

DOCKS DE HAÏPHONG

Ulysse Pila : 1868 : Maison à Marseille (transférée en 1876 à Lyon), puis Shanghai, Haïphong (1884), Nam Dinh (fermée en 1889) et Hanoï >

— ligne de vapeur Haïphong–Hong-Kong (arrêtée en 1889) et flotte fluviale au Tonkin.

— 1886 : président-fondateur Docks de Haïphong avec le soutien de la banque Cambefort et Saint Olive. Inauguration en 1889. Rachat en 1896 par l'État.

(John Laffey, « L'Impérialisme français en Extrême-Orient » [l'action des Lyonnais], in Jean Bouvier et René Girault, *L'Impérialisme français d'avant 1914*, Mouton et ÉHÉSS, Paris, 1976).

Philippe Devillers,
Français et Annamites,
Denoël, 1998, 518 pages.

[408] L'aménagement et l'équipement du port de Haïphong exigeaient de grands travaux. Par un contrat signé avec Paul Bert en août 1886, la maison U. Pila et Cie s'était vu céder des terrains et reconnaître pour vingt ans le droit exclusif d'y établir des magasins généraux, à charge pour elle de créer dans le port des appontements, un grand quai de débarquement, des magasins et des hangars. Les Magasins généraux avaient été ouverts le 4 février 1889. Il s'agissait là d'un véritable monopole, que Pila avait constitué en une société, la Société des Docks de Haïphong. Par un contrat passé avec elle le 8 décembre 1892, le protectorat [sous Lanessan] lui racheta et le monopole et la pro- [409] priété des Magasins. En même temps, la Société s'obligea à faire tous les travaux d'amélioration du port jusqu'à concurrence d'un million de francs. Le port put être alors, en 1894, doté de nouveaux appontements, de quais, de deux ponts tournants et d'un phare. La gestion du port fut confiée au service des Douanes.

Claire Villemagne,
Les chambres de commerce du Tonkin, 1884-1894,
Sociabilité culturelle ou mission économique ?
Colloque de mars 2006 à Paris

[...] Les désaccords entre les chambres de commerce et l'administration du protectorat s'illustrent surtout par la démission unanime de leurs membres. C'est la [société Ulysse Pila et Compagnie](#) qui éveille surtout les animosités : elle parvient à souder l'ensemble des négociants et entrepreneurs au Tonkin, en réaction à la création des Magasins généraux. Durant l'été 1888, l'annonce de leur ouverture prochaine cause une très vive émotion dans le commerce de la colonie qui dénonce la mise en place d'un dangereux monopole. Cette menace est si vivement ressentie que l'ensemble des commerçants d'Hanoï envoie au président du Conseil et aux Ministres de la Marine et des Affaires étrangères la dépêche suivante : « Ouverture Magasins généraux Haïphong

annoncée pour premier septembre : commerce Hanoï proteste contre ce **monopole illégal, ruineux pour Tonkin**. Denis frères, Lacaze, Vaillant, Fontaine [des distilleries (SFDIC)] et Quintart, Société Franco-Tonkinoise, Hommel, Aibicher, Bourgouin-Meiffre, Jeanning, Philippe et Cie, Daurelle, E. Delmas, Wibaux, Debrand, Godard et Cie, Charpantier, Voisin, H. Delmas, Blanc, Gayet-Laroche, Debeaux et Cie, Katischer, E. Koenig, Société fermière de l'opium [Saint-Mathurin], F.-H. Schneider, Service subventionné des Correspondances fluviales, Felonneau, Guillaume frères, Gillet, Leyret. » [xii] À son tour la chambre de commerce d'Hanoï se réunit en urgence et décide à l'unanimité d'appuyer cette pétition. Elle adresse également une dépêche au gouvernement : « Chambre de commerce Hanoï renouvelle énergiquement protestations contre monopole Magasins généraux Haïphong illégal, désastreux pour pays, mettant obstacle insurmontable au développement commercial. » [xiii]

Quelques mois plus tard, aucune solution n'a été trouvée. Lorsque le Journal officiel annonce le 11 février 1889 l'ouverture des Magasins généraux, la chambre de commerce d'Hanoï se réunit le soir même et adopte à l'unanimité la protestation suivante : « La Chambre de commerce de Hanoï : 1° considérant que le gouvernement de la métropole n'a pas cru devoir prendre en considération les protestation énergiques et légitimes que la Chambre de commerce de Hanoï lui a adressées ; 2° considérant que l'ouverture des magasins généraux ordonnée par le gouvernement de la métropole est une ruine complète pour le commerce et l'industrie au Tonkin ; la Chambre de commerce proteste énergiquement contre cette mesure inique. À la suite de cette protestation la Chambre de commerce a envoyé sa démission dans les termes suivants : En présence du peu de considération que le gouvernement de la métropole professe à l'égard des protestations de la Chambre de commerce de Hanoï, contre le monopole des Magasins généraux ; Les soussignés croient et estiment qu'il est de leur devoir et de leur dignité de se démettre des charges, dont avait bien voulu les investir l'administration du protectorat, en les appelant à siéger comme Membres de cette Chambre de commerce. En conséquence ils ont l'honneur de remettre leur démission à leur président. » [xiv]

Il faut noter que tous les membres de la Chambre de commerce assistaient à cette séance. Le lendemain, la chambre d'Haïphong adoptait la même attitude. « Considérant que dans ces conditions désastreuses pour tous, la Chambre de commerce a le pénible devoir de résumer les phases diverses de cette dure campagne de trois années et de déterminer devant l'opinion publique qui jugera les responsabilités de chacun ; la Chambre de commerce regrette que ses vœux et protestations s'appuyant à la fois sur la loi et sur le sentiment unanime de la colonie n'aient pas été pris en considération dans une affaire où se trouvent engagés les plus graves intérêts du pays. Et proteste de nouveau avec la dernière énergie, contre l'ouverture et l'exploitation des Magasins généraux, qui constituent un fléau pour la colonie et pour le monopole, entaché de nullité, supprime d'un trait toute liberté commerciale. « Les soussignés membres de la Chambre de commerce de Haiphong, vu la protestation votée dans la séance de ce jour par la Chambre de commerce, considérant que tous les vœux qu'elle a émis dans l'importante question des Magasins généraux sont restés sans effet, qu'une Chambre de commerce n'a aucune raison d'être alors que le gouvernement ne tient aucun compte des avis qu'elle donne dans les questions où elle est consultée, qu'il est inutile par conséquent de maintenir une institution dont les attributions sont purement illusoires, prient le Résident de bien vouloir accepter leur démission de membres des Chambre de commerce » [xv], d'où les modifications de statuts. [...]

Les membres des chambres de commerce d'Hanoï et d'Haïphong,
de leur création aux années Doumer
communication dans le cadre du colloque PDR/FOM (9 novembre 2007)
etudescoloniales.canalblog.com/

D'autres membres siègent au nom de grandes sociétés. Ernest Bancal siège à la chambre en tant que représentant de la maison Ulysse Pila et Compagnie. Arrivé à Haïphong en 1884, il y établit l'agence principale de la maison et des succursales à Hanoï et Nam Dinh. Lors de sa direction des comptoirs de la société Pila au Tonkin, le Protectorat signe avec celle-ci des contrats concernant la construction et l'exploitation de docks et de magasins centraux. À son décès en juillet 1890, l'hommage qui lui est rendu est unanime, car Bancal a su s'imposer sur la place d'Haïphong par ses liens avec la maison Ulysse Pila et Compagnie, et au-delà par sa personnalité propre :

« Ceux qui ont approché Bancal à cette époque, ont pu voir de quelle ardeur au travail il était capable, quelle intelligence il apportait dans la direction d'une des maisons les plus importantes du Tonkin. On l'a vu ensuite organiser les Docks, défendre pied à pied contre l'administration elle-même un contrat qu'elle voulait déchirer après l'avoir signé librement, et finir par avoir gain de cause, par vaincre toutes les résistances. Nous l'avons vu apporter à ce journal dont pendant deux ans et demi, il a présidé le conseil d'administration, toujours beaucoup de calme, de bon sens dans la discussion, et au milieu des intérêts divers, parfois passionnés, se montrer toujours d'une correction parfaite, ne jamais laisser percer ni impatience ni mauvaise humeur. Et dans toutes ces luttes, au milieu de tout son travail, Bancal savait se faire apprécier et du gouvernement et de la population entière. Pendant que l'administration le nommait conseiller municipal, le suffrage des électeurs le portait à la chambre de commerce. »

LETTRES DU TOIKIN
(De notre correspondant particulier.)
(*Le Temps*, 8 septembre 1886)

Hanoï, 28 juillet.

.....

Une autre maison française, qui a fait preuve d'une grande initiative au Tonkin, vient de proposer au gouvernement du protectorat de construire des magasins généraux et des appontements à Haï-Phong. Ces constructions, avec tout le matériel employé, deviendraient, dans un délai de vingt ans, la propriété de l'administration, qui a en outre le droit de rachat, sous certaines conditions, après une première période de cinq années. Voilà un pas sérieux fait dans la voie du progrès. Les tarifs à appliquer à ces magasins généraux sont soumis aux chambres de commerce de Haï-Phong et d'Hanoï, et il est à présumer que les marchandises d'exportation de peu de valeur, telles que le riz, par exemple, seront rayées de la liste ou jouiront de conditions tout à fait réduites. Si nous voulons lutter avantageusement sur le marché de Hong-Kong, il importe de favoriser la culture, qui est susceptible de prendre un très grand développement. Au-dessus de Son-Tay, vers le haut fleuve, d'une part, entre Chu et la plaine de Lang-Son, d'autre part, d'immenses terrains, restés incultes depuis l'invasion chinoise, s'étendent autour des anciens villages. Le Tonkinois plantera s'il trouve un débouché certain, s'il n'est pas écrasé par l'impôt sur les rizières, par les frais à Haï-Phong et par les droits de sortie.

AFFAIRES COLONIALES

Tonkin

(*Le Temps*, 5 octobre 1886)

.....
Après approbation du conseil de protectorat, M. le résident général a signé un contrat avec Ulysse Pila et Cie, pour la construction de magasins généraux à Haiphong. Il est bon de dire que chacun conserve sa liberté d'action et que l'établissement des magasins généraux ne constitue pas un monopole obligatoire ; mais le succès de l'entreprise est assuré, car le tarif fixé est tel que la tonne de marchandises, qui coûte annuellement 2 piastres de débarquement et de manipulations, ne coûtera plus que 2 francs ou 2 fr. 50, donnant ainsi une économie de 75 %.

Le concessionnaire va aménager les quais et construire des appontements avec grues reliés aux magasins par un chemin de fer Decauville. L'ensemble des constructions coûtera 2 millions de francs et couvrira une superficie de 120.000 mètres carrés. On remarquera que tout cela ne coûte rien au protectorat. Le service des magasins généraux sera ouvert dans quelques mois. M. Ulysse Pila, qui est en France actuellement, repart pour le Tonkin dimanche prochain par le paquebot-poste sur lequel le marquis Tseng doit prendre passage.

On ne peut trop signaler l'esprit d'initiative d'un de nos compatriotes Sans subvention, sans même avoir la certitude que Haiphong restera le port principal du Tonkin, M. Ulysse Pila n'hésite pas à jeter 2 millions dans la colonie. Il est bon d'ajouter qu'il appartient à cette phalange de négociants lyonnais qui a su détourner du marché anglais le commerce des soies d'extrême Orient.

M. Ulysse Pila est, en effet, le chef d'une des plus importantes maisons de Lyon pour le commerce des soies. Établi depuis de longues années à Shanghai, il a été un des premiers pionniers du Tonkin. Au lendemain de la paix, sa maison a envoyé un agent avec un convoi de marchandises à Lao-kaï et a ouvert ainsi les premières relations avec le Yunnan.

(*Les Archives commerciales de la France*, 23 octobre 1886)

Lyon. — Formation de la Société anonyme dite SOCIÉTÉ DES DOCKS DE HAIPHONG, à Haiphong (Tonkin), avec bureaux à Lyon. — Durée : 25 ans. — Cap. : 1.500.000 fr. — Délib. du 7 oct. 86.

LE TONKIN

Le port d'Haiphong. — La Société des Docks. — M. Ulysse Pila
(*Mémorial de la Loire*, 8 janvier 1887)

Nous trouvons dans le numéro du *Courrier d'Haiphong*, portant la date du 25 novembre, d'intéressants renseignements sur les travaux destinés à faire d'Haiphong un grand port commercial, et sur la constitution de la « Société des Docks d'Haiphong » dont M. Ulysse Pila est l'habile et dévoué promoteur.

L'article est intitulé : l'Avenir.

Après avoir payé son tribut d'hommages à la mémoire de M. Pau Bert, le *Courrier d'Haiphong* ajoute :

Avons confiance dans l'avenir, dans la promesse de la France. M. Bihourd, le nouveau résident général, poursuivra avec énergie l'organisation commencée. La prenant où elle en est restée, il saura la mener à bien.

Du reste, la France commerciale et industrielle, toujours lente à jeter les yeux sur ses colonies, avait déjà secoué sa nonchalance ordinaire et compris que le Tonkin était un champ tout prêt, ouvert aux tentatives les plus sérieuses.

M. Paul Bert est mort au moment où il allait recueillir les fruits de cette activité nouvelle, qui arrivait à lui les mains pleines de capitaux français, sous le patronage des noms les plus honorables de la métropole.

Ce n'étaient pas de simples faiseurs, monteurs d'affaires, remises en d'autres mains aussitôt que concédées. Chaque malle nous apportait et nous apporte encore des hommes de haute valeur, suivis de capitaux considérables.

À Haïphong nous n'avons qu'à continuer, à suivre notre voie de progrès sans nous inquiéter de l'avenir désormais assuré.

Haïphong existe, existera et sera grand dans le Tonkin pacifié.

Quand une ville se fonde au milieu de toutes les critiques, de toutes les discussions, et de toutes les controverses, c'est qu'elle est indispensable, que son utilité est démontrée et que rien ne pourra la détruire.

Aujourd'hui le temps de la lutte est passé. Haïphong n'est plus la ville proscrite à laquelle chacun reprochait ses marécages, sans vouloir lui donner les moyens d'en sortir. On a jeté définitivement les yeux sur elle. Notre Résident peut agir et faire tout le bien qu'il veut.

Dans quelques semaines, le port de commerce, les abattoirs, la douane, les postes et télégraphes seront debout ; dans quelques mois, nous verrons s'élever les ateliers de la Marine, les magasins généraux et les appontements.

Tout cela affirme notre ville et rend tout déplacement impossible.

Les journaux de France apportés par le courrier donnent mille détails sur les magasins généraux. Il semble que cette entreprise ait appelé d'une façon toute spéciale l'attention du monde financier français sur le Tonkin et sur Haïphong.

Quelques documents particuliers mis sous nos yeux nous paraissent tout particulièrement intéressants, et nous ne croyons pas commettre une indiscretion en les publiant à cette place.

Ils sont tous à la louange de la maison française qui a eu l'initiative et de ceux qui lui ont prêté le concours efficace de leurs noms et de leurs capitaux.

MM. Ulysse Pila et Cie ont attiré autour d'eux les maisons françaises les plus sérieuses et les mieux connues, en leur présentant simplement sans majoration aucune l'entreprise conçue par eux, et se réservant pour eux-mêmes la direction de l'affaire.

La Société est constituée sous le nom de : *Société des Docks d'Haïphong*.

Elle compte comme participants, à Lyon : MM. Aynard et Rüffer, banquiers, P. Galline et Cie, la Société lyonnaise [de] banque, la Société de l'omnium lyonnais, MM. Evesque et Cie ; Arthur Brölemann, président du tribunal de commerce ; Gustave Cambefort ¹, banquier ; A. Girodon ; M^{me} V^{ve} Morin Pons et Cie, banquiers ; le Crédit Lyonnais ; MM. Aimé Baboin, banquier ; Robin Rondel, banquiers ; Bonnardel, directeur des bateaux à vapeur du Rhône, etc., etc. ; à Marseille : MM. H. J. Bergasse, Albert Armand

¹ Gustave Cambefort (1843-1914) : oncle de Charles Cambefort, banquier à Lyon, puis Paris, administrateur d'une trentaine de sociétés dont les Docks et houillères de Tourane, président des Mines du Djebel-Ressas. Voir [encadré](#).

Marié à Louise Dambmann, sœur de Georges Dambmann, président de la [Compagnie lyonnaise d'exploration et d'études](#).

Père d'Émile Cambefort, associé-gérant d'[Émile Cambefort & Cie](#), Lyon-Saïgon, demi-gros en textiles, et administrateur des [Soieries F. Ducharne](#).

Banquier et commissionnaire en soieries à Lyon.

banquier, etc., etc. ; à Paris : le Comptoir d'escompte, la Banque de l'Indo-Chine, la Banque Maritime, le Crédit industriel et commercial, la Banque franco-égyptienne, la Banque de Paris et Pays-Bas, MM. A. Dehaynin, Mirabeau Paccard et Puerari, Vernes et Cie, Demachy et F. Seillière², Raffard, etc., etc.

Le conseil d'administration comprend MM. Aynard banquier à Lyon ; Denfert-Rochereau, directeur du Comptoir d'escompte ; Bergasse, président du conseil d'administration de la Société Marseillaise ; Saint-Olive banquier à Lyon ; Paul Raffard², juge au tribunal de commerce de Paris ; Girodon ; Ulysse Pila, négociant à Lyon.

Pour réunir des capitaux en grand nombre et les obtenir de ces grandes maisons, pour placer l'entreprise sous le patronage de ces puissances de la finance, il ne suffit pas d'apporter une affaire, même rémunératrice. Il y a un an, celui qui l'aurait tenté se serait heurté à un manque de confiance général basé sur l'incertitude de l'avenir.

Il n'en est plus de même aujourd'hui : on croit à l'avenir du Tonkin, à la grandeur de la colonie, à la prospérité du grand port commercial. C'est un revirement complet d'opinion qui doit nous inspirer de la confiance à nous qui, voyant les choses de près et n'ayant pas cette crainte de l'inconnu, — crainte toujours inspirée par l'éloignement — savons tout ce que le Tonkin bien administré peut offrir de ressources dans l'avenir.

BANQUE MARITIME³

(*Le Journal des finances*, 28 mai 1887)

(*Le Capitaliste*, 1^{er} juin 1887)

[...] L'établissement du protectorat de la France au Tonkin est de date récente. Tout y est donc à créer pour favoriser le développement si nécessaire des intérêts nationaux dans cette région. Afin de seconder les vues de l'administration du protectorat qui doit être aidé par les capitaux français dans cette voie d'organisation, nous avons pris part, avec le concours d'une maison d'Haiphong, à l'adjudication des services postaux sur les fleuves du Tonkin. Des offres inférieures aux nôtres l'ont emporté.

Nous avons pu manifester le bon vouloir que nous inspire cette entreprise coloniale en nous associant à la création de la Société concessionnaire des Docks et quais d'Haiphong. [...]

HAÏPHONG EN DÉCEMBRE 1888.

par E.L

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

.....
Établissements d'Haiphong. — En attendant, la marine possède à Haiphong un arsenal où se font les réparations de la flottille du Tonkin ; la douane y a ses établissements, et une société privée a construit, en deux ans, moyennant deux millions, des magasins généraux qui devaient et auraient pu s'ouvrir le 1^{er} septembre dernier, si l'on n'avait mis à la traverse un projet de rachat de ces magasins généraux par l'État, projet actuellement soumis à la commission du budget.

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

² Paul Raffard (1841-1895) : négociant en soie à la suite de son père, chevalier de la Légion d'honneur (*JORF*, 30 décembre 1889).

³ Banque maritime : émanation du Comptoir d'escompte de Paris.

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

Les Magasins généraux d'Haïphong
(*Paris-Capital*, 27 février 1889)

La Commission parlementaire chargée d'examiner le projet de loi relatif au rachat de la concession des Magasins généraux d'Haïphong, a conclu au maintien pur et simple du contrat passé avec les concessionnaires.

On sait que le gouvernement proposait de racheter la concession, moyennant 4 millions, dont 2.300.000 fr. pour remboursement des constructions et 1.700.000 fr., à titre d'indemnité.

Quelle jolie opération eût faite là la maison Ulysse Pila (de Lyon), à qui la concession a été accordée à titre gracieux, comme on sait. S'être donné la peine de demander une concession au Tonkin, probablement fructueuse dans l'avenir, mais soumise peut-être à un certain aléa, et, au bout de trois ans, se faire payer 1.700.000 francs, ce qui ne lui avait pas coûté une piastre... à moins que... quel beau rêve !

Il n'en reste pas moins acquis que la maison Ulysse Pila se trouvera en pleine possession d'une entreprise pour l'obtention de laquelle elle n'aura rien eu à déboursier et que, vraisemblablement, elle touchera en détail, en plusieurs exercices, la somme de 1.700.000 francs qu'elle aura failli toucher d'un seul coup.

L'ÉLECTION DE LA CHAMBRE DE COMMERCE À HAIPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 16 mars 1889)

Voici la liste patronnée par le *Colon*, qualifiée de liste des Magasins généraux.

CHAMBRE DE COMMERCE À HAIPHONG
Élections du 17 mars.

MM. Bancal, directeur de la Société des Docks ;
Berthoin, commerçant ;
Billoux, entrepreneur ;
Causse, de la maison Baud et Cie, commerçants ;
Daniel, de la maison Chaumont et Daniel, constructeurs ;
A[rnaud] Dreyfus, commerçant ;
Jame, agent de la maison Denis Frères ;
J.-F. Leroy, entrepreneur ;
L. Pila, agent de la maison U. Pila et Compagnie ;
Vézin, industriel.

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

Les chambres de commerce de Haïphong et de Hanoï ont, on s'en souvient, donné leur démission pour protester contre l'ouverture des Magasins généraux de Haïphong.

Les élections ont eu lieu, le dimanche 17 mars. M. L[ouis] Pila, de la maison Ulysse Pila et C°, concessionnaire des Docks, est passé le second sur la liste de Haïphong ; les autres élus sont : MM. [François] Jame, de la maison Denis frères ; Causse, Vézin, Daniel et Bleton. Il reste quatre membres à nommer au scrutin de ballottage. Le candidat qui a obtenu le plus grand nombre de suffrages est M. Bancal, directeur des Docks. Il y a là une manifestation très significative qui indique que le commerce d'Haïphong reconnaît l'utilité d'une institution contre laquelle il a si énergiquement protesté au début.

TRAVAUX EFFECTUÉS PAR CHARLES VÉZIN
AU TONKIN ET EN ANNAM (1886-1900)

Achèvement des casernes d'infanterie de Hanoï : 4 corps de bâtiments ;
Poudrière de Hanoï ;
Bâtiments civils de Hanoï : 4 corps de bâtiments ;
Chemins de fer Phu-lang-Thuong-Langson : 105 km ;
Quais de Hanoï
Adduction d'eau et d'égouts de la ville de Hanoï : 4 MF ;
[Docks de Haïphong](#) ;
Ponts à tablier métallique du ch. de fer de Hanoï à la porte de Chine ;
Pont de Hué.

UN COLON DE LA PREMIÈRE HEURE : M. BANCAL

M. Ernest Bancal, directeur des Docks de Haïphong, est mort le jeudi 10 juillet 1890, à 3 heures du matin.

Arrivé en 1884, comme agent de MM. Pila et Cie, M. Bancal établissait à Haïphong l'agence principale de la maison, et des sous-agences à Hanoï, à Nam-Dinh.

C'est pendant qu'il dirigeait les comptoirs de la maison Pila au Tonkin que le Protectorat a signé avec elle les contrats des docks, des magasins centraux, qui témoignaient de la confiance qu'elle avait su inspirer à l'administration.

On l'a vu ensuite organiser les docks, défendre pied à pied contre l'administration elle-même un contrat qu'elle voulut déchirer après l'avoir signé librement, et finir par avoir gain de cause, par vaincre toutes les résistances.

On l'a vu apporter toujours beaucoup de calme, de bon sens dans la discussion, et au milieu d'intérêts divers, parfois passionnés, se montrer toujours d'une correction parfaite, ne jamais laisser percer ni impatience ni mauvaise humeur.

Et dans toutes ces luttes, au milieu de tout son travail, M. Bancal savait se faire apprécier et du gouvernement et de la population entière. Pendant que l'administration le nommait conseiller municipal, le suffrage des électeurs le portait à la chambre de commerce. C'était la consécration de son influence légitime et des sympathies dont il était entouré.

C'est au moment où aux docks, aux magasins centraux, M. Bancal voyait le succès répondre à ses efforts, que la mort est venue l'arracher à l'affection de ses amis

Par la foule qui l'a accompagné à sa dernière demeure, on a pu voir combien le deuil était général.

Toute la ville s'était rendue à la maison mortuaire, direction des Docks, sur la rive droite du canal, et a accompagné le corps au cimetière où il a été transporté directement, après une courte cérémonie religieuse.

M. Bonnal, résident supérieur p.i., de passage à Haïphong, avait tenu à assister aux obsèques. Le deuil était conduit par M. Chavassieux, résident-maire, M. P Devaux, ami de M. Bancal, M. Ch. Wehrung ⁴, inspecteur des docks, M. J.-B. Malon, agent de la maison U. Pila, M. E. Labeye, chef de service aux docks.

Au cimetière, M. Chavassieux, résident-maire, a dit un dernier adieu à M. Bancal.

.....
(*L'Avenir du Tonkin*, 1^{er} juillet 1938 : Chronique rétrospective)

LETTRES DU TONKIN
(*Le Temps*, 18 août 1890)

De notre correspondant particulier :
Haïphong, 12 juillet 1890.

.....
C'est pour nous, colons de la première heure, une impression pénible au point que je ne saurais la dépeindre, que de voir nos rangs s'éclaircir peu à peu.

Avant-hier, nous rendions les derniers devoirs à l'un des nôtres, M. Ernest Bancal, directeur des docks d'Haïphong, enlevé en quelques heures, à l'âge de trente-deux ans, par un accès pernicieux.

Toute la population civile d'Hanoï assistait aux obsèques, et, sur la tombe, M. Chavassieux, résident maire, parlant au nom de l'administration, de la chambre de commerce et de la municipalité, a retracé la carrière si bien remplie de M. Bancal.

Après lui, MM. Devaux, avocat, et Malon, chef des comptoirs de la maison Ulysse Pila et Cie, dont M. Bancal avait fait partie, ont adressé des adieux touchants au défunt.

Jean-Baptiste MALON, directeur

HAÏPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 15 novembre 1893)

Parmi les travaux imposés à la Société des Docks comme conditions du rachat de son monopole se trouve la construction d'un hôtel des Postes.

Le nouvel édifice comprendra l'ancien bâtiment transformé qu'occupait le directeur des Douanes et deux ailes neuves allant de la rue Paul-Bert à la rue de la Mission.

La construction de ces nouveaux bâtiments a été confiée par M. Malon, directeur de la Société des Docks, à M. Grandmange, architecte.

Haïphong
ACHÈVEMENT DU PONT
(*L'Avenir du Tonkin*, 14 novembre 1894)

M. et M^{me} Malon ont donné un dîner de cinquante couverts à l'Hôtel du Commerce*, samedi dernier, pour fêter l'achèvement du pont métallique tournant construit sur le canal Bonnal, entre la rue Paul-Bert et la rue de Marseille.

⁴ Charles Wehrung (1854-1932) : correspondant du *Temps* et ancien négociant au Tonkin. Voir [encadré](#).

La grande salle de l'hôtel était admirablement décorée ; les fleurs y étaient semées à profusion et, pour la circonstance, les lampes électriques habituelles avaient été renforcées. Les cartes de menu portaient une petite photographie du pont de façon à constituer un souvenir pour chaque invité. Nous exposons cette photographie dans notre salle des dépêches.

Au dessert, M. Malon a rappelé que c'était un usage séculaire de fêter, le verre en main, l'achèvement de constructions d'une certaine importance, puis il a, en quelques mots, expliqué l'origine des travaux entrepris par la Société des Docks d'Haïphong qu'il représente au Tonkin :

« Le pont de la rue Paul-Bert, a dit M. Malon, n'est pas un ouvrage isolé ; il figure en fin de liste d'une première série de travaux d'intérêt général déjà exécutés et appartenant à un programme d'ensemble arrêté par le gouvernement, programme qui, heureusement pour Haïphong, sera accompli en entier.

« Si nous nous reportons, par la pensée, à ce qu'était notre ville il y a seulement huit ans, nous n'y voyons que rues à peine ébauchées au milieu de marécages ! C'est l'époque où M. le résident Donnai creusait ce canal sur lequel on édifie aujourd'hui des ponts tournants, canal destiné à faciliter la navigation et à fournir le remblai dont la ville avait grand besoin ; c'était aussi l'époque où l'établissement de magasins généraux, concédés par Paul Bert, amenait dans cette contrée les capitaux de M. Ulysse Pila et de ses amis et, avec eux, les vastes ateliers de MM. Chaumont et Daniel, devenus plus tard ceux de MM. Porchet et Cie.

« Mais pour rémunérer ces capitaux, le résident général avait créé un monopole et infligé des taxes spéciales aux marchandises d'importation et d'exportation. Naturellement, le commerce protesta, et ses pétitions furent d'autant plus vives qu'aux taxes des Docks vinrent s'ajouter les lourdes charges du tarif douanier protectionniste.

« Telle était la situation que M. de Lanessan a grandement améliorée en supprimant ce monopole impopulaire. Et comme la ville d'Haïphong avait été plus particulièrement atteinte par l'ancien contrat, c'est elle que M. le gouverneur général a fait bénéficier des travaux prévus aux nouvelles conventions. »

Après avoir constaté que, durant trop longtemps, on a fait du provisoire qui a fini par coûter très cher, M. Malon a ajouté : « Les travaux nouvellement achevés ou en cours d'exécution, et ceux qui vont suivre (et je ne parle pas exclusivement des constructions de la Société des Docks, mais aussi de toutes celles entreprises ou décidées ces derniers temps), toutes ces constructions, dis-je, n'ont pas seulement pour elles leur qualité propre de choses d'intérêt général ; elles montrent encore aux mandarins et au peuple annamite ce que peut créer une nation civilisée ; elles affirment surtout, par leur caractère définitif, que la France a la ferme intention de maintenir son drapeau là où ses soldats l'ont courageusement planté. »

Enfin, M. Malon a remercié M. Rodier, résident supérieur, de « l'intérêt constant qu'il accorde à toutes ces entreprises », puis il a terminé par un toast aux femmes françaises dont « la présence transforme ces rives lointaines en une nouvelle patrie. »

M. Laroze, résident-maire, parlant ensuite au nom de M. le résident supérieur, que des occupations urgentes ont retenu à Hanoï, a félicité M. Malon et les constructeurs, MM. Porchet et Cie, de leur œuvre commune et il a bu à l'union de tous, officiers, colons, fonctionnaires. représentés à cette fête de l'industrie locale.

Ces deux allocutions ont été très applaudies.

Par le *Chandernagor*, vapeur de la Compagnie nationale, partira pour France, le corps de M Bancal, ancien représentant Je MM. Pila et Cie à Haïphong, ancien directeur de la société des Docks, récemment exhumé.

Nous adressons un dernier adieu à la dépouille de l'ami, qui, comme beaucoup d'autres, eut tant d'idées à combattre, tant de controverses à soutenir à un moment où commençait l'expansion de la colonie, amenant avec elle ses luttes et ses progrès journaliers.

DOCKS DE HAÏPHONG (*La Cote de la Bourse et de la banque*, 25 juillet 1895)

L'assemblée générale des actionnaires de la Société des Docks de Haïphong a eu lieu à Lyon le 17 courant.

Il résulte du rapport présenté à cette réunion que le compte de profits et pertes, qui était au 31 décembre 1893 de fr. 1.731.823 03

a été ramené au cours du dernier exercice à 1.695.704 37

En diminution de 36.118 46

ce qui s'explique par ce fait que la société, tout en n'ayant plus d'exploitation productive, a conservé des charges fiscales et d'intérêt.

En revanche, les intérêts acquis à la Société pendant l'exercice par la somme principale due par le protectorat se montent à 234.313 fr.

Les actionnaires ont reconnu que la proposition de mise en liquidation de la société n'était qu'un acte de délicatesse et de réserve de la part du conseil. La liquidation a été renvoyée à une date ultérieure, jusqu'à ce que les travaux entrepris pour l'État soient achevés et qu'on ait trouvé un mode de répartition pour un capital amortissable en dix-huit ans.

On a voté l'approbation des comptes de l'année 1894 et la distribution d'un dividende représentant le solde des intérêts arriérés, soit de 1.172 francs 03 par action de 25.000 fr.

Enfin, M. Canavy a été réélu commissaire.

Société des Docks de Haïphong (*Le Journal des débats*, 28 juillet 1895)

L'assemblée générale a eu lieu, à Lyon, le 17 juillet, sous la présidence de M. Ulysse Pila.

Depuis la convention passée avec le protectorat de l'Annam et du Tonkin, la Société des Docks de Haïphong ne continue à exister qu'en vue d'assurer la bonne exécution du contrat, qui a divisé le paiement de son prix de rachat en vingt annuités et lui a imposé, en outre, la charge de travaux publics, dont le montant s'élève à un million de francs.

À ces deux points de vue, la société a continué en 1891 son fonctionnement normal, et dès le 28 juillet courant, conformément aux accords intervenus, elle a mis en paiement une répartition de 1.172 fr. 03, par action, soit 1.125 fr. 15 net d'impôts.

Le bilan qui a été présenté aux actionnaires fait ressortir au compte de profits et pertes un solde de 1.695.704 fr. 57, contre 1.731.823 fr. 03 pour l'exercice 1893. Cette diminution de 36.118 fr. 46, qui s'explique par ce fait que la société, tout en ne possédant plus d'exploitation productive, a encore certaines charges d'administration, a amené le conseil à présenter à l'assemblée une proposition de liquidation anticipée.

Mais, après un échange d'explications, il a été décidé que cette mesure ne serait exécutée qu'après l'achèvement complet de l'entreprise des travaux publics au Tonkin et que, jusqu'à cette époque, le conseil resterait chargé d'effectuer, pour le compte de la société, les répartitions d'actif.

HAIPHONG
PERMUTATION PROJETÉE ENTRE LES DOCKS ET L'HÔPITAL
(*L'Avenir du Tonkin*, 18 avril 1895)

Démolir, défaire ce qui existe, tel semble être le mot d'ordre des Travaux publics.

Après le piteux échec du comblement du canal Bonnal, voilà qu'on veut maintenant, paraît-il, transporter les Docks à l'Hôpital et l'Hôpital aux Docks.

Dire que ce projet n'a dû être étudié que superficiellement, ce serait s'avancer peut-être beaucoup, car il saute aux yeux de toute personne connaissant tant soit peu Haïphong qu'il n'a pas été étudié du tout.

En présence de l'énorme dépense qu'occasionnerait un tel bouleversement, on pourrait croire qu'il s'impose pour des raisons majeures, telles que l'intérêt général de la colonie, le souci de la défense du port, de la sécurité ou de la santé publique ; il n'en est rien.

On donne comme principale raison de ce changement que les Docks sont au bout de la ville ; c'est vrai, car c'est généralement là qu'ils sont ; à Paris, on en trouve à la Villette, à Saint-Ouen et très peu près des grands boulevards, bien que des magasins aient pris comme enseignes Docks de la cordonnerie, du campement, etc.

Au bout de la ville, quelle belle raison sur le papier, mais comme elle tient peu debout, quand la ville est grande comme un mouchoir de poche.

Si nous prenons comme point central d'Haïphong, le square Paul-Bert, il faut bien cinq minutes en pousse-pousse pour se rendre de cet endroit aux Docks.

Et puis, qui nous dit que les Docks ne se rapprocheront pas du centre par suite de l'extension de la cité ?

Est-ce qu'à une époque, qui n'est pas si lointaine que cela, la maison de Joseph Sanh n'était pas un dehors de la ville ? Elle est presque au milieu maintenant.

Mais quel besoin a-t-on d'installer un quai et des hangars de débarquement auprès de l'hôtel de la Résidence, en plein centre (actuel) ?

Est-ce que les gares de marchandises débouchent ordinairement sur les grands boulevards ? Ne les relègue-t-on pas plutôt dans la banlieue ?

Les gouvernements précédents avaient pensé qu'il convenait de réunir les magasins généraux et les magasins centraux de la marine pour que toutes les manipulations de marchandises puissent se faire au même point, en se servant des mêmes appontements.

Ce qui paraissait logique alors ne l'est plus à présent : comme tout change avec le progrès !

D'un autre côté, le canal qu'on parlait de combler, comme un ingénieur parlera un jour de combler celui de Suez, pour faciliter les communications entre l'Afrique et l'Asie — semblait avoir été creusé exprès pour faciliter le déchargement des jonques ; il est jugé inutile dans les nouveaux projets.

Et puis, a-t-on réfléchi que l'on allait ainsi mettre la bouillie d'opium au milieu de la ville ?

Et le magasin à pétrole, qui n'a pas coûté moins de 70.000 \$ à construire, où le transportera-t-on ? Après l'avoir démoli naturellement ; car faire et défaire c'est toujours travailler, selon les principes d'économie politique qui ont cours en ce moment, et surtout, c'est dépenser et faire circuler l'argent.

Nous ne supposons pas un seul instant qu'on voudra le conserver tel quel lorsque l'Hôpital se trouvera à côté.

Parmi les arguments mis en avant pour justifier le déplacement des Docks se trouve celui de la difficulté d'accostage. Mais nous ferons observer que pour supprimer cet inconvénient, il n'y aurait qu'à faire travailler pendant quelques jours, sur place, la drague que viennent de recevoir MM. Marty et d'Abbadie.

Le temps est aux économies, répète-t-on, et c'est probablement pour cela qu'on parle immédiatement de démolir des magasins qui répondent absolument aux besoins du commerce.

On s'apercevra de leur utilité quand il faudra loger ailleurs les marchandises entassées dans les Docks.

Bref, admettons la question de remplacement de l'hôpital réglée conformément au projet ; la ville se trouvera sous le vent de cet établissement dangereux pendant toute la durée de la mousson du Sud-Ouest.

On n'a sans doute pas pensé à cela, pas plus qu'avant d'engager d'aussi grandes dépenses on n'a songé qu'à une heure et demie on avait Quang-yên et son hôpital, situé dans toutes les conditions d'hygiène et de salubrité possibles.

Mais si l'on doit construire quand même un hôpital à Haïphong parce qu'il est compris dans le programme des travaux, bâtissez-le alors à Do-son, sur un mamelon, au bord de la mer ; les fiévreux ne s'y trouveraient peut-être pas très bien les premiers jours, mais on serait certain d'éviter les accès pernicioeux qui font tant de victimes à Haïphong.

Naturellement, il faudrait un tramway pour relier Do-son à Haïphong, mais on le réclame assez, et comme il se fera quand même, on l'établirait un peu plus tôt et tout le monde serait content.

Somme toute, l'idée de ce chassé-croisé entre l'Hôpital et les Docks est assez baroque, et comme il s'agit d'une dépense au bas mot de trois millions, nous espérons que M. le gouverneur général ne donnera pas son autorisation à ce changement que personne ne désire et qui ferait une brèche si sensible au budget de la colonie.

M. DE LANESSAN
ET LA COMMISSION DU TONKIN
(*L'Avenir du Tonkin*, 11 juillet 1896)

Nous lisons dans le *XIX^e Siècle* :

On n'a pas oublié le tapage que firent certains ennemis politiques ou personnels de M. J.-L. de Lanessan autour de l'administration de l'ancien gouverneur général de l'Indo-Chine, lors de la discussion de l'emprunt du Tonkin.

Ne tenant aucun compte ni des auditions particulières dans lesquelles M. de Lanessan avait accepté le gouvernement général de l'Indo-Chine, ni des pouvoirs exceptionnels dont il avait été investi, ni des services éminents qu'il rendit à l'Indo-Chine et à la France pendant son séjour à Saïgon et à Hanoï, ses adversaires épluchèrent un à un tous les actes de son administration et prétendirent y trouver d'innombrables irrégularités.

Tout cela fut réuni, commenté et grossi dans un rapport de M. Camille Krantz, qui provoqua la nomination, par la Chambre, d'une commission d'enquête où M. Krantz lui-même fut introduit et à laquelle on confia le soin de passer au crible toute la gestion administrative de M. de Lanessan et de ses prédécesseurs.

À peine cette commission eut-elle commencé ses travaux que le bruit se répandit qu'elle cherchait en vain les prétendues irrégularités attribuées à l'ancien gouverneur général de l'Indo-Chine, et que M. Rousseau lui-même, en prenant la succession de M. de Lanessan, avait dû, non-seulement approuver et exécuter les contrats signés par ce

dernier, mais qu'il avait, par des déclarations formelles, reconnu ses actes comme conformes aux pouvoirs inscrits dans le décret du 21 avril 1891.

On apprit bientôt aussi que toutes les dépositions faites devant la commission du Tonkin établissaient l'utilité de divers actes administratifs de M. de Lanessan.

Il ne restait donc rien de tous les reproches, de toutes les insinuations, de toutes les attaques auxquelles notre éminent collaborateur avait été en butte pendant plusieurs semaines.

La commission vient, à son tour, de le reconnaître en nous faisant connaître officiellement son avis sur l'une des affaires que le rapport de la commission du budget avait le plus vivement reprochée à M. du Lanessan : celle du rachat des docks d'Haïphong.

D'après le rapport de M. Krantz, qui, sans aucun doute, avait été fort mal renseigné et peut-être par des gens intéressés à l'induire en erreur —, M. de Lanessan avait dépassé la limite de ses attributions et imposé au Protectorat des charges qu'aucune raison suffisante ne justifiait.

Or, voici d'après une note communiquée hier soir aux journaux, la décision prise par la commission au sujet de cette affaire :

« La commission d'enquête sur les marchés passés par le protectorat de l'Annam et du Tonkin a statué ce matin sur les contrats relatifs aux docks et aux magasins centraux d'Haïphong et à l'acquisition de la maison Bouchet ; elle a déclaré que les opérations étaient avantageuses tant à l'État qu'au Protectorat et que rien ne s'opposait à ce que les paiements stipulés par le traité fussent effectués ».

M. de Lanessan avait lui-même, dans ce journal, répondu victorieusement, nos lecteurs se le rappellent, à toutes les critiques dont son administration avait été l'objet.

Il ne nous déplaît pas de voir qu'une commission nommée sur la demande de ses ennemis reconnaît la légitimité et l'utilité des actes de son administration.

HAÏPHONG (*L'Avenir du Tonkin*, 30 septembre 1896)

Par dépêche.

Haïphong, le 29, 5 h. du soir.

Hier, vers 4 heures, un terrible accident a failli coûter la vie à une centaine de personnes de Haïphong. L'appontement flottant des docks était tellement chargé de curieux qu'il faillit sombrer. Toute cette foule était attirée par l'arrivée de la troupe théâtrale. Le courrier a mis près de deux heures à accoster; les passagers ne purent débarquer qu'après deux heures d'attente ; la passerelle avait pris feu et l'incendie gagnait déjà les bastingages lorsque les pompes de la Douanes et de la milice mises en batterie vinrent mettre fin à cet embrasement général. Aucun accident de personnes.

BIBLIOGRAPHIE (*Le Journal des débats*, 16 avril 1899)

La Quinzaine coloniale, organe de l'Union coloniale française, 44, rue de la Chaussée-d'Antin, Paris. Paraissant le 10 et le 25, sous la direction de M. Joseph Chailley-Bert. Secrétaire de la rédaction, Charles Noufflard. Sommaire du numéro du 10 avril 1899 :

[Le Port du Tonkin, par M. J.-B. Malon, président de la chambre de commerce de Haïphong.](#) Bulletin de la Quinzaine L'Institut colonial international. Réorganisation des

services de l'Indo-Chine : La Direction de l'Agriculture et du Commerce en Indo-Chine; Annonce d'une vente de coton du Soudan. L'Outillage économique de la Tunisie (2e article) Les Chemins de fer. Documents et articles spéciaux. Le Congrès de géographie d'Alger. Bulletin de l'Union coloniale française. Cours libres d'enseignement colonial.

Prix du numéro : 60 centimes.

AU TONKIN
(*Le Journal des débats*, 21 juin 1899)

Au cours du récent voyage qu'il vient de faire au Tonkin, M. Doumer a reçu les membres de la chambre de commerce de Haïphong. Il a été naturellement question de l'outillage de ce port. Le gouverneur général a dit qu'une grue de vingt tonnes pour les colis lourds serait bientôt installée.

La future gare du chemin de fer sera édifée dans le quartier des magasins chinois avec un pont fixe sur le song Tam-Bac ; une voie industrielle desservant les quais viendrait jusqu'aux docks. Le nouveau conseil municipal sera d'ailleurs appelé à délibérer sur cette importante question.

Quant aux moyens de communication entre Haïphong et Do-Son, le gouverneur général a déclaré qu'il était favorable à l'établissement d'un tramway sur route. Il a ajouté que la question d'Haïphong port de commerce du Tonkin n'était plus discutée.

Cette déclaration a dû réjouir les habitants de Haïphong car, bien que leur ville mérite de rester le véritable port du Tonkin, la question a été, récemment, assez vivement discutée. Ce n'était guère, du reste, le moment d'engager un tel débat. Comme l'écrivait en avril dernier, dans la *Quinzaine coloniale*, M. J.-B. Malon, président de la chambre de commerce de Haïphong, « trop d'intérêts respectables sont déjà engagés à Haïphong, et les communications de cette ville par les fleuves et les canaux du Delta avec Hanoï, Nam-Dinh et Haïdzuong sont trop commercialement pratiques pour qu'on abandonne cet emplacement. » Une autre raison encore venait fortifier cette opinion. Dès 1896, M. le gouverneur Rousseau a décidé la mise en adjudication des travaux destinés à utiliser le Cua-Nam-Triou pour entrer à Haïphong, et cela sur le vu des conclusions d'une commission technique nommée en 1894 par M. de Lanessan. Ce n'est pas quand on est en train de procéder à des travaux qui doivent améliorer encore le port d'Haïphong qu'il est raisonnable de songer à l'abandonner ; aussi constatons-nous avec plaisir que la question n'est plus agitée. Haïphong doit rester et restera le port commercial du Tonkin, comme Saïgon est celui de la Cochinchine et Changhaï celui de la région du Yang-Tsé.

CHAMBRE DE COMMERCE DE HAIPHONG
Procès-verbal de la 198^e séance du 12 avril 1901
(*L'Avenir du Tonkin*, 16 mai 1901)

.....

1^o Question des Docks

Lecture est donnée du rapport de M. Coqui au sujet du nouveau contrat passé entre l'administration des Douanes et Régies et MM. P. Briffaud et Cie, pour les manipulations à effectuer sur les marchandises entrant et sortant de Haïphong.

Après quelques observations de plusieurs membres de la chambre de commerce et sur l'avis de M. Coqui, il est décidé à l'unanimité que la discussion définitive sur les articles du contrat sera renvoyée à une séance ultérieure, après que chacun des

membres de la chambre aura joint au rapport qui lui sera remis, les observations et desiderata qu'il croira devoir formuler.

Communications diverses

A. — Outillage du port de Haiphong.

M. Freynet expose à la chambre que, ayant reçu tout dernièrement deux colis pesant ensemble 18 tonnes pour lesquels il était stipulé que le débarquement était à la charge du destinataire, il a demandé son tarif à l'entrepreneur des Docks. Celui-ci lui a demandé 35 p. par tonne pour des colis de 10 tonnes. Ce tarif est réellement exagéré ; cependant, on ne peut faire autrement que de l'accepter par suite du monopole que possède l'entrepreneur et aussi du manque absolu dans le port d'un engin puissant, réclamé depuis si longtemps pour enlever les colis lourds.

M. Brunet dit que l'entrepreneur des Docks motive l'élévation de son prix sur les risques qu'il est obligé de courir.

M. Freynet estime que c'est une mauvaise explication et que la vraie raison est plutôt le manque de moyens de débarquement.

Il propose donc à la chambre de demander à l'Administration d'interroger MM. Marty et d'Abbadie pour connaître les moyens que ceux-ci peuvent fournir aux navires pour le débarquement des colis lourds.

M. d'Abbadie expose que MM. Marty et d'Abbadie ont déjà été pressentis par les Travaux publics, mais d'une façon vague, au sujet du débarquement des colis lourds. C'est même un peu à cause de cela que ces Messieurs ont fait construire la digue qui existe actuellement dans leurs ateliers.

Enfin, la chambre décide de rappeler à M. le résident supérieur la promesse faite par M. le gouverneur général à la chambre au cours de la visite qu'elle lui fit en mai 1899, au sujet de l'outillage du port, dans lequel figure en première ligne la construction d'un appareil de levage de 25 tonnes.

Cette promesse est inscrite au procès-verbal de la 181^e séance, du 18 mai 1899.

PAUL DOUMER SITUATION DE L'INDOCHINE (1897-1901)

[219] 4. — TRAVAUX EXÉCUTÉS SUR L'EMPRUNT DE 80 MILLIONS (Lois des 10 février 1896 et 26 décembre 1898)

Il y a lieu de distinguer deux catégories de travaux : 1^o ceux qui ont été exécutés en vertu de contrats antérieurs à la loi d'emprunt ; 2^o les travaux neufs entrepris après le vote de l'emprunt.

1^o TRAVAUX EXÉCUTÉS EN VERTU DE CONTRATS ANTÉRIEURS

Ces travaux pour lesquelles on a dépensé, de 1896 à 1901, environ onze millions de francs comprennent :

1^o les travaux exécutés par la Société des Docks de Haiphong, achevés par M. Malon, et comprenant notamment :

Les remblais effectués dans l'enceinte des Docks,

La construction d'un pavillon pour le directeur des Douanes,

La construction d'un logement pour un officier d'administration,

L'édification de logements pour les employés des Douanes.

La construction d'un magasin d'armes.

Le transfert aux Docks des anciens magasins des Douanes,

La construction d'un hangar pour la réparation des caisses à pétrole,
La construction d'un magasin à opium et de son annexe,
La construction de l'hôtel des Postes et Télégraphes de Haïphong,
L'édification du Commissariat et de deux postes de police à Haïphong,
L'établissement d'un appontement sur le Cua-cam,
La construction du quai Paul-Bert, à Haïphong,
La caserne de la Garde indigène et le logement de l'Inspecteur,
Le pont sur le Lach-tray,
Le phare des Norways,
Le pont Paul-Bert,
Le pont des Marchés,
L'établissement de cuisines, de dépendances et de cabinets d'aisance aux Docks,
La construction d'un étage à la Résidence de Haïphong,
La construction d'un appontement en face le Gouvernement Général, à Haïphong.

Ces travaux étaient, antérieurement à l'emprunt, payés par annuités. Depuis, ce qui restait dû, tant à la Société des Docks qu'à M. Malon et s'élevant à 1.050.000 fr., a été payé et imputé sur les fonds d'emprunt.

Jean GOUBIER,
ancien agent des Messageries maritimes,
entrepreneur des Docks

CHAMBRE DE COMMERCE DE HAÏPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 7 août 1905)

.....

1° Questions des Docks.

Travaux à exécuter aux Docks. — M. Gabier [Goubier], entrepreneur des docks, prié de venir à titre consultatif, assiste à cette partie de la séance.

Le Président donne lecture d'une lettre de l'entrepreneur des docks désignant par ordre d'urgence les travaux à exécuter.

Un des paragraphes de l'art V du contrat des docks oblige la chambre de commerce de Haïphong à réparer et à maintenir en bon état d'entretien à ses frais et sans aucune charge ou risque pour l'administration les bâtiments et le matériel d'exploitation des docks pris en charge après inventaire dans l'état où ils se trouvaient.

D'après cet article, la chambre de commerce serait tenue, en raison même de sa responsabilité, à procéder sans retard à ces réparations, mais d'autre part, l'art 19 l'oblige à la constitution d'une caisse de réserve d'une importance de 20.000 \$ au minimum et de 50.000 \$ au maximum, après quoi le bénéfice net de l'exploitation sera versé au trésor.

La Chambre estime qu'elle ne doit pas s'arrêter à cette obligation qui n'est que subsidiaire de celle plus urgente imposée par l'art. 4.

Elle décide en conséquence l'exécution des différents travaux reconnus les plus urgents tout en en référant à M. le résident supérieur.

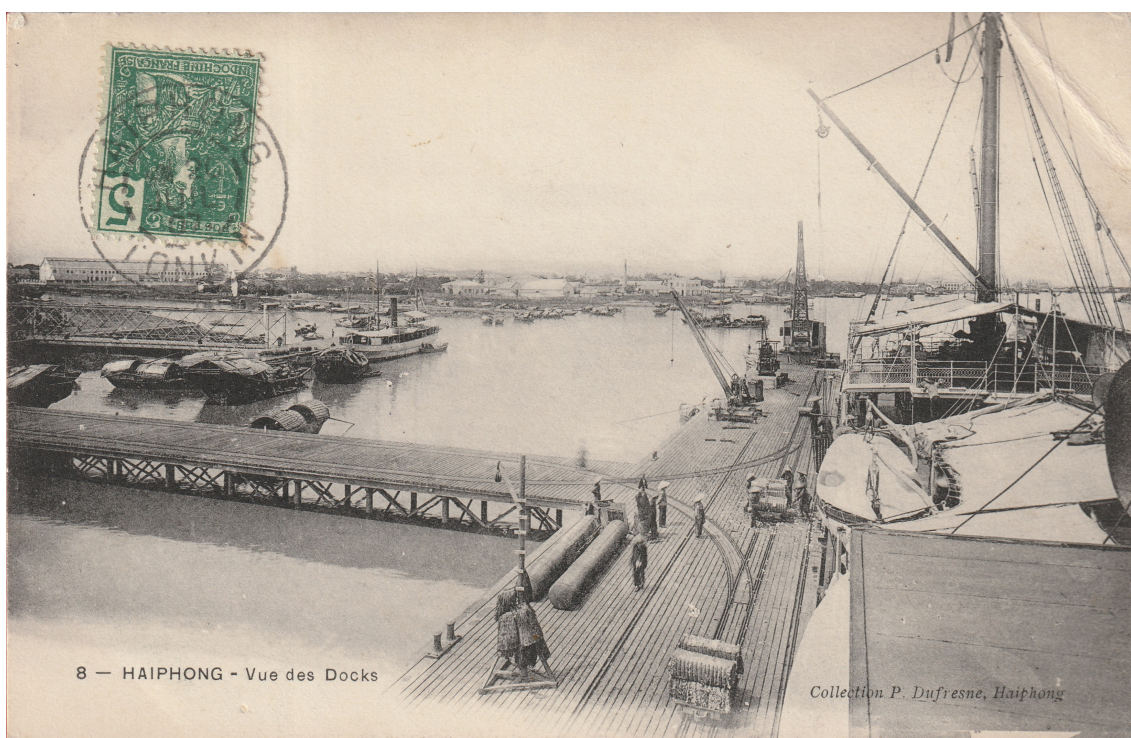
Elle décide, en outre, en principe, le déplacement de la porte d'entrée des docks pour la reporter un peu plus loin vers les appontements.

Factures particulières de l'entrepreneur des docks. — Jusqu'ici les factures, particulières à l'entrepreneur des docks avaient été présentées à l'Administration des Douanes avec la signature du Président de la chambre de commerce. La chambre,

consultée par son président, ne voit pas l'utilité d'intervenir dans les opérations qui concernent spécialement et uniquement l'entrepreneur.

Elle décide en conséquence que l'entrepreneur n'aura plus à faire intervenir la chambre dans ses règlements et laisse au président le soin de régulariser administrativement cette question.

Tarif réduit spécial pour l'Entrepôt provisoire dans les docks des colis destinés à l'Exposition de Marseille. [...].



Haiphong. — Vue des docks (coll. P. Dufresne, Haiphong)



Coll. Olivier Galand
Haiphong. — Vue des docks (Planté, éditeur, Saïgon)

CHAMBRE DE COMMERCE DE HAÏPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 15 février 1906)

2. — Questions concernant les docks :

Contrat de la chambre de commerce avec M. Goubier, son entrepreneur

Dans sa séance du 1^{er} décembre 1905 dernier, la chambre de commerce de Haïphong avait chargé M. Gage, son président,

en lui donnant pleins pouvoirs à ce sujet, l'arrêter les clauses du nouveau contrat à intervenir entre la chambre de commerce et M. Goubier à la suite de l'approbation par le ministère du nouveau tarif des Douanes.

Après lecture, la chambre, à l'unanimité, approuve le nouveau contrat passé après consultation de l'avocat de la chambre de commerce, par M. Gage, au nom de la chambre, avec l'entrepreneur des docks, M. Goubier.

.....

Déplacement du [magasin à pétrole](#)

À plusieurs reprises, la chambre de commerce s'était préoccupée de la situation, pleine de dangers du dépôt de pétrole dans l'intérieur des Docks. Aussi avait-elle décidé en principe son transfert sur l'autre rive du Cua-Cam.

.....

CHRONIQUE DE HAÏPHONG

CHAMBRE DE COMMERCE DE HAÏPHONG
Séance du 9 avril 1906.
(*L'Avenir du Tonkin*, 25 avril 1906)

La chambre de commerce de Haïphong, sur la convocation de son président, s'est réunie ce jour, lundi 9 avril 1906, à 8 h. 1/4 du soir.

La séance est ouverte à 9 heures.

Sont présents :

MM. Porchet, président :

Maurice, vice-président ;

Linossier, secrétaire ;

Bléton, membre ;

Brousmiche, membre ;

Flambeau, membre ;

Lacombe, membre ;

Rousé, membre ;

Absents excusés :

MM. Briffaud, en congé ;

Gage, en congé ;

Jourlin, en congé ;

Leduc, en congé.

.....

1° Questions concernant les docks

Rapport de la commission au sujet des travaux à effectuer aux docks et de différentes questions

Le Président donne lecture du rapport suivant présenté par la commission, sur les questions concernant les docks pour le mois de mars :

« Messieurs,

Au cours de notre dernière réunion, ayant à nous prononcer sur l'exécution de différents travaux urgents, nous avons été d'avis de limiter strictement ces travaux aux ressources dont la chambre de commerce pouvait disposer d'une manière effective, et vous aviez demandé à la commission des docks de vous préparer programme dans ce sens.

C'est le travail qu'elle soumet aujourd'hui à votre examen.

Il convient de vous signaler tout d'abord que les dépenses déjà engagées en vertu des trois ordres de service ratifiés à l'Entrepreneur, depuis le commencement des travaux, s'élèveront, une fois ceux-ci terminés, à environ \$ 17.200

et qu'il faudrait prévoir en outre une somme de \$ 12.014

pour faire face à tous les nouveaux travaux présentant un caractère urgent, ce qui porterait nos dépenses pour 1906 compris au total de \$ 29.214

Voici, d'autre part, les disponibilités que nous pouvons envisager.

D'après le bilan arrêté au 31 décembre 1905, il nous restait un reliquat de \$ 16.277

auquel vient s'ajouter les recettes nettes procurées par l'exploitation des docks. C'est ainsi que, déduction faite du pourcentage (15 %) revenant à la Chambre de commerce de Hanoï, ainsi que tous les frais généraux et dépenses de toute nature se rattachant à la dite exploitation, il nous reviendra net pour l'exercice 1906 un excédent qui atteindra environ \$ 15.000

Soit, pour l'ensemble de l'exercice, un excédent qui atteindra environ \$ 31.277.

Il ressortirait donc, en fin d'année, suivant le décompte ci-dessus, un reliquat de \$ 2.000 environ, en admettant que tous les travaux, de manière à pouvoir disposer constamment d'une somme de 8 à 10.000 p. comme fonds de réserve et, c'est en vue d'arriver à ce résultat, qu'après une étude consciencieuse de la question, nous vous soumettons le programme ci-après : 1° Travaux à faire exécuter de suite :

A. — Construction des nouveaux W. C. (évaluation 4.000 p.) dont moitié à la charge de la chambre de commerce, ci : 2.000 B. — Avenue n° 2 passant devant les magasins ABC 1.035

C. — Barrière extérieure sur le quai, extrémité du boulevard Bonnal 400

D. Aménagement du magasin d'armement comme logement du concierge et construction d'un poste de surveillance sur le quai (barrière bd Bonnal)

E. Avenue n° 2 longeant les quais jusqu'aux Messageries Maritimes avec chemins secondaires et de raccord avec les passerelles 1179 5.014

2° Travaux renvoyés à une époque ultérieure

F. — Complément de remblais et caniveaux urgents : 2.500

G. — Construction des nouveaux bureaux : 4.000

H. — Travaux demandés par la commission de visite annuelle et intéressant le hall de vérification (toiture, caiphens, caniveaux) : 500

7.000

Montant égal au programme p. 12.014

Si vous adoptiez le programme présenté par la Commission, il y aurait lieu de notifier sans tarder les ordres de service concernant les lots indiqués sous les lettres A, B, C et E de manière à terminer le plus promptement possible ces divers travaux représentant une dépense totale d'environ 5.014 p.

Parmi les travaux que l'on a cru devoir écarter momentanément figurent les nouveaux bureaux.

Cette décision nous conduirait évidemment à faire réparer, ne serait-ce que provisoirement, le local actuel dont l'état de vétusté est manifeste et il y aurait certainement intérêt à ne pas entreprendre des réparations provisoires qui risquent de devenir fort onéreuses. Le rapport fourni par M. le conducteur principal des travaux est rien moins que rassurant à cet égard.

« Dans ces conditions, ne vous semblerait-il pas préférable d'accepter les propositions formulées par l'entrepreneur des docks, dans sa lettre du 31 mars, et qui consisteraient, de sa part, à avancer la somme nécessaire à la construction immédiate du nouveau local.

M. Goubier offre, en outre, de prendre à sa charge personnelle la dépense supplémentaire relative à un complément de logement à l'étage. Ainsi, il serait donc entendu que le remboursement à lui faire ultérieurement ne porterait que sur le chiffre de 4.000 \$ prévu au devis établi par M. le conducteur principal des travaux.

L'avis de la Commission est qu'il y a lieu d'accueillir favorablement les propositions formulées par M. Goubier concernant la construction des nouveaux bureaux.

Nous nous sommes préoccupés, d'autre part, de la question relative à l'édification des W. C. pour lesquels, vous le savez, trois projets nous avaient été soumis : l'un par M. Barrière, l'autre par M. Bertrand et enfin un troisième par M. Baillard.

Au sujet vies travaux en cours, nous avons à vous signaler que les réparations des magasins A. B. et C. sont achevées en ce qui concerne les enduits intérieurs et extérieurs, les persiennages et la toiture.

Il reste à procéder au remplacement des portes en bois par les portes en fer à l'exécution desquelles nous avons fait surseoir, désirant connaître au préalable si vous étiez d'avis d'adopter ou de modifier le programme des travaux qui vient de vous être soumis et si, d'autre part, vous trouviez suffisant le fonds de réserve signalé ci-dessus.

Dans l'affirmative, le dit remplacement des portes pourrait ne pas être différé davantage.

Les réparations du logement de l'entrée sont en bonne voie d'exécution. À ce sujet, M. Goubier nous a demandé à condamner une partie des baies existantes et à faire apporter quelques modifications dans le détail des réparations ou réfections primitivement décidées. Ces modifications seront des plus utiles à l'habitation et, comme il a été expressément convenu que le montant de la dépense au devis ne serait pas dépassé ou sinon resterait à la charge de M. Goubier, votre commission vous demande de vouloir bien autoriser ces modifications qui ne peuvent que profiter à l'amélioration du local principal et de ses dépendances.

Haïphong, Le 8 avril 1906,
MAURICE.

CHRONIQUE DE HAÏPHONG

CHAMBRE DE COMMERCE DE HAÏPHONG

Séance du 2 juillet 1906.

(*L'Avenir du Tonkin*, 14 juillet 1906)

.....

1°. — Questions concernant les docks :

M. Goubier assiste à cette partie de la séance.

Le Président donne lecture du rapport suivant de la commission des Docks pour le mois de juin :

« Messieurs et chers collègues,

Durant le mois écoulé, les divers travaux en cours d'exécution se sont poursuivis normalement, à l'exception des deux voies n° 2 et 3, que l'entrepreneur s'est trouvé dans l'obligation d'interrompre, par suite du retrait momentané des deux rouleaux compresseurs réclamés par le service de la voirie.

Sur mon insistance, l'un des deux rouleaux a été remis à notre disposition, mais à sa charge, le remplacement des plaques de garde devenues hors d'usage.

Cette immobilisation, qui a immobilisé le cylindre compresseur durant une quinzaine de jours, a occasionné une dépense de p. 35 que je vous propose de ratifier, étant donné que la ville met gratuitement ses cylindres à notre disposition, depuis le début des travaux entrepris dans les docks.

Pour la plupart de ces travaux, il vous a été déjà signalé que nous avons pu amener l'entrepreneur à renoncer à l'application des prix de séries que lui concède le contrat et obtenir l'acceptation de prix forfaitaires bien moins onéreux pour nos finances et qui, débattus à l'avance, nous éviteraient ces dépenses imprévues toujours si décevantes.

Dans cet ordre de vues et ainsi que cela avait été décidé au cours de notre dernière réunion, M. Porchet, notre président, s'est joint à votre commission pour demander à l'entrepreneur si, le cas échéant, il consentirait à renoncer d'une façon absolue à se prévaloir de la commande qui lui avait été passée en décembre dernier concernant la fourniture des 18 portes en fer destinées aux magasins A. B. C. Cette solution devant nous permettre de reporter la presque totalité de la dépense déjà engagée, sur des travaux beaucoup plus intéressants pour l'exploitation des docks et de la future gare maritime.

Ainsi, au lieu d'affecter p. 5.800 à la construction de nouvelles portes, il pourrait n'être consacré qu'une somme de p. 800 environ aux réparations urgentes que les portes actuelles nécessitent et celles-ci ne seraient remplacées que plus tard au fur et à mesure des besoins.

Rien ne nous obligerait, d'ailleurs, à ce moment-à, à substituer des portes en fer là où des portes en bois semblent devoir suffire amplement.

Dans tous les cas, cette combinaison nous permettrait de réaliser une très sérieuse économie sur nos premières prévisions.

J'ai la satisfaction de vous annoncer que l'Entrepreneur a accédé sans réserves à la demande que M. Porchet et moi lui avons présentée à cet égard et il a été entendu d'autre part que, pour la construction du nouveau magasin projeté, il accepterait de se conformer aux plans et devis que nous avons demandés à l'Administration des Travaux publics de vouloir bien nous fournir à ce sujet.

Ce matin encore, je me suis personnellement rendu compte que malgré les pluies, les travaux en cours se poursuivent d'une manière satisfaisante.

Avant son départ et selon vos vues, M. Porchet a traité pour avec la Compagnie des Messageries maritimes pour le rachat, au prix de p. 750, du local que cette Compagnie possédait dans l'intérieur des docks et que nous avons déjà mis à la disposition du représentant de la Compagnie du Yunnan installé aux docks. L'examen de la comptabilité m'a permis de constater que, durant le mois de juin, la répartition des recettes concernant la chambre de commerce représente un total de p. 2.534,94.

Haïphong, le 2 juillet 1906.

Le Président de la Commission des Docks,
Maurice.

Ce rapport est approuvé à l'unanimité par la Chambre.

M. Maurice expose que, depuis le départ en congé de M. Briffaud et Jourlin, il reste seul comme membre de la commission des docks. Il désirerait, en conséquence, voir la Chambre lui adjoindre un ou deux membres en remplacement des absents.

La chambre désigne M. Linossier comme adjoint à M. Maurice pour faire partie de la commission des docks.

.....

Liste des 124 électeurs consulaires français

ANNÉE 1908

(*Annuaire général de l'Indochine française*, 1908, p. 724-725)

57 Goubier, entreprise des docks, Haïphong.

LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL PICQUIÉ À HAIPHONG

(*L'Avenir du Tonkin*, 13 février 1910)

.....

Promenade en ville

Aussitôt après la réception officielle, M. Picquié, en compagnie de MM. Simoni, Tournoie, Lefebvre Loisy, Expert-Besançon, de Sainte Suzanne, Tissot, dans le canot à vapeur de la police, s'est rendu à Haly pour visiter la caserne de l'Adour, l'ancienne habitation de M. de Lanessan, où il se propose d'installer un pied-à-terre. Il faudrait environ 10.000 piastres de réparations pour réaliser ce projet si cher à tous les gouverneurs qui se succèdent en Indochine depuis deux ans.

De Haly, où il reste environ cinq minutes, M. Picquié vient prendre l'auto de la résidence, à l'appontement du boulevard Paul-Bert, pour se rendre avec sa suite aux Docks où l'attendent les membres de la chambre de commerce, M. Goubier entrepreneur des Docks, et M. Morel, sous-directeur des Douanes et Régies au Tonkin.

Aux Docks

M. Porchet, président de la chambre de commerce, MM. Brousmiche, Linossier, Bléton, Roque, Grawitz, Bouchet, membres de la chambre de commerce, M. Morel, sous-directeur des Douanes et Régies, M. Goubier, entrepreneur des docks, reçoivent M. Picquié au moment de son arrivée aux Docks.

M. Porchet et M. Simoni, tour à tour, expliquent à M. le gouverneur général p.i le projet d'emprunt de la chambre de commerce, en lui faisant visiter les docks. M. Picquié laisse entendre que la question est sur le point d'être résolue et que le port de Haïphong sera prochainement régi comme celui d'Alger.

Des docks, le cortège officiel entre dans les magasins de M. Briffaud où il est reçu à la porte par le maître de céans.

M. Picquié est émerveillé de rencontrer des magasins aussi vastes. En présence d'un stock de minerais et de maïs qui attend l'embarquement pour l'Europe, M. Picquié reconnaît qu'il y a cinq ans à peine, le port de Haïphong n'était rien, que le développement économique du pays s'est poursuivi depuis sans relâche et qu'il y a eu un gros effort de produit au Tonkin pour sa mise en valeur par les Français qui y résident.

BIEN ADMINISTRATIF !

(*L'Avenir du Tonkin*, 11 mai 1911)

Par un contrat en date du 3 mars 1904, il avait été convenu entre la chambre de commerce et les administrations publiques que les manipulations effectuées aux docks pour le compte de celles-ci, le seraient à titre purement gratuit. Il n'entrait dans l'esprit de l'administration, en signant cet accord, nulle idée d'imposer à la chambre de commerce une charge exagérée et les opérations dont il était question ne devaient être que des manipulations courantes.

Or, voilà trois ans, la douane ayant fait d'importants transports de sel, se trouva en difficultés de déchargement et menacée d'avoir à payer aux transporteurs de fortes indemnités pour les retards imposés. Et la chambre de commerce, bonne fille, fit effectuer des travaux de nuit pour mener à bien le déchargement, persuadée que l'administration lui rembourserait ce surcroît de dépenses.

Quelle erreur était la sienne ! Nous trouvons, en effet, au compte rendu de la séance de la chambre de commerce du 3 avril dernier, la réponse faite par la douane à la prétention émise par l'assemblée consulaire de se faire payer ce qui lui est légitimement dû, et dans cette lettre, on peut lire le passage suivant, qui est certes un modèle du genre administratif :

« J'ai l'honneur de vous faire connaître, écrivent les Douanes et Régies, que l'administration ne nie point qu'elle avait intérêt à voir les manipulations de sel effectuées d'une façon rapide et continue, ni que l'entrepreneur des docks, en procédant à ces travaux pendant la nuit, n'ait eu d'autre mobile que d'activer les opérations, c'est-à-dire, en définitive, de rendre service à l'administration.

Mais, ainsi posée, la question ne me paraît pas envisagée sous son vrai jour.

Il ne s'agit pas, en effet, dans le cas présent, de rechercher si l'administration a retiré un profit direct des travaux de nuit, mais de savoir si elle possède la faculté de donner décharge de la dépense que la chambre de commerce estime ne devoir pas assumer. En un mot, l'administration ne peut se placer qu'au point de vue des règlements. Or, en l'espèce, les relations entre la chambre de commerce et l'administration sont déterminées par un instrument contractuel, la convention du 3 mars 1904. »

Comment trouvez vous ce : Vous nous avez rendu service, vous avez empêché que nous perdions de l'argent, vous nous avez évité des ennuis, c'est parfait, nous n'en disconvenons pas, mais ainsi posée la question n'est pas sur son véritable terrain ?

C'est l'histoire du pauvre diable d'Octave Mirbeau, qui trouve dix mille francs en billets de banque dans la rue, qui les porte au commissaire de police et que celui-ci fait fourrer au bloc parce qu'il n'a pas de domicile.

Une autre fois, en pareil cas, la chambre de commerce, dûment avertie, laissera l'administration se débrouiller au milieu des ennuis et payer les transporteurs pour les retards subis, le tout de la façon la plus régulière et la plus réglementaire. Et ce sera bien fait.

(*L'Avenir du Tonkin*, 1^{er} août 1912)

AUX DOCKS. — Demain jeudi, dans la journée, il sera procédé au transfert le long du canal Bonnal, sur le terre-plein longeant la rive, de la passerelle en fer provenant de Hanoï et déposée aux docks sur un terrain où vont être élevées diverses constructions. En conséquence, la circulation sera interrompue demain, pendant toute la journée, sur la partie du boulevard Bonnal comprise entre la porte des docks et les quais.

CHRONIQUE DE HAÏPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 15 septembre 1912)

LA POLICE DES DOCKS. — Cette police, dont la création a été décidée à la dernière réunion de la Chambre de commerce, fonctionnera à partir du 15 septembre et sera assurée par quatre Indiens.

STATISTIQUES COMMERCIALES
(*L'Avenir du Tonkin*, 30 novembre 1912)

Les statistiques commerciales publiées par M. Goubier, le sympathique entrepreneur de docks de la chambre de commerce, viennent de paraître pour le troisième trimestre de 1912.

Les résultats que ces intéressants documents font ressortir montrent que l'activité commerciale du pays va toujours croissant, puisque le mouvement général des marchandises enregistré à leur passage à Haïphong a été, pendant les mois de juillet, août et septembre, de 163.188 tonnes contre 157.203 pendant la période correspondante de 1911.

Du premier janvier au 31 septembre, ce mouvement a été de 411.835 tonnes, contre 382.554, soit une augmentation de 32.481 tonnes.

Nous allons étudier ces chiffres en détail, sauf ceux relatifs à la navigation dont nous nous sommes déjà occupés il y a quelque temps.

LE TRANSIT. — Le mouvement de transit en provenance ou à destination du Yun-Nan s'est élevé pendant les neuf premiers mois de l'année, à 14 598.665 kg. Il avait été, pendant la période correspondante de 1911, de 9.922.895 kg. La différence en faveur de 1912 est donc de 4.626 tonnes en chiffres ronds.

La part de l'importation dans ce mouvement de transit a été de 7.756.999 kg, contre 4.501.974 kg en 1911. Sur les 7.756.999 kg, 285.124 kg seulement viennent d'Europe — 46.834 kg de France — contre 7.471.875 kg pour les provenances du port de Hongkong. En 1911, le chiffre du transit importation avait été de 4.501.974 kg, dont 1.077.670 kg pour l'Europe et 3.424.301 kg pour Hongkong.

La part de l'exportation a été de 6.791.000 kg, contre 5.420.921 kg en 1911. Dans ce chiffre, les expéditions sur l'Europe figurent pour 290.328 kg — dont 269.151 kg sur la France — et les exportations sur Hongkong pour 6.591.338 kg. En 1911, la part de l'Europe avait été de 814.487 kg.

Les progrès du commerce au Yun-Nan se font donc au bénéfice du port de Hongkong, et en 1912, plus qu'en 1911 Il est à remarquer, de plus, que le Yun-Nan, qui achète à peine 47 tonnes de marchandises à la France, lui en expédie cette année plus de 26. La balance est donc loin d'être en notre faveur.

Autre remarque à faire, c'est que le Yun-Nan qui avait, l'année dernière, vendu plus qu'il n'avait acheté — 5.421 tonnes à l'exportation contre 4.502 tonnes à l'importation — a, en 1911, acheté, au contraire, plus qu'il n'a vendu : 7.757 tonnes contre 6.692.

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

.....
Aux Docks. — La visite de la Cotonnière terminée, M. Destenay remonte en automobile et se dirige vers les docks, où il est salué par MM. Briffaud, Porchet,

président de la chambre de commerce ; Brousmiche, vice-président ; Paquin, Doybamboure, membres de cette assemblée ; Goubier, entrepreneur des docks ; Robert, ingénieur, chef du service de la navigation ; Robert, conducteur des Travaux publics, chargé des travaux des docks ; Vidry ; Tirard, directeur du *Courrier d'Haïphong* ; Nam-Sinh et Sen, membres annamites de la chambre de commerce,

Le résident supérieur parcourt d'abord la superbe installation de M. Briffaud, qui n'a malheureusement pas aujourd'hui, où il n'y a aucun bateau sur rade et où la saison des grains n'est pas commencée, son animation de ruche, si impressionnante.

Puis il visite les aménagements que la chambre de commerce est en train de faire effectuer, conduit par M. Porchet qui lui fournit tous les renseignements nécessaires sur la future gare maritime, les constructions projetées, les appointements en voie d'exécution.

M. Destenay, très intéressé, admire sans réserve l'effort fait par Haïphong pour outiller son port et assure M. Porchet que la chambre de commerce trouvera toujours en lui le concours le plus entier pour le perfectionnement de cette œuvre si utile à tout le Tonkin.

Chronique de Haïphong
(*L'Avenir du Tonkin*, 22 juin 1913)

LA POLICE DES DOCKS. — Depuis dimanche, , la nouvelle police des docks est entrée en fonctions. Cette organisation paraît devoir donner toute satisfaction.

LA CHAMBRE DE COMMERCE DE HANOÏ ET L'EXPLOITATION DES DOCKS
(*L'Avenir du Tonkin*, 1^{er} mars 1914)

Lorsque l'exploitation des docks fut confiée à la chambre de commerce d'Haïphong, il fut convenu que la chambre de commerce de Hanoï recevrait, pour être employée à l'amélioration de son port fluvial, 15 % des bénéfices nets de cette exploitation.

Les premières annuités furent versées sans difficultés. En 1908, sur opposition de l'administration des Douanes, motivée par les observations de MM. les inspecteurs des Colonies, le versement de la part revenant à la chambre de commerce de Hanoï fut suspendu.

En 1908, fut établi le contrat qui devait remplacer celui de 1904 ; la chambre de commerce d'Haïphong, dans sa séance du 19 octobre 1908, décida de faire participer la chambre de commerce de Hanoï dans le nouveau contrat des Docks pour une quote-part de 15 % sur la produit net des taxes de manipulations. Mais, si le taux de la quote-part restait le même, le montant de cette quote part se trouvait réduit.

En effet, le nouveau contrat réduisait le montant des taxes de manipulation, et constituait avec la différence une taxe de péage dont le produit devait servir à gager l'emprunt que la chambre de commerce d'Haïphong se proposait de contracter.

À la suite des délibérations de la commission permanente du Conseil supérieur d'avril et mai 1909, et sur la demande du président de la chambre de commerce de Hanoï, la chambre de commerce d'Haïphong spécifia, dans sa séance du 24 mai 1909, que le montant de la quote-part revenant à la chambre de commerce de Hanoï lui serait versé sous forme de subvention.

Les annuités 1907-1908 et 1909 de l'ancien contrat furent alors versées à la chambre de commerce d'Hanoï ; le total des annuités 1904 à 1909 s'élevait à \$ 17.121,69.

Le montant de la quote-part de 1910 (ancien contrat 1^{er} janvier-31 juillet, nouveau contrat 1^{er} août-31 décembre) ainsi que celui des années 1911 et 1912 échues, n'a pas été versé.

L'exercice 1910 n'a laissé que peu de bénéfices, en raison des dépenses élevées que la chambre de commerce de Haïphong a eu à supporter pour la conclusion de son emprunt.

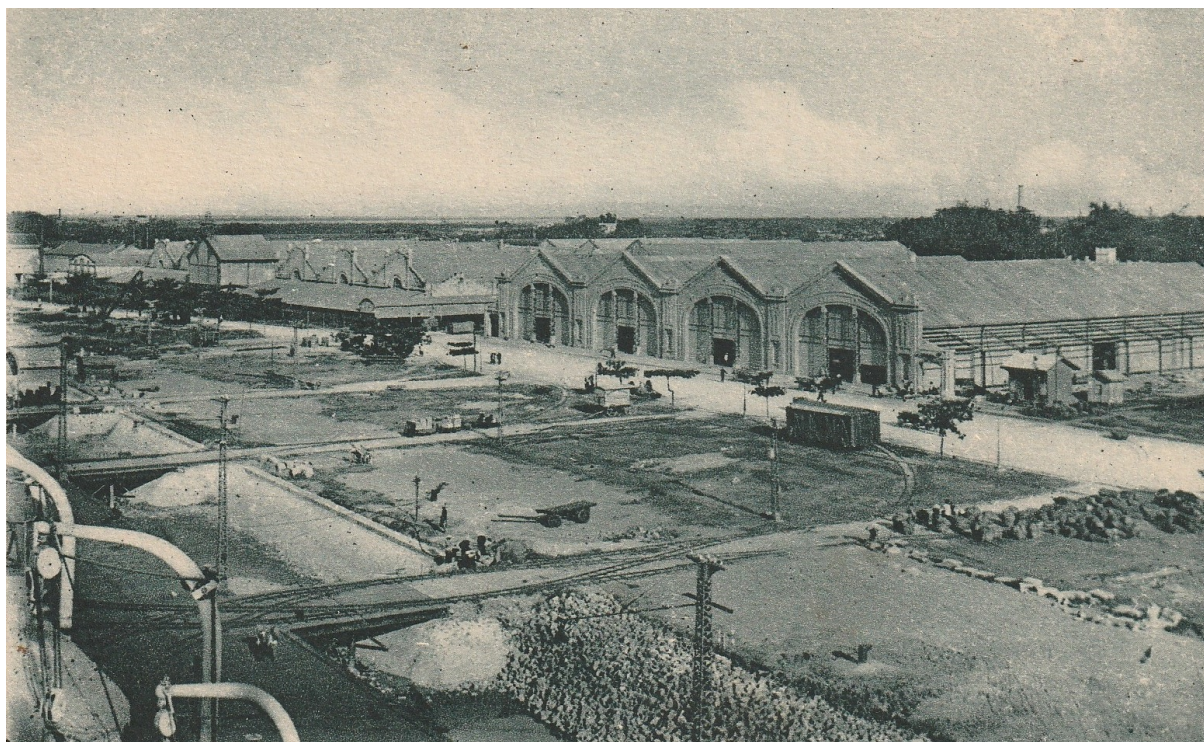
La quote-part de 15 % s'élève : pour l'année 1911 à \$ 1.534,61 ; pour l'année 1912 à \$ 1.853,27 ; pour l'année 1913, le montant de cette quote-part sera certainement moins élevé qu'en 1912, les opérations des Docks ayant été moins importantes.

Or, des difficultés s'étant élevées entre les deux compagnies au sujet du paiement de ces participations, il fut décidé, après un échange de correspondances assez long, de chercher un terrain d'entente.

Le 10 décembre dernier, M. Porchet, président de la chambre de commerce de Haïphong, après en avoir reçu mandat de ses collègues, se rendait à Hanoï pour discuter la question avec la chambre de commerce de la ville soeur et régulariser la situation respective des deux assemblées.

L'entente s'est faite sans difficulté. Désormais, la chambre de commerce de Hanoï recevra de la chambre de commerce de Haïphong, à titre de subvention pour les travaux d'amélioration de son port, une somme forfaitaire de deux mille piastres.

La question de la participation de la Chambre de commerce de Hanoï dans les bénéfices de l'exploitation des docks, qui, un moment, a menacé de jeter le trouble dans les bons rapports des deux assemblées, se trouve donc ainsi heureusement résolue.



Coll. Olivier Galand

Haïphong. — Docks, magasins et entrepôts (Coll. V. Fauvel, Haïphong).

LES VOIES DES DOCKS (*L'Avenir du Tonkin*, 8 juin 1914)

M. Goubier, entrepreneur des docks, a signalé à la chambre de commerce le mauvais état du matériel de voie posé sur les appontements.

Cette voie de 7 kg, fournie par le service des Travaux publics en 1912, exige un remplacement pour ainsi dire immédiat : nombre de portées sont complètement rongées, il en est de même pour la plupart des aiguilles et des croisements sur lesquels les wagonnets déraillent constamment.

Ce rail de 7 kg n'offre aucunement la résistance voulue pour l'usage auquel il est destiné. Non seulement l'âme du rail est trop faible, mais les traverses sont trop espacées, leur section droite fait que la plupart d'entre elles portent à faux dans les intervalles du platelage qu'elles abîment tandis que boulons et rivets sont à remplacer à chaque instant ; l'emploi de ce matériel présente des dangers réels dès que l'on manipule des colis un peu lourds.

Le matériel employé sur les terre-plein, et tout le matériel de remplacement, fourni par M. Goubier est uniquement constitué par de la voie de 9 kg 500. Or, le matériel en service sur les appontements fatigue plus que partout ailleurs ; il serait donc indispensable d'y réinstaller ce dernier type qui, du reste, a été le seul employé depuis la création des docks jusqu'en 1912.

En ajoutant la voie de 9 kg 500 montée sur traverses embouties et à bouts (8 traverses par portée de 5 m.), on se trouverait en possession d'un matériel s'adaptant normalement sur le platelage et qui offrirait toute sécurité pour les manipulations.

L'arrivée incessante du gros matériel attendu par la Compagnie des chemins de fer du Yunnan impose la nécessité de régler cette question du remplacement de voies.

La chambre de commerce a chargé la commission des docks d'étudier la question.

Indochine
(*La Dépêche coloniale*, 30 septembre 1914, p. 2)

La chambre de commerce de Haiphong est autorisée à emprunter aux caisses locales de retraite civiles et indigènes de l'Indochine la somme de 16.000 francs, destinée à l'achat des docks Briffaud.

Ladite somme sera remboursée aux Caisses locales de retraite dans le délai maximum de vingt-cinq ans, à compter du 1^{er} janvier 1915.

DOCKS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE DE HAÏPHONG
J. Goubier et Cie, entreprise
(*Annuaire général de l'Indochine française*, 1915, p. 77)

MM. J. GOUBIER ;
F. VIDRY ;
H. COGNON ;
C. MARIANI ;
E. PÉRINAUD ;
H. CAMBES.

Fernand VIDRY (gendre de Briffaud), successeur

Lettre de monsieur Vidry
(*Bulletin de la chambre de commerce de Haïphong*, 5 mars 1917)

« Haïphong, le 5 mars 1917.

Monsieur le président et les membres de la chambre de commerce, Haïphong.

Messieurs,

Je suis sollicité par M. Goubier de lui rembourser le montant de ses droits dans la Société Goubier et Cie à laquelle, par suite, je serais entièrement substitué.

En ce qui me concerne, et alors qu'*en fait, j'exerce seul la gérance de vos entreprises depuis six années*, je ne vois aucun inconvénient à accepter cette solution — mais avant de faire le nécessaire aux fins ci-dessus, j'ai l'honneur de soumettre par ces présentes à l'agrément de votre Compagnie le principe de la dissolution de la Société Goubier et Cie aux droits de laquelle je serais entièrement subrogé, le matériel de la Société Goubier et Cie, dont je deviendrais seul propriétaire, étant affecté à la garantie de ma gestion.

Veuillez agréer, Messieurs, l'expression de mes sentiments dévoués.

Signé : VIDRY. »

La chambre, après examen de la question, décide de faire connaître à M. Vidry qu'elle n'élève aucune objection de principe concernant la dissolution de la Société J.

Goubier et Cie, sous la réserve, cependant qu'il ne pourrait s'absenter de la Colonie, et encore seulement pour une durée maximum d'un an, qu'autant qu'il aurait fait agréer par la chambre de commerce le fondé de pouvoirs qu'il se substituerait en cas d'absence, sans que l'agrément ainsi donné diminue en rien la responsabilité lui incombant dans l'exécution des clauses de son contrat avec la chambre de commerce.

NOMINATIONS

(Bulletin de la chambre de commerce de Haïphong, 3 septembre 1917)

Le Président informe la chambre que, par décision du général commandant supérieur, monsieur Vidry a été désigné pour continuer ses services militaires à Cao-Bang, et qu'il doit quitter Haïphong. incessamment.

M. Vidry a câblé en France pour demander à son associé, M. Goubier, de revenir à la Colonie, si son état de santé le lui permettait.

En attendant son retour, M. Vidry, conformément à l'art. 10 du contrat passé entre la chambre de commerce et ses entrepreneurs, propose à l'agrément de la chambre, M. Dupuy, pour assurer la gestion momentanée des docks.

La chambre agréee M. Dupuis, pour diriger, pendant l'absence de ses entrepreneurs, l'exploitation des docks, la responsabilité de MM. J. Goubier et Cie restant entière pour l'exécution de leur contrat.

VISITE DE HAÏPHONG PAR M. LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL P.I. BAUDOUIN (suite).

(L'Avenir du Tonkin, 31 mai 1922, p. 1, col. 4-5)

.....
On s'achemine vers les docks où MM. Paquin, Vidry, Fournier, Fieschi, de Grandpré, Bleton, Sen reçoivent les visiteurs, expliquent les travaux projetés.

Chronique de Haïphong *(L'Avenir du Tonkin, 4 octobre 1922, p. 2)*

ACCIDENT DU TRAVAIL. — Lundi matin, vers 8 heures, une femme indigène, âgée de 33 ans, qui travaillait aux docks pour le compte du cai Lap, a été grièvement blessée à la cuisse, en manipulant des barres de fer.

Elle a été transportée aussitôt à l'hôpital indigène par les soins de M. Vidry, entrepreneur des docks.

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

Mardi, à deux heures de l'après-midi eut lieu la visite des Docks par l'amiral Gilly, M. Guyon, gouverneur des Colonies, MM. de Vitry, attaché d'ambassade, délégué du ministère des Affaires étrangères, Pétrequin et Chauvet, délégués des ministères du Commerce et des Travaux publics, le capitaine de vaisseau Favreau, commandant le

Jules-Michelet, et le lieutenant de vaisseau d'Anselme, aide de camp de l'amiral. Après avoir parcouru les divers magasins, s'intéressant à tout ce qui les concerne : administration, développement, projets ; aux marchandises qui s'y trouvent entreposées : provenance, qualités et quantités exportées, etc., ces messieurs se déclarèrent agréablement surpris de la merveilleuse organisation et de l'outillage des Docks de Haïphong, dignes des plus grands ports, et adressèrent de chaleureux compliments à MM. Porchet, président de la chambre de commerce, Paquin, maire p.i., Giqueaux, Girodolle, Fieschi et Coupard, membres présents de la chambre de commerce, ainsi qu'à M. Vidry, directeur des Docks.

.....

Docks de la chambre de commerce et port de Haïphong
(*Bulletin de la chambre de commerce de Haïphong*, 7 mai 1923)

Le Président fait connaître que M. REGERT ⁵, ingénieur des Travaux publics, chargé de la direction des travaux des Docks, lui a fait part de sa rentrée en France.

TONKIN
La vie économique
Haïphong
(*Les Annales coloniales*, 22 juin 1923)

La chambre de commerce de Haïphong s'est réunie en séance ordinaire le lundi 7 mai, à 17 heures.

Après lecture d'un rapport de la Commission des docks, sur les travaux qu'il y aurait lieu d'exécuter pour améliorer les conditions actuelles de manipulation, de transport et de magasinage ou de dépôt sur les terre-plein des marchandises entrant dans les docks, la Chambre vote un programme de travaux à exécuter immédiatement et dont le montant est évalué à 60.000 piastres.

DOCKS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE
(*Annuaire général de l'Indochine française*, 1925, p. I-52)

MM. F. VIDRY, entrepreneur gérant ; H. COGNON ; E. PÉRINAUD ; C. MARIANI ; L. LESIMPLE.

CHRONIQUE DE HAÏPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 18 septembre 1925)

⁵ Jean Régert (1857-1929) : marié à Félicie Joséphine Gérarde Harnoga. Père de Gilberte Régert (épouse de Paul Schoen : Hauts fourneaux du Tonkin, Antimoines de l'Indochine, Charbonnages Pannier...) et de Max Régert : ingénieur de l'Institut de chimie de Toulouse (I.C.T.), ingénieur des Étains et wolfram du Tonkin, directeur des Mines d'or de Bao-Lac, puis (1932) directeur adjoint de l'entreprise Gustave de Marteau à Hanoï, propriétaire (1935) du garage du Parc-Monceau, Paris XVII^e, 28-30, rue Guyot.

ACCIDENT MORTEL. — Mercredi, vers 13 h. 30, aux Docks, la nommée Ng-thi-Dat, 25 ans, coolie, travaillant au déchargement du vapeur Ceylan, été surprise par la chute d'une palanquée de rails pesant environ 1.100 kg et coincée entre le bord de l'appontement et la coque du bateau où elle a été écrasée. La mort a été instantanée.

Le corps a été transporté à la morgue après les constatations d'usage.

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

.....
À 14 heures eut lieu la visite des Docks où ces messieurs furent reçus par M. Vidry, directeur, et M. Tarnaud, secrétaire de la chambre de commerce. M. Varenne s'intéressa aux explications qui lui furent fournies. [...]

LA QUESTION DES DOCKS DE HAÏPHONG par H. CUCHEROUSET (*L'Éveil économique de l'Indochine*, 30 mai 1926)

Certaines protestations se sont élevées au sujet de l'arrangement survenu entre la chambre de commerce de Haïphong, propriétaire des docks, et M. Vidry (homme de paille, dit-on, de son oncle M. Briffaud), entrepreneur de l'exploitation, en vue de l'achat pour l'extension de ces docks d'un terrain de 50.000 mètres carrés actuellement occupé par les « Ateliers maritimes ».

Le prix du terrain n'est pas payable en une somme fixe ni en une série d'annuités fixes mais moyennant une modification du contrat de l'entrepreneur : prolongation de son contrat, augmentation de son pourcentage.

C'est donc un contrat aléatoire, genre de contrat admis de tout temps par les lois et la jurisprudence de tous les peuples. On peut y perdre ou y gagner et celui qui y gagne, même beaucoup plus que le gain normal, gagne aussi légitimement que celui qui gagne dans une loterie plus qu'il n'a misé. C'est parfaitement correct et loyal en principe.

La question est de savoir où est l'avantage de la Chambre de commerce et aussi quelle est sa situation.

Or, elle se trouve dans une alternative. Elle doit absolument agrandir ses docks, que ce soit en amont ou en aval. On avait d'abord pensé à l'extension des aménagements du port vers l'amont.

Nous avons publié le plan de ce projet dans notre numéro du 10 février 1924.

Ce projet entraînait la nécessité d'acheter ou d'exproprier les terrains occupés par la mairie, les ateliers Bach-Thai-Buoi et quelques autres moins importants.

Or, on se trouva en face de prétentions telles, lorsqu'on essaya de traiter à l'amiable, que l'expropriation apparut de suite comme indispensable. C'est une procédure assez chanceuse et les jurys sont assez enclins à favoriser l'avidité des propriétaires et à se rapprocher de leurs prétentions.

L'esprit de la loi est que le propriétaire soit largement dédommagé, mais non qu'il réalise un gain considérable ; la pratique des jurys est plus favorable à l'exproprié, surtout si celui-ci est puissant et à un bon organe pour se faire entendre.

En présence de gens dont les exigences entraînaient une dépense d'environ 40 \$ le mètre carré, on comprend les hésitations de la Chambre de commerce et la remise à plus tard, de la partie la moins urgente du programme.

C'est alors qu'intervint une offre, apparemment fort intéressante, pour un terrain sis en aval et tout aussi commode et avantageux. Le prix du mètre carré semble devoir ressortir à \$ 10, soit quatre fois moins.

Ne pas prendre cette offre en considération eût été une faute grave. La chambre de commerce l'a faite examiner par une commission composée d'hommes que nous considérons comme parfaitement droits et, dans l'ensemble, suffisamment indépendants. Le rapporteur est le directeur de l'Union commerciale et africaine [LUCIA], qui ne passe pas pour être inféodé à M. Briffaud ni à personne. Nous ne pouvons provisoirement que présumer le rapport bien étudié et honnêtement fait et la décision de la chambre correcte en principe. [...]

Nous comprendrions que M. Bach Thai-Buoi, par exemple, éprouvât une certaine déception ; mais ce n'est pas le cas, du moins il n'en dit rien. Comme industriel il est admirablement placé où il est, et son terrain a pour lui une grande valeur : il ne peut que se féliciter de voir qu'on renonce à l'exproprier.

Quant à la mairie, elle n'a qu'à s'en prendre à elle-même d'avoir voulu réaliser un gain au détriment des intérêts du port, c'est-à-dire de la ville même. [...]

LA QUESTION DES DOCKS DE HAÏPHONG (*L'Éveil économique de l'Indochine*, 20 juin 1926)

M. Chareun, rapporteur du projet en question, ne nous a pas communiqué le contrat des docks et son rapport. « France-Indochine » a sans doute été plus heureux que nous, quoique non électeur consulaire ayant envoyé M. Chareun à la chambre de commerce.

« France-Indochine » déclare : « La Chambre de commerce a estimé qu'il lui serait difficile de trouver un entrepreneur offrant les mêmes garanties que celui qu'elle a actuellement... » Elle a pris son rêve pour la réalité. Nous avons annoncé, avant-hier, la création des Magasins généraux de Haly. Cette société a les reins aussi solides que la firme Briffaud-Vidry. Enfin, nous l'avons déjà écrit, la Chambre de commerce a consulté ses amis ; mais elle n'a pas demandé à la collectivité commerciale et industrielle du Tonkin et du Nord-Annam si elle consentirait ce supplément d'impôt pendant quatorze ans.

Henri TIRARD

Le Colon français

N.D.L.R. — Ce rapport, on le trouvera ci-dessous.

C'est, nous l'avons dit, un contrat aléatoire que suggère la commission. Or un contrat aléatoire est parfaitement correct. Les auteurs des offres peuvent y gagner ; nous souhaitons qu'ils y gagnent ; mais ils peuvent y perdre, car il n'y a pas de monopole des docks.

Il y a eu, jusqu'à présent un monopole de fait, faute d'autres initiatives.

Tant mieux ! Il est bon que ceux qui ont de l'initiative en soient largement récompensés. Une journée d'un homme d'initiative, fut-il médiocrement intelligent et peu diplômé, vaut plus pour le développement économique du pays que trois ans d'un rond-de-cuir dans son bureau ou d'un agrégé de l'Université.

Nous avons besoin d'hommes d'initiative et d'action. Sans M. Briffaud, il n'y aurait peut-être jamais eu de docks à Haïphong que dans les colonnes des journaux ou dans la fumée des cigarettes à la terrasse de l'Hôtel du Commerce. S'il en a profité, il a bigrement bien fait. D'autres n'avaient qu'à l'imiter et alors, il aurait eu à lutter ; mais personne ne venant esquisser la moindre concurrence, il y avait présomption qu'il était le seul capable.

Que cette concurrence fût possible, nous nous en doutions ; nous fûmes même fort surpris de ne pas la voir surgir à la suite d'une déconfiture qui rendait libre le plus beau terrain qu'on pût rêver pour cela, avec déjà une bonne partie des bâtiments nécessaires. Il eût suffi alors que quelqu'un ne se fût pas trouvé pieds et poings liés et c'était fait.

La création des Magasins généraux de Haly, qu'annonce notre confrère, confirme notre sentiment. C'est aussi la preuve que le contrat proposé par M. Vidry est bien aléatoire.

Les bénéfices qu'il pouvait escompter risquent de ne pas se réaliser aussi largement. Dès lors, ce serait une très bonne affaire, qui est proposée à la chambre de commerce, puisqu'on lui demande en paiement non pas des espèces sonnantes et trébuchantes comme M. Bach-Thai-Buoi, qui, soit dit en passant, aurait déjà rabattu ses prétentions de 42 à 30 \$ le mètre carré, mais un pourcentage sur les recettes brutes, pourcentage aléatoire.

M. Vidry faisait une belle affaire, et tant mieux, si, le monopole de fait continuant, les recettes augmentaient dans de larges proportions ; alors on aurait pu dire plus tard : « Dommage que la chambre de commerce n'ait pas joué un jeu plus serré » ; mais si, du fait d'une concurrence, les affaires des docks sont moins brillantes, la chambre de commerce n'en aura pas moins acquis un terrain dans de bonnes conditions.

Rapport sur la cession aux docks de la chambre de commerce
d'un terrain occupé actuellement par
la Société des ateliers maritimes [Porcher].

Monsieur Vidry, gérant des docks de la chambre de commerce, a acquis des Ateliers maritimes un terrain en bordure du Cua Cam sur lequel on pourrait éventuellement construire des magasins généraux placés à proximité des appontements et pouvant être facilement reliés à la ligne du chemins de fer.

Par lettre du 20 avril 1926, M. Vidry propose à la chambre de commerce de lui céder ces terrains aux conditions suivantes :

1° — Prolongation de dix ans de son contrat de gérance actuel prenant fin au 31 juillet 1930.

2° — Augmentation de 11 % du pourcentage qui lui est alloué sur les recettes brutes des taxes d'exploitation des docks.

3° — Application du nouveau pourcentage, à partir du 1^{er} août 1926.

*
* *

Examen de cette proposition. — Depuis longtemps déjà, la chambre de commerce a reconnu que s'imposerait à brève échéance la réorganisation complète de l'installation des services de vérification et de transit dont l'emplacement actuel est jugé insuffisant et défectueux par suite de l'accroissement d'importance que ces services prennent chaque année.

Actuellement, les marchandises arrivant par jonques sont obligées de débarquer à l'intérieur des appontements amont, dans un espace qui sera de plus en plus réduit par suite de la construction des quais. Ces marchandises doivent parcourir un long trajet sur les appontements et gênent très souvent les opérations des navires accostés du côté du large. Enfin, les magasins occupés par ces services, magasins en réfection aujourd'hui, vont devenir indispensables pour entreposer les marchandises d'import débarquées des navires accostés aux appontements amont.

Il fallait donc rechercher un nouvel emplacement répondant mieux aux nécessités de ces services.

D'accord avec la résidence-mairie, on avait songé un instant à édifier un hall de vérification sur le terrain occupé par elle, à charge pour votre Compagnie d'acheter une partie de terrains du Camp Négrier et d'y édifier les bureaux et le logement du résident-maire. Mais l'étude de cette question avait fait reconnaître non seulement une dépense trop élevée (le prix du mètre carré ressortissant à plus de 20 p., sans compter les frais de construction des bâtiments administratifs) mais aussi, et surtout, l'impossibilité de se relier rapidement à la voie des chemins de fer, condition indispensable pour les marchandises de transit,, les riverains opposant au passage de la voie des difficultés qui n'auraient pu être solutionnées que dans plusieurs années.

Ces terrains, d'ailleurs, de par leur situation, créaient un groupe complètement distinct des docks, avec tous les inconvénients d'une exploitation ainsi divisée.

La proposition Vidry, au contraire, permet à la chambre de commerce d'installer les services de vérification et de transit dans le groupe même des docks. Le terrain proposé a une superficie de 50.000 mq, 230 m. de façade sur le fleuve et 220 de façade sur la rue de Verdun ; il pourra être desservi sur le fleuve par un quai spécial permettant aux jonques de débarquer rapidement leurs marchandises, sans être gênées par les navires accostés aux appontements et sans les gêner eux-mêmes. Il pourra, enfin, être relié facilement à la voie des Chemins de fer.

Il répond donc bien à toutes les conditions exigées.

*
* *

Valeur du terrain et prix de revient à la chambre de commerce. — On peut, sans exagération, évaluer ce terrain à 9 \$ le mq, soit, avec les frais de transfert, tabler sur une valeur totale de 500.000 p.

En supposant que ce terrain soit à vendre et que la Chambre de commerce en ait décidé l'achat direct, elle devrait emprunter cette somme et la rembourser en quatorze ans, avec intérêts à 8 % l'an, par une annuité de 60.650 p, soit déboursier pour les quatorze annuités 849.100 p. — à prélever sur les recettes d'exploitation des docks.

D'après le projet Vidry, elle ne paierait que 33.000 p. pendant quatorze ans, soit 462.000 p., somme qui correspond à un capital immédiatement réalisable de 272.052 p., ramenant ainsi le prix du mq de terrain à 5 p.44, tous frais compris. La différence entre ces deux sommes, soit 387,100 p., répartie sur les dix années de prorogation du contrat, donnerait une somme de 38.710 p. qui correspond approximativement à une réduction de 13 % des sommes allouées actuellement à l'entrepreneur et ramène ainsi son pourcentage à 46 %.

En résumé, pendant quatorze ans, la chambre paiera pour une recette brute de 300.000 p. : $70/100 \times 300.000 \times 14 = \text{p. } 2.940.000$.

Elle entrera en jouissance immédiate et aura la propriété d'un terrain répondant à ses besoins actuels et futurs.

Pour ne pas dépenser une somme supérieure, en supposant qu'elle ait pu faire elle-même l'achat du terrain, il faudrait que notre compagnie, en mettant à nouveau en adjudication l'exploitation des docks au 1^{er} août 1930, ne paye pas plus de 2.940.000 p. 00, moins les quatorze annuités d'amortissement de l'achat du terrain, $14 \times 60.650 = 849.100 \text{ p.}$

moins les quatre annuités du contrat actuel Vidry : $4 \times 177.000 = 708.000 \text{ p.}$

Total 1.557.100 p. 00

soit, pour 10 annuités du nouveau contrat 1.382.900 p. 00

ou une annuité de 138.290 p. 00.

Cette annuité représente environ 46 % des recettes brutes des docks et correspond à un rabais de près de 22 % sur les sommes actuellement payées à M. Vidry.

La question qui se pose dès lors est de savoir si, pour une somme inférieure ou égale à 138.290 \$ par an, soit, nous le répétons, 46 % environ des recettes brutes des docks, la chambre pourrait trouver un entrepreneur offrant les mêmes garanties que M. Vidry.

Nous ne le pensons pas.

On semble, en effet, oublier trop souvent que la part allouée à l'entrepreneur sur nos tarifs d'exploitation, tarifs homologués par le gouvernement, est loin de constituer pour lui un bénéfice net. Sur les sommes qui lui sont allouées, l'entrepreneur doit en effet, en plus de ses frais de main-d'œuvre :

- 1° — assurer, cette exploitation sous sa pleine et entière responsabilité ;
- 2° — effectuer à ses frais toutes les réparations locatives des bâtiments ;
- 3° — entretenir à ses frais les voies ferrées et le matériel de toute nature servant à l'exploitation ;
- 4° — pourvoir à ses frais au remplacement du matériel condamné ;
- 5° — pourvoir à ses frais à l'éclairage de tous les bâtiments et de l'enceinte des docks, non compris les quais et appontements ;
- 6° — assurer obligatoirement à ses frais les bâtiments et les marchandises.

*
* *

Modifications proposées au contrat nouveau. — M. Vidry se base pour établir ses propositions sur le chiffre brut de recettes de 300.000 p. 00. qui est la moyenne des quatre dernières années. L'augmentation de 11 p. de pourcentage sur cette somme, soit 33.000 p. 00, représente donc, à son point de vue, l'annuité à payer pendant quatorze ans pour l'achat du terrain.

Il ne faudrait donc pas qu'une augmentation progressive des recettes des docks, telle qu'elle a été constatée d'ailleurs pendant les quatre dernières années, fausse les chiffres que nous venons de donner et ne rende, en fin de compte, la cession de ce terrain onéreuse pour votre compagnie.

Il serait juste, en contrepartie, de prévoir également le cas où, par suite d'une cause quelconque : grève, épidémie, etc., les recettes venant à baisser, M. Vidry ne recevrait pas les sommes sur lesquelles il est légitimement en droit de compter.

C'est en vue de corriger ces écarts dans la mesure du possible que nous avons été amenés à modifier les modalités du futur contrat de façon que, quoi qu'il arrive, M. Vidry touche toujours l'annuité de 33.000 p. prévue pour la recette moyenne de 300.000 p. par an qui a servi de base.

Nous vous proposons donc ce qui suit :

- 1° — Accepter une prorogation de 10 ans du contrat en cours qui doit prendre fin le 31 juillet 1930 :
- 2° — Allouer à M. Vidry :
 - a) 70 % du produit brut des recettes des docks si elles sont égales ou inférieures à 300.000 p. 00.
 - b) 50 % du produit brut des recettes excédant 300.000 p.
 - c) 11 % du complément à 300.000 p. au cas où les recettes seraient inférieures à 300.000 p.
- 3° — Appliquer les nouveaux pourcentages à partir du 1^{er} août 1926.

Nous allons examiner successivement les trois cas qui peuvent se présenter :

- 1° — Les recettes brutes sont de 300.000 p.

M. Vidry reçoit dans ce cas les 70 % de cette somme, soit 210.000 p., qui représentent d'une part le pourcentage lui revenant d'après l'ancien contrat, soit 177.000 p., de l'autre les 33.000 p. représentant l'annuité d'achat du terrain.

2° — Les recettes brutes sont supérieures à 300.000 p. et atteignent par exemple 400.000 p.

Monsieur Vidry reçoit :

a) 70 %, de 300.000 p., soit 210.000 p.

50 % de l'excédent 100.000 p., soit 50.000

Total 260.000 p.

représentant la somme 227.000 p. de l'ancien contrat augmentée de l'annuité de 33.000 p.

3° — Enfin, si les recettes étaient inférieures à 300.000 p. et n'atteignaient, par exemple, que 250.000 p., le gérant des docks recevrait :

70 % sur 250.000 p. 175.000 p.,

plus 11 % sur 50.000 5.500

Total 180.500

c'est-à-dire 147.500 p. de l'ancien contrat plus 33.000 p. d'annuité.

*

* *

Conclusion. — Votre commission, après une étude approfondie de cette question, considérant d'une part les avantages indéniables que la possession d'un tel terrain procurerait à votre compagnie, considérant d'autre part les conditions avantageuses d'achat de ce terrain, est unanime à vous inviter à accepter les propositions de M. Vidry, sous réserve des modifications apportées au présent rapport.

À l'Officiel d'Indochine

TRAVAUX PUBLICS

(L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient, 20 octobre 1926)

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

Pierre DELSOL (1898-1960),
directeur p.i. des Docks de Haïphong
(mars 1927-septembre 1935)

Neveu de Pierre Briffaud.
Directeur des Établissements P. Briffaud (10 avril 1926 -octobre 1927).
Voir [encadré](#).

TONKIN

(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 20 juin 1927)

S'en vont en France : ... M. Vidry, directeur des Docks ; commandant Falny.

LA VIE ECONOMIQUE

À la Chambre de commerce d'Haïphong
(*Les Annales coloniales*, 24 novembre 1930)

La Chambre de commerce de Haïphong s'est réunie en séance ordinaire sous la présidence de M. G. Chenu.

Elle a pris connaissance de la situation financière du compte d'exploitation des docks et de la situation générale des travaux en cours d'exécution ; de l'arrêté du 1^{er} août 1930 approuvant et rendant applicables les nouveaux tarifs maxima n° 1-2/A et 2/C, de l'exploitation des docks, dont elle avait demandé le relèvement.

À la Chambre de commerce d'Haïphong
(*Les Annales coloniales*, 16 février 1931)

La chambre de commerce vient de se réunir pour examiner d'abord la situation financière du compte d'exploitation des docks ainsi que la situation générale des travaux en cours d'exécution. [...]

CHRONIQUE DE HAÏPHONG

(*L'Avenir du Tonkin*, 30 juillet 1931)

OBSÈQUES. — Les obsèques de M. Cognon ont été célébrées ce matin à 7 heures devant une très nombreuse affluence.

La levée du corps eut lieu à la gare et le cortège se dirigea vers la cathédrale.

Un char portait les très nombreuses couronnes offertes par la famille, les sociétés Briffaud et Vidry et les nombreux amis du défunt.

Le cercueil était placé sur un char de 1^{re} classe recouvert de nombreuses couronnes et gerbes. Le deuil était conduit par M^{me} V^{ve} Cognon, son fils et M. Boonen.

Après le service funèbre célébré par le R. P. Pays, le cortège se dirigea vers le cimetière. Après que le R. P. Baro eut dit les dernières prières de l'Église, le corps fut placé au dépositaire

M. Henri Cognon était un des plus anciens Haïphonnais et depuis plus de trente ans occupait aux Docks une importante situation à laquelle il consacrait toute son activité.

Très serviable, aimé de tous, travailleur laborieux, le regretté défunt ne comptait que des amis.

Nous nous inclinons respectueusement devant sa tombe et nous adressons à sa veuve et à ses enfants si cruellement éprouvés, à la Société Briffaud et Vidry l'expression de nos condoléances sincères.

TONKIN
DÉCÈS

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

M. Cognon, employé aux Docks d'Haïphong depuis plus de trente ans.

TONKIN

(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 5 juin 1932)

En mars 1932, on a manipulé 25.000 tonnes de marchandises dans les Docks d'Haïphong contre 41.000 t. en mars 1931 et les recettes d'exploitation ont diminué de 49 %.

Annuaire général de l'Indochine, 1933, p. 594 :

DOCKS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE.

R. C. Haïphong n° B. 10.

5, boulevard Bonnal,

Adr. Tél. : « VIDRY ».

Téléphone n° 210-46-87.

Codes : Cogef Lugagne — A.B.C. 5th.

Gérant : Vidry.

TONKIN

(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 5 mai 1933)

Les recettes des docks de Haïphong pour le premier trimestre 1933 accusent 3.062 piastres de plus qu'en 1932, mais 30 % de moins que la moyenne des cinq dernières années.

LISTE PAR ORDRE ALPHABÉTIQUE DES MEMBRES ACTIFS DE
L'ASSOCIATION TONKINOISE DES ANCIENS COMBATTANTS (ATAC) (1935)

N° matricule	Nom et prénom	Profession	Adresse
151	Lesimple (Léon)	Employé aux Docks	9, avenue Clemenceau, Haïphong
1.388	Penchi (Paul-Antoine)	Employé aux Docks	Hôtel de la Daurade, Haïphong

CHRONIQUE DE HAÏPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 19 mai 1936)

UN MAGASINIER MALHONNÊTE ? — Au moment où il retirait des ballots de peaux de chèvres du magasin des Docks, le Chinois Yune Po s'est aperçu avant-hier qu'il manquait cinq peaux, représentant une valeur de 8 piastres. Des recherches furent effectuées sur le champ et les peaux furent retrouvées sous un wagonnet à côté duquel était assis le *cai* magasinier Nguyễn-xuan-Tam. Soupçonnant ce dernier du vol, Yune Po alla provenir le surveillant européen, mais à son retour, les peaux avaient de nouveau disparu.

Malgré ses dénégations. Nguyễn-xuan-Tam a été arrêté et conduit devant le commissaire de police.

Chronique de Haïphong
M. Châtel à la chambre de commerce
(*L'Avenir du Tonkin*, 21 novembre 1938)

La chambre de commerce de Haïphong s'est réunie dimanche matin en séance extraordinaire sous la présidence de M. Châtel, résident supérieur du Tonkin, pour étudier la création d'une zone franche au port de Haïphong, question dont nous avons parlé.

M. Guillou, vice-président, remplaçant M. Chenu, président, empêché, a fait connaître au chef du protectorat le projet d'élargissement des docks jusqu'au Cau-Ngu et celui de la création d'une zone franche à Cua-cam. Cependant, la deuxième question n'a pas été unanimement approuvée par tout le comité.

Après avoir assisté aux débats de la chambre de commerce, M. le résident supérieur, accompagné de M. Valette, administrateur maire, et des membres du comité des docks a visité le port et les docks et n'a pris congé des autorités qu'à 10 h.

LE PORT DE HAÏPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 23 janvier 1939)

Les agents de la Compagnie des Chargeurs réunis et de la Compagnie des Messageries maritimes ont envoyé au résident supérieur la lettre suivante :

Monsieur le résident supérieur,

.....
Les docks de la chambre de commerce de Haïphong sont encombrés actuellement par des marchandises en transit pour le Yunnan. C'est ainsi que non seulement les

magasins d'import sont bondés, mais encore que les magasins d'exportation sont pleins de marchandises destinées au Yunnan ; de plus, celles ci continuent à affluer dans de telles proportions que les wagons mis à la disposition du commerce pour Yunnanfou ne suffisent pas à évacuer les marchandises en stock et celles qui continuent à arriver.

Cette situation au point de vue des docks de la chambre de commerce, doit trouver une solution rapide, car si les magasins d'export continuent à être bondés de marchandise pour le Yunnan, comment les docks de la chambre de commerce emmagasineront-ils les maïs de la prochaine campagne ? Cela ne manquerait pas d'apporter de graves perturbations dans l'exportation de cette céréale.

.....

Chronique de Haïphong
Le transit par Haïphong avec la Chine
(*L'Avenir du Tonkin*, 27 juin 1939)

Pour qui sait voir et observer, il y a, dans le transit actuel avec la Chine qui passe par Haïphong, tout un enseignement politique. Durant la deuxième quinzaine de mai, on a vu arriver, en plus des autos, sur lesquels figure la mention « Burma », ce qui tendrait à prouver que ces voitures n'ont pu emprunter la fameuse route qui doit concurrencer la nôtre — par le « Trianon » venant de Hambourg : 9 caisses de machines pour l'industrie du verre ; 274 caisses de mèches de sécurité pour les mines ; 450 cylindres en acier (? !) ; voilà du matériel allemand qui ne doit pas faire plaisir aux Japonais. Par le « Wingsang », venant de Shanghai, 1.045 colis de coton filé. Or, toutes les filatures de Shanghai sont sous le contrôle des Japonais. Tiens, Tiens, on achète donc en Chine du Suit et du Centre des cotons filés manufacturés à Shanghai sous le contrôle des Japonais. La concurrence avec nos filatures locales recommence donc.

Une promenade aux Docks serait très instructives pour nos diplomates.

Passages
(*Bulletin administratif du Tonkin*, 1940, p. 306)

Par arrêté du résident supérieur p. i. au Tonkin du 13 février 1940.

Un passage de retour en France est accordé aux jeunes Léo Bernard André Champeval et Jacques Paul Champeval respectivement âgés de 13 et 9 ans, fils de M. Champeval agent des Docks Vidry, à Haïphong, volontaire pour convoyer des O.N.S, et assimilé à ce titre à un adjudant (2^e échelon), pour se rendre à Marseille.

Chronique de Haïphong
(*La Volonté indochinoise*, 4 septembre 1940)

Le vol de wolfram devant le tribunal

Un transitaire de la place a saisi la Sûreté d'un vol de 10 sacs de wolfram déposés dans un magasin aux Docks dont il assure la surveillance et la déclaration à la Douane.

Poursuivant ses recherches, la Sûreté a mis la main sur le nommé Nguyễn van Sao demeurant à bord de son sampan à Do Binh parce qu'elle a découvert cachés dans l'embarcation du sampanier les sacs de wolfram signalés par le transitaire. Arrêté, Sao déclara avoir été loué par le Chinois Ngo kuang-Tcheong pour transporter ces sacs dans

un autre endroit. Sur la déclaration de Sao, la Sûreté arrêta le Chinois Ngo kuang-Tcheong mais ce dernier fut relaxé quelques jours après pour insuffisance de preuve. Sao restait seul au violon. Le sampanier receleur a comparu hier devant la barre. Il a récolté trois mois de prison.

Un pont effondré
(*L'Écho annamite*, 13 novembre 1940)

Par suite de vétusté, le pont numéro six, situé aux docks de Haïphong, s'est effondré, provoquant la mort de trois personnes : la femme Hoàng-Thi-Su, épouse du gardien dudit pont ; un de leurs fils et leur unique domestique.

Toutes les trois victimes, qui se trouvaient sur cet ouvrage — long d'une centaine de mètres — au moment de son effondrement, dans la nuit du six au sept courant, vers une heure du matin, furent projetées dans l'eau et s'y noyèrent, emportées par la violence du courant.

Les dégâts matériels sont évalués à cinquante mille piastres.

Enquête ouverte, pour déterminer les responsables de cet accident.

[Jeunesses Ducoroy]
N° 897, 27 AOUT 1943
(*Bulletin administratif du Tonkin*, 1943, p. 993)

Les Sociétés Sportives dénommées « Docks Sports » (Haïphong) et « Union Sportive de Hoan long » (Délégation spéciale de Hanoi) sont autorisées à fonctionner dans les conditions déterminées par les décrets des 21 Février 1933 et 11 Octobre 1941 et l'arrêté du 12 Mars 1942 et par les statuts annexés à la présente décision.

N° 788
26 juillet 1944
(*Bulletin administratif de l'Annam*, 1944)

L'autorisation de dissolution est accordée à la Société Sportive dénommée : « Docks Sports » dans les conditions déterminées par les décrets des 21 février 1933 et 11 octobre 1941 et l'arrêté du 12 mars 1942.

Haïphong
Naissances
(*L'Entente*, 14 janvier 1950)

Le 5 janvier : Irène Jeanne Louise Luer, fille de M. Luer Albert Georges, agent des Docks, et de M^{me} Jean Hélène, sans profession.
