires sont les mêmes que ceux accordés aux maîtres entretenus en service à l'arsenal de Saïgon.

RENSEIGNEMENTS DIVERS
(*La Liberté des colonies*, 17 juillet 1894, p. 1, col. 3)

On demande un ingénieur de 2^e classe ou un sous-ingénieur de 1^{re} ou de 2^e classe pour aller occuper le poste de directeur des ateliers maritimes d'Haïphong, en remplacement de M. Jaouin, ingénieur de 2^e classe, qui terminera très prochainement la période de séjour réglementaire.

L'officier désigné s'embarquera sur le transport du 10 octobre. Le ministre rappelle que comme son prédécesseur, il sera placé hors cadres, tout en continuant de figurer à son rang de promotion sur la liste d'ancienneté, et que son traitement annuel, comme directeur, est de 20.000 fr. servi par l'administration des colonies.

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

M. le sous-ingénieur de 1^{re} 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 2^e classe Jaouin, qui a terminé la période de séjour réglementaire dans la colonie.

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 le ateliers maritimes de Haïphong 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, 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.

BULLETIN

(*La Liberté*, 28 janvier 1895, p. 1, col. 1-2)

Les journaux arrivés de l'Indo-Chine, étant antérieurs à la révocation de M. de Lanessan, sont encore saturés des fumées de l'encens officiel. Toutefois, parmi les actes du gouverneur général qui sont chaudement commentés, il en est qui, malgré la façon dont ils sont présentés, paraissent fort critiquables. Ainsi, il paraît qu'en 1891, un précédent gouverneur général avait fait don à une entreprise locale des ateliers de la marine à Haïphong ; les concessionnaires n'ayant pu s'exécuter, le bail fut converti en régie intéressée en 1892 ; mais les bénéficiaires de cette mesure ayant encore échoué sous cette forme, voici maintenant que l'on vient de résilier leur contrat moyennant une indemnité de 40.000 piastres. C'est ainsi que les choses se passaient en Egypte il y a trente ans.

MARINE ET COLONIES

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

Le ministre de la Marine demande : 1^o Les noms des ingénieurs de 2^e classe ou des sous-ingénieurs de 1^{re} classe désireux d'occuper les fonctions de directeur des ateliers maritimes de Haïphong, en remplacement de M. le sous-ingénieur de 1^{re} 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 grade. Son traitement annuel est de 26.000 fr. payé par l'administration coloniale.

MARINE ET COLONIES

(*Le Phare des Charentes*, 24 juillet 1895, p. 2, col. 2)

Nouvelles diverses

M. Parant, sous-ingénieur de 2^e classe à Rochefort, est désigné pour aller occuper les fonctions de directeur des ateliers maritimes de Haïphong, au Tonkin, en remplacement de M. Gély, rentrant en France pour cause de santé. Il rejoindra son poste par le transport partant de Toulon, le 25 août.

N° 1059. — ARRÊTÉ déclarant d'utilité publique les travaux d'agrandissement des ateliers maritimes d'Haïphong ainsi que l'expropriation des terrains nécessaires à cet agrandissement.

(*Bulletin administratif de l'Annam et du Tonkin*, 1895, p. 1452-1453)

Du 11 novembre 1895

.....
Vu la dépêche de M. le ministre des colonies en date du 20 avril 1895 autorisant l'acquisition, en vue de l'agrandissement des ateliers maritimes de Haïphong, des terrains appartenant aux sieurs Bourg, Dumas, A-Kon et A-Mock ;
.....

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.

Du 4 juillet 1897

ORDRE DU DRAGON D'ANNAM

(*Bulletin officiel du ministère des colonies*, 1897, p. 807)

Chevalier

JANICOT (Victor-François), chef ouvrier ajusteur mécanicien aux ateliers maritimes en Indo-Chine.

INDO-CHINE

(*La Politique coloniale*, 12 août 1897)

Par arrêté de M. le gouverneur général :

M. Poujade, garde magasins de 3^e classe, est nommé, à compter du 1^{er} juillet 1897, garde magasin des ateliers maritimes à Haïphong, en remplacement de M. Henry, magasinier de 2^e classe, appelé à d'autres fonctions.

MARINE ET COLONIES
(*Le Phare des Charentes*, 3 novembre 1897, p. 2, col. 2)

Les ateliers de la Marine à Haïphong.

Le sous-ingénieur directeur des ateliers d'Haïphong sera remplacé, à compter du 1^{er} janvier 1898, par un maître principal des constructions navales, qui touchera sur le budget colonial une somme fixe de 8.000 fr. et aura droit à la ration journalière de vivres, évaluée à 1 fr. 04. De plus, il lui sera alloué, sur les fonds du budget du protectorat, une indemnité annuelle de 600 fr. comme membre de la Commission de surveillance des bâtiments à vapeur.

Le ministre demande, en conséquence, les noms des maîtres principaux de 1^{re} et 2^e classes désireux d'aller occuper le poste dont il s'agit. Il rejoindra son poste par le paquebot partant de Marseille le 1^{er} décembre.

Chronique maritime
(*Le Phare de la Loire*, 14 janvier 1898, p. 2, col. 3)

Établissement d'Indret

Le sieur Pierre Jousseume, contremaître ajusteur à l'Établissement d'Indret, détaché aux ateliers maritimes d'Haïphong, est, à compter du 1^{er} janvier 1898, nommé chef contremaître avec une augmentation journalière de 10 cent, ce qui porte son salaire à 5 fr. 40. [Muté en octobre 1899 à l'arsenal de Saïgon]

Chronique maritime
(*Le Phare de la Loire*, 1^{er} février 1898, p. 2, col. 4)

Établissement d'Indret

— Le ministre de la marine demande à l'établissement d'Indret pour aller servir aux ateliers maritimes d'Haïphong (Tonkin).

1° Un chef ouvrier charpentier-menuisier connaissant le modelage, capable de diriger tous les ateliers autres que les ateliers à métaux.

2° Un chef ouvrier chaudronnier au courant des travaux de coque et connaissant la réparation des chaudières.

Il est indispensable que ces chefs ouvriers soient jeunes et actifs, qu'ils possèdent les aptitudes indiquées, et qu'ils soient en bon état de santé.

MARINE ET COLONIES
(*Le Phare des Charentes*, 2 mars 1898, p. 2, col. 6)

ROCHEFORT

— M. Gerbeau, chef ouvrier forgeron, est admis à continuer ses services aux ateliers maritimes d'Haïphong.

Chronique maritime
(*Le Phare de la Loire*, 6 mars 1898, p. 2, col. 4)

Mutations

— M. le maître principal Germain et le chef ouvrier forgeron Gerbeau, sont désignés pour aller continuer leurs services aux ateliers maritimes d'Haïphong.

Ils quitteront Marseille, le second, le 13 mars et le premier, le 23 du même mois.

Chronique maritime
(*Le Phare de la Loire*, 15 mars 1898, p. 2, col. 6)

Pour l'Extrême-Orient

Le ministre demande s'il se trouve à l'établissement d'Indret un contremaître ajusteur capable de diriger l'atelier d'ajustage et de fonderie et sachant dessiner. Il est indispensable que ce contremaître soit jeune, actif, en bon état de santé et possède les aptitudes sus-indiquées et qui désirerait aller continuer ses services à l'arsenal de Haïphong.

Cet agent serait mis en route dans le courant du mois de juin prochain.

MARINE ET COLONIES
(*Le Phare des Charentes*, 16 mars 1898, p. 2, col.2)

ROCHEFORT

— Un contremaître ajusteur, jeune, actif, ayant une bonne santé, sachant dessiner et capable de diriger un atelier d'ajustage et de fonderie, est demandé pour les établissements d'Haïphong. Le contremaître désigné partira dans le courant de juin.

MARINE ET COLONIES
(*Le Phare des Charentes*, 27 mars 1898, p. 2, col. 4)

Départs de paquebots.

Ainsi qu'on le sait, le paquebot le *Cachar*, arrivé le 23 mars, à Toulon, à deux heures du soir, en est reparti, le même soir à six heures et demie, après avoir embarqué sept passagers militaires.

Parmi les passagers, citons M. Germain, maître principal de la marine, appelé à diriger les travaux de l'arsenal d'Haïphong, et M^{me} Germain.

Rappelons que c'est le premier navire affrété, qui, suivant les nouvelles instructions ministérielles, fait escale à Toulon pour embarquer le personnel destiné aux colonies, lequel était dirigé auparavant sur Marseille.

MINISTÈRE DE LA MARINE
(*JORF*, 22 septembre 1898, p. 5957)

M. Parant, sous-ingénieur de 1^{re} classe, provenant du Tonkin, est appelé à servir, à l'expiration du congé de convalescence dont il est titulaire, au port de Toulon, où il remplacera M. le sous-ingénieur de 1^{re} classe Castelnau, récemment affecté au service de la surveillance des travaux confiés à l'industrie à Paris.

Pensions des veuves de marins décédés de maladies contagieuses ou endémiques contractées au service (Loi du 18 avril 1831, art. 19, § 2. — Loi du 15 avril 1885).
(*Recueil des arrêts du Conseil d'État*, 1899)

— à la veuve d'un contremaître des ateliers maritimes d'Haïphong, s'étant donné la mort dans un accès de folie provoqué par une crise de diarrhée-bilieuse (Dame Devienne. 3 mars 1899, p. 172)

MARINE

Actes officiels

(*La République des Charentes*, 13 février 1901, p. 2, col. 4)

ROCHEFORT

M^{me} Gerbeau, femme d'un surveillant technique aux ateliers d'Haïphong, a obtenu, pour elle et ses 3 enfants, un passage gratuit sur le paquebot de Marseille du 24 mars, afin d'aller rejoindre son mari au Tonkin.

MARINE

Actes officiels

(*La République des Charentes*, 13 novembre 1901, p. 2, col. 4)

ROCHEFORT

On demande un adjoint principal du service des constructions navales pour remplir les fonctions de directeur des ateliers maritimes d'Haïphong, en remplacement de M. Germain, qui a demandé à rentrer en France.

NOMINATIONS OFFICIELLES

Ministère de la marine

(*Questions diplomatiques et coloniales*, 1902, p. 380)

PERSONNEL DES AGENTS TECHNIQUES

Indo-Chine. — M. l'adjoint principal de 1^{re} cl. Degusseau est placé h. c. et désigné pour occuper les fonctions de directeur des ateliers maritimes d'Haïphong.

La Baie d'Along

(*La Dépêche coloniale*, 19 septembre 1902, p. 3)

M. Armand Janet, ancien ingénieur de la marine, auteur de remarquables travaux hydrographiques et typographiques au Tonkin, où il a séjourné de 1884 à 1887 comme directeur de l'arsenal de Haïphong, vient d'écrire pour notre confrère *Le Figaro* les magnifiques pages qui suivent, sur la prodigieuse baie indochinoise d'Along.

.....

MARINE
Actes officiels

(*La République des Charentes*, 28 novembre 1902, p. 2, col. 4)

ROCHEFORT

Une circulaire ministérielle demande : 1 surveillant technique ou chef-ouvrier ajusteur-tourneur ; 1 surveillant ou chef ouvrier charpentier-calfat, connaissant la mise en carénage ; 1 surveillant ou chef-ouvrier chaudronnier en fer, connaissant très bien la confection des chaudières, pour servir aux ateliers maritimes d'Haïphong.

MARINE
Nouvelles des ports

(*La République des Charentes*, 9 août 1903, p. 2, col. 5)

ROCHEFORT

M le surveillant technique de 2^e classe Bétizeau, des constructions navales, est désigné pour servir à Haïphong. Départ de Marseille le 6 septembre prochain.

Capitaine Ducare,
MISSION
à
L'EXPOSITION DE HANOÏ
et en
Extrême-Orient
(1903)

[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.

MARINE
Nouvelles des ports

(*La République des Charentes*, 4 mars 1904, p. 2, col. 5)

ROCHEFORT

Les noms des surveillants techniques ou à défaut des chefs-ouvriers de la spécialité chaudronnerie, désireux d'aller continuer leurs services à Haïphong, sont demandés par le ministre.

MARINE Mutations

(*La République des Charentes*, 6 mars 1904, p. 2, col. 5)

Sont désignés pour servir :

.....
3° en Indo-Chine : M. le commissaire de 1^{re} classe Haffner, hors cadres, comme commissaire de l'inscription maritime à Saïgon, est maintenu à ce poste et mis à la disposition du gouverneur général, pour être chargé de la surveillance des ateliers des constructions navales à Haïphong.

MARINE MILITAIRE

(*La Dépêche coloniale*, 5 avril 1904, p. 3, col. 5)

Par décision ministérielle du 1^{er} avril 1904, M. Roudeau (Albert), surveillant technique de 2^e classe (chaudronnier en fer), du port de Brest, a été désigné pour continuer ses services aux ateliers maritimes de Haïphong.

Cet agent rejoindra son poste par le paquebot partant de Marseille le 17 avril prochain.

MARINE

(*La République des Charentes*, 24 février 1905, p. 3, col. 1)

ROCHEFORT

Le ministre demande les noms des adjoints principaux du service des constructions navales qui désireraient être mis à la disposition du ministre des colonies pour occuper les fonctions de directeur des ateliers maritimes d'Haïphong en remplacement de M. Degusseau, rapatrié pour cause de santé.

MARINE MILITAIRE

(*La Dépêche coloniale*, 25 janvier 1905, p. 5, col. 3)

Par décision ministérielle du 23 janvier 1905, M. Bécam (Victor), surveillant technique de 2^e classe (charpentier) du service des constructions navales à Lorient, a été désigné pour continuer ses services aux ateliers maritimes de Haïphong.

Cet agent rejoindra son poste par le paquebot partant de Marseille le 19 février 1905, à destination de l'Extrême-Orient.

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 » ⁴.

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.

Ordre du Dragon d'Annam
(*Bulletin officiel du ministère des colonies*, 1905, p. 1337)
(*Bulletin officiel du ministère des colonies*, 1907, p. 226)

Du 17 juin 1905 :

Grade de chevalier :

MM. BÉTIZEAU (Gérome-Marcel). surveillant technique de 2^e classe aux ateliers maritimes d'Haïphong.

M. QUÉLO (Félix), surveillant technique de 2^e classe aux Ateliers maritimes d'Haïphong.

MARINE
(*La République des Charentes*, 12 juillet 1905, p. 2, col. 5)

ROCHEFORT

Le ministre demande d'urgence les noms des surveillants techniques de la spécialité de chaudronnier en fer, qui seraient désireux d'aller continuer leurs services aux ateliers maritimes d'Haïphong.

Ministère de la marine
(*JORF*, 20 septembre 1905, p. 5630)

Par décision ministérielle du 19 septembre 1905, M. Degusseau (G.), adjoint principal technique de 2^e classe des constructions navales, hors cadres, provenant des ateliers maritimes d'Haïphong, a été réintégré dans les cadres du personnel des agents techniques des directions de travaux à compter du 17 septembre 1905.

Cet adjoint principal a été affecté au port de Rochefort.

Mutations et nominations

⁴ 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.

DANS LE PERSONNEL COLONIAL
INDO-CHINE
(*La Dépêche coloniale*, 6 octobre 1905, p. 3, col. 1)

M. Phidias (Pierre), écrivain auxiliaire aux ateliers maritimes de Haïphong, est nommé agent temporaire à compter du 1^{er} août 1905 (arrêté du 28 juillet 1905).

CHRONIQUE de HAÏPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 17 mars 1906, p. 1)

M. Abbat, sous-chef de bureau au secrétariat général de l'Indo-Chine, est mis, à dater du 1^{er} mars 1906, à la disposition du commandant de la station locale de l'Annam-Tonkin, pour être chargé, sous l'autorité de cet officier, du service administratif des ateliers maritimes d'Haïphong.

Ministère de la marine
(*Journal officiel de la République française*, 18 juillet 1906)

Par décision ministérielle du 17 juillet 1906, M. Albin (Louis), surveillant technique de 2^e classe, chaudronnier en fer, du service des constructions navales au port de Toulon, a été désigné pour continuer ses services aux ateliers maritimes d'Haïphong.

Cet agent rejoindra son poste par le paquebot qui quittera Marseille le 5 août 1906, à destination de l'Extrême-Orient.

MARINE
(*La République des Charentes*, 18 novembre 1906, p. 2, col. 3)

ROCHEFORT

Le ministre demande d'extrême urgence les noms des surveillants techniques de la spécialité ajusteur mécanicien monteur, qui désireraient servir aux ateliers maritimes d'Haïphong, en remplacement du surveillant technique Bétizeau, rapatrié pour raisons de santé.

MARINE
(*La République des Charentes*, 6 janvier 1907, p. 2, col. 6)

ROCHEFORT

M. Simon, surveillant technique de 2^e classe, est désigné pour servir à Haïphong, et prendra passage sur le cargo-boat, qui quittera Marseille, le 15 janvier.

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

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

Liste française
Radiations

Quela, surveillant aux Ateliers maritimes,

Dépêches maritimes
(*L'Ouest-Éclair*, 10 mars 1907, p.4, col. 5)

LORIENT

COMMIS. — Le commis de 3^e cl. Pouillas, des directions de travaux, de Lorient, est désigné pour servir aux ateliers maritimes d'Haïphong.

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^o 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^o 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.

MARINE
(*La République des Charentes*, 29 mars 1908, p. 3, col. 5)

ROCHEFORT

— Le ministre demande d'urgence les noms des adjoints principaux du service des Constructions navales désireux d'être mis à disposition de M. le ministre des colonies pour occuper les fonctions de directeur des ateliers maritimes d'Haïphong en remplacement de M. Mézon qui a demandé son rapatriement.

Ministère de la marine
(*Journal officiel de la République française*, 21 octobre 1908)

Par décisions des 3 septembre et octobre 1908, MM. Simon (Pierre-Léon) et Malbert (Baptistin-Marius), surveillants techniques de 2^e classe détachés, le premier, du port de Rochefort, le second, du port de Toulon, aux ateliers maritimes d'Haïphong, ont été désignés pour continuer leurs services à l'arsenal de Saïgon*, en remplacement de M. Caté, rapatrié pour raisons de santé, et de M. Laridon, qui terminera, le 20 janvier 1909, la période réglementaire de séjour dans la colonie.

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 largeur 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 autres, pour l'usage du bassin. I

Les taxes de séjour dans le bassin sont les suivantes :

Occupation pendant 3 jours	150 p.
Occupation du 4 ^e au 12 ^e jour	20 par jour
Occupation du 13 ^e au 14 ^e jour	15 —
Occupation du 22 ^e au 30 ^e jour	10
Au delà du 30 ^e 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 VIOLETTE SUR L'INDOCHINE (JANVIER 1911)

.....
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 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 et 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 paiement 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'abîme 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 déficiences.
