Mise en ligne : 19 janvier 2014.
Dernière modification : 3 août 2023.
www.entreprises-coloniales.fr

S. A. DE CONSTRUCTIONS MÉCANIQUES (SACM)
ÉTS ROBERT, GUÉRIN ET THÉARD
de Haïphong

1910 : suite des Établissements Caron & Cie.

———————————

AVIS
(*L'Avenir du Tonkin*, 1er-5 avril 1914)

Les anciens établissements Caron et Cie ont modifié leur Société comme suit :
M. Daniel Caron cède l'universalité de ses droits à M. René Théard, leur ancien collaborateur.

La raison sociale devient :
Robert, Guérin Théard.

Sous la firme :

Société de Constructions mécaniques

Leur outillage neuf et perfectionné leur permet d'exécuter tous travaux.
Prière d'adresser la correspondance exclusivement à :
La société de Constructions mécaniques, Haïphong.
L'adresse télégraphique reste :

« CABESTAN Haiphong »

———————

SOCIÉTÉ DE CONSTRUCTIONS MÉCANIQUES
ANCIENNE MAISON CARON ET Cie
(*Annuaire général de l'Indochine française*, 1915, I-80)
(*Annuaire général de l'Indochine française*, 1915, I-66)

MM. [Jean] ROBERT ;
[A.] GUÉRIN ;
[René] THÉARD.

———————————————

Les grands centres du commerce et de l'industrie au Tonkin
HAÏPHONG
par H. CUCHEROUSSET
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 25 août 1918)

[…] Les ateliers Robert, Guérin et Théard sont plus récents. Cette société fut fondée en 1910 avec un capital de 25.000 $ pour reprendre et développer les anciens établissements Caron. En dépit d'une concurrence très sérieuse, la jeune société

parvenait en moins de huit ans, en employant ses bénéfices à perfectionner et agrandir son outillage, à porter la valeur de ses installations à plus de 500.000 $.

Les ateliers sont situés entre le canal Bonnal et la ligne du chemin de fer de Haïphong à Hanoï et occupent 15.000 mètres carrés. Ils comprennent une fonderie, un atelier des tours et machines-outils, un atelier de forges et de soudure autogène, et un vaste atelier de chaudronnerie susceptible de construire les plus grosses chaudières. Une puissante bigue à vapeur permet de prendre et de déposer dans les chalands les plus lourdes pièces, tandis qu'un embranchement relie les ateliers à la ligne du chemin de fer et, par suite, aux chantiers de constructions navales que la société va établir au bord du fleuve. […]

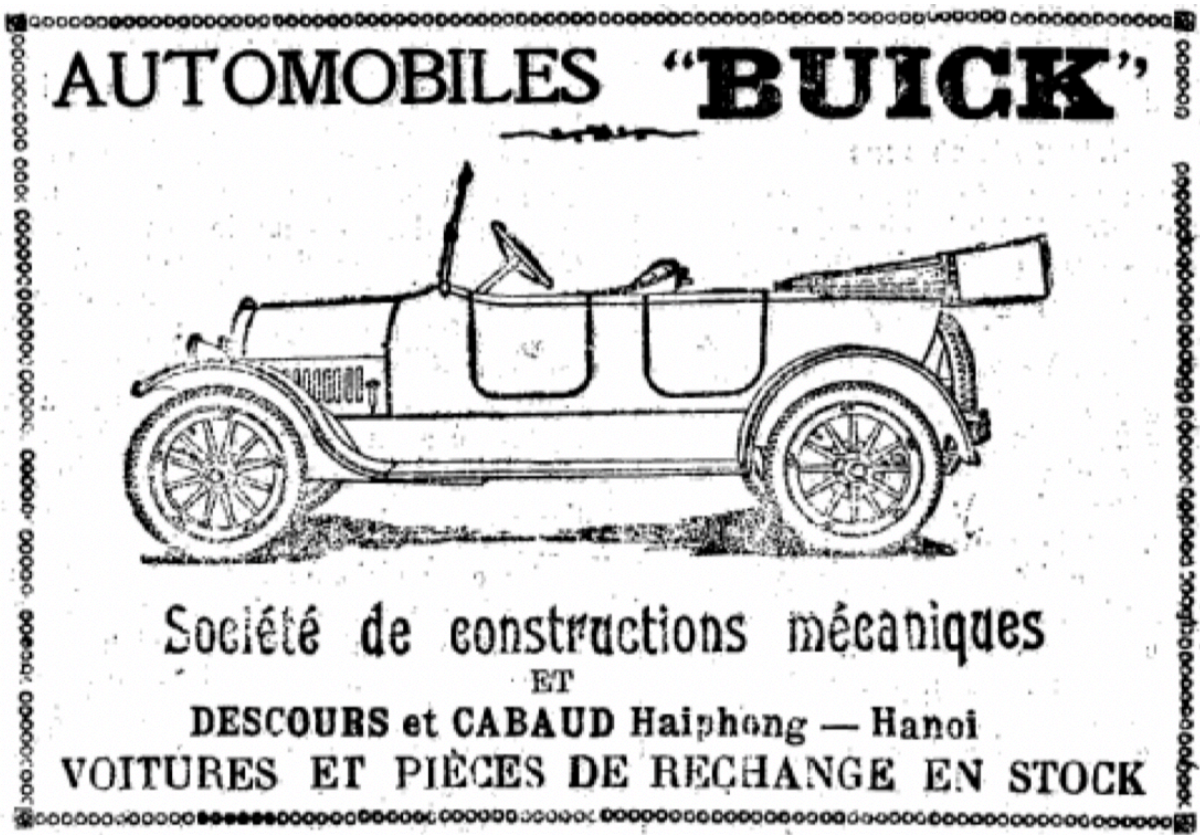
(Suite du 25 août)
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 22 septembre 1918)

Les ateliers produisent des chaudières, des machines à vapeur, des chaloupes, des locomotives genre Decauville, des groupes de pompage d'irrigation, des pompes Worthington, des groupes électrogènes, des machines à gaz pauvre, des tuyaux de fonte, la robinetterie de cuivre, des automobiles, des canots, des machines-outils, des outils et ustensiles de campement pour l'armée, etc. Elle produit en série un type de machine à vapeur horizontale de 25 chevaux, un type de machine à gaz de 35 chevaux, la pompe Worthington, un type de tour, etc., etc.

Parmi les travaux exécutés, signalons l'usine des eaux de Yunnanfou, une papeterie dans la même ville, la malterie de Hanoï, les machines de l'usine à antimoine de Haïphong, etc.

En 1917, la société a entrepris, et avec un grand succès, la construction des vapeurs en bois de 1.200 tonnes.

Publicité
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 12 octobre 1918)



Quand la Société de constructions mécaniques et Descours & Cabaud représentaient Buick…

———————

La foire de Hanoï
NGUYÊN KHÀC CÀN,
membre indigène de Chambre d'agriculture de Cochinchine,
délégué à la 2e foire de Hanoï (14-28 décembre 1919)
(*L'Écho annamite*, 24 juillet 1920)

[…] Ce qui intéresse le plus les riziculteurs de Cochinchine, c'est je crois, le stand de la Société anonyme de Constructions mécaniques (anciens établissements Robert, Guérin, Théard), de Haïphong qui a exposé des outils agricoles, de mine et de terrassement, un groupe de pompes d'irrigation à vapeur donnant 200 mètres cubes à l'heure et qui est destiné à rendre de très grands services aux syndicats agricoles des villages, des sélectionneurs perfectionnés pour grains de semences, des tarares perfectionnés et renforcés pour lesquels la société a reçu de nombreuses commandes. […]

———————————

SOCIÉTÉ ANONYME DE CONSTRUCTIONS MÉCANIQUES
Au capital de 500.000 piastres

Anciens Etablissements ROBERT-GUERIN-THÉARD,
boulevard Bonnal, Haïphong.
(*Annuaire général de l'Indochine française*, 1920, I-77)

MM. A. GUÉRIN, administrateur délégué ;
J[ean] ROBERT, administrateur, directeur technique ;
R[ené] THÉARD, administrateur, ingénieur ;
CAMBES, chef des Constructions navales ;
G. HOCLEV, ingénieur, chef de bureau.d'études ;
BIROT[1] , ingénieur, directeur agence Yunnanfou ;
DAILLY, chef comptable ;
PETEGEN, chef magasinier ;
Mme PETEGEN, secrétaire-dactylographe.

———————————

SOCIÉTÉ ANONYME DE CONSTRUCTIONS MÉCANIQUES
Au capital de 500.000 piastres
(*Annuaire général de l'Indochine française*, 1922, I-67)

MM. LHERMITTE, administrateur délégué ;
[Jean] ROBERT, directeur technique ;
HOERLER, directeur commercial ;
PONSSARDIN, comptable ;
Mlle M., sténo-dactylo ;
X., chef d'ateliers ;
BISCHOF, contre-maître mécanicien ;
GONIN, contre-maître électricien ;
NÉGREL, contre-maître sapèquerie ;
NICOLAI, capitaine s/s [steamship] *Douaumont* ;
MILLET, second capitaine s/s *Douaumont* ;
ROMANS, chef mécanicien s/s *Douaumont.*

———————————

FABRICATION DE SAPÈQUES

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

VISITE DE HAÏPHONG PAR M. LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL P.l. BAUDOIN (suite).
(*L'Avenir du Tonkin*, 31 mai 1922, p. 1, col. 4)

……

[1] *Marc* Abel Birot (Angoulême, 10 janvier 1881) : fils de Pierre Birot, employé d'octroi, et de Jeanne Brechenade. Diplômé des Arts et métiers d'Angers, il débute à la papeterie Laroche-Joubert de Basseau à Angoulême où il rencontre son épouse Ernestine, fille d'Ernest Marguet (1861-1927), directeur de la dite usine. Il dirige ensuite les Pulpes et papeteries de l'Indochine à Viétri, puis, après liquidation de celles-ci, l'agence de Yunnanfou de la Société anonyme de constructions mécaniques, de Haïphong, avant de passer aux Papeteries de l'Indochine. Il les représente à la Compagnie indochinoise de pyrotechnie (1930). En outre administrateur des Tuyaux agglomérés et centrifugés de l'Indochine (Stacindo) et de la chancelante Mine Armorique (1931).

Vice-président de la Chambre de commerce du Tonkin, il rentre en France à la fin de 1935 et meurt le 10 juin 1936 à Montbron, où ses parents s'étaient mariés (État civil transmis en février 2015 par Françoise Marguet, que nous remercions. *Bulletin de la Chambre de commerce de Hanoï, Moniteur de la papeterie française.*)

M. Baudoin quitte enchanté la cimenterie et les autos filent vers la Société de Constructions. MM. Raphaël, ingénieur conseil, Robert, Hoerler, Bertrand, administrateur, font les honneurs de la réception. M. le gouverneur tient à voir fonctionner la fabrique des sapèques. Ensuite, revêtu du masque obligatoire, il assiste à une soudure électrique.

……

AOÛT 1922 : ARRESTATION DE RENÉ THÉARD [2] À SAÏGON POUR TENTATIVE DE CORRUPTION DU DIRECTEUR DES DOUANES ET RÉGIES AFIN DE LUI FAIRE ACCEPTER UN OPIUM DE QUALITÉ DOUTEUSE

www.entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Opium-Theard_corruption.pdf

---

Éjection de la Banque industrielle de Chine

www.entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Bq_indus_Chine-1913-1922.pdf

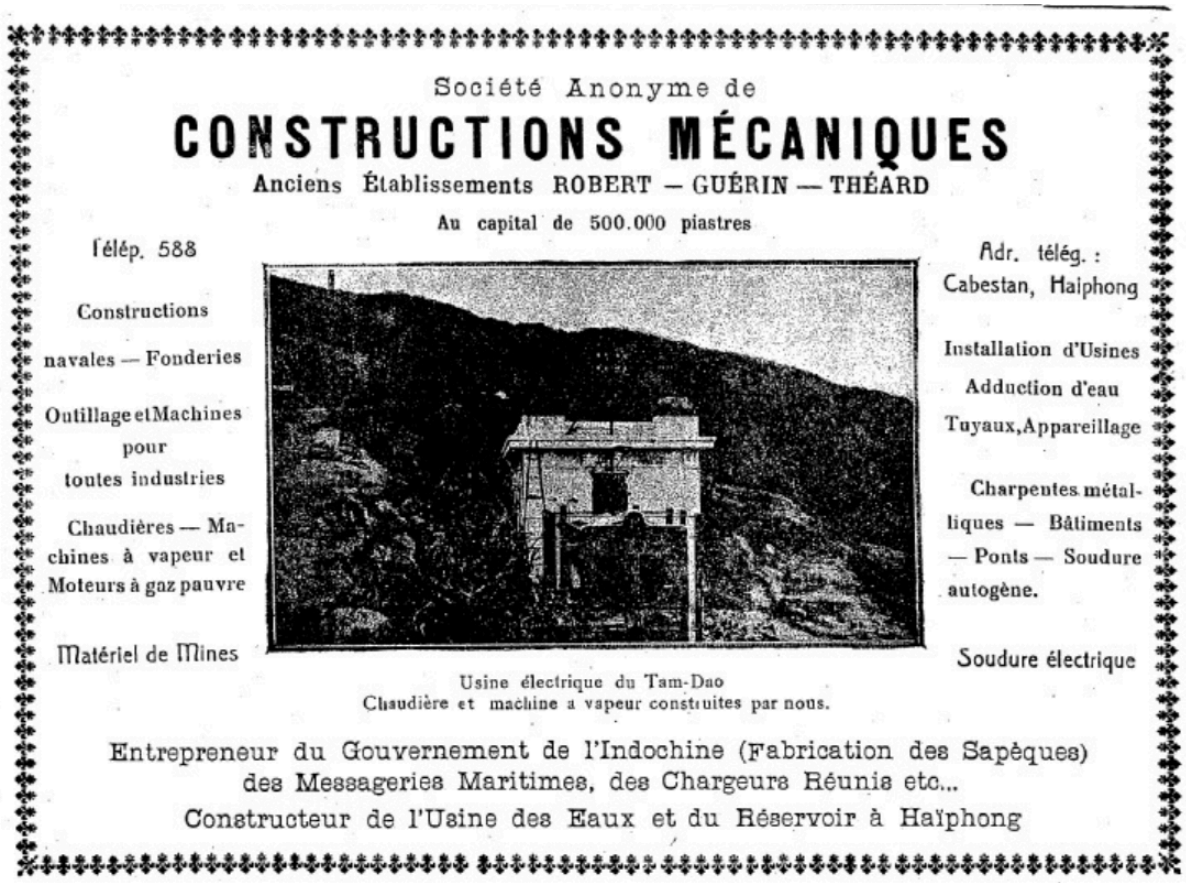
et de sa filiale Brossard & Mopin

www.entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Brossard_&_Mopin-Indochine.pdf

---

[2] Également dirigeant de la Compagnie des charbons de l'Indochine et de la Société civile immobilière de Haïphong.

Publicités
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 24 septembre-31 décembre 1922)



Société Anonyme de
CONSTRUCTIONS MÉCANIQUES
Anciens Établissements ROBERT-GUÉRIN-THÉARD
Au capital de 500.000 piastres
Télép. 588
Adr. télég. :
Cabestan, Haiphong

Usine électrique du Tam-Dao
Chaudière et machine à vapeur construites par nous.

Constructions navales -- Fonderies
Outillage et Machines pour toutes industries
Chaudières -- Machines à vapeur et moteurs à gaz pauvre
Installation d'Usines
Adduction d'eau
Tuyaux, Appareillage
Charpentes métalliques — Bâtiments — Ponts — Soudure autogène.
Matériel de Mines
Soudure électrique

Entrepreneur du Gouvernement de l'Indochine (Fabrication des Sapèques)
des Messageries Maritimes, des Chargeurs Réunis, etc.
Constructeur de l'Usine des Eaux et du Réservoir à Haïphong

———————

Société anonyme de Constructions mécaniques
au capital de 500.000 $ 00
Anciens Établissements Robert — Guérin — Théard
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 26 novembre 1922)

« A la suite de divergences de vues importantes, entre les fondateurs de la Société, principaux actionnaires, et l'ancien conseil ayant assuré la marche des affaires de février 1921 au 4 novembre 1922, par lettre du 19 octobre, les fondateurs ont demandé la convocation de l'assemblée générale avec comme ordre du jour « remplacement des administrateurs actuels par de nouveaux administrateurs. »

Le « Courrier d'Haïphong » du 22 octobre a publié l'annonce légale de la réunion de cette assemblée pour le 4 novembre.

Le 20 octobre, Monsieur Raphaël a donné sa démission ; le jour de l'assemblée générale faite pour le remplacement, le conseil d'administration ancien a donné sa démission, et a autorisé son agent technique à rentrer en France, deux mois et demi avant la fin de son contrat ; en conséquence :

Le nouveau conseil d'administration de la S. A. C. M. a l'honneur d'informer sa clientèle et ses nombreux amis que :

Monsieur Bertrand, directeur de la Banque industrielle de Chine*, ex-président du conseil,

Monsieur Lhermitte, directeur de la Maison Brossard-Mopin*, ex-administrateur-délégué,

Monsieur Raphaël, ingénieur des Mines, ingénieur-conseil de la Banque industrielle [de Chine*], ex-directeur général,

Monsieur Hoerler, agent technique en filature [directeur technique de l'usine d'Haïphong de la Société cotonnière du Tonkin], ex-agent commercial, ne font plus partie à aucun titre de l'administration, de la direction ni du personnel de la société.

Pour le conseil d'administration
R. THÉARD

———————

Un petit tour à Haïphong
par H. CUCHEROUSSET
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 14 janvier 1923)

[…] Aux Constructions mécaniques, nous avons trouvé les trois anciens associés en train de se frapper la poitrine d'un air très pénitent et de se regarder l'un l'autre en disant : *tua culpa, tua culpa, tua maxima culpa*. Nous sommes persuadé que si, passant l'éponge sur le passé, les trois s'entendent pour ne plus regarder que devant eux, il y aura encore de beaux jours pour cette intéressante usine. […]

———————

TONKIN
Haïphong
(*Les Annales coloniales*, 10 avril 1924)

[…] la Société anonyme de Constructions mécaniques emploie de 350 à 400 ouvriers, et la Cotonnière* un millier d'Annamites. […]

———————

Au Tamdao
par BARBISIER
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 6 juillet 1924)

L'usine [électrique] a été montée il y a deux ans par les soins de la Société d'électricité avec une machine à vapeur et une chaudière construites par MM. Robert, Guérin et Théard de Haïphong et la dynamo de 35 kW. de l'ancienne usine de la gare de Hanoï.

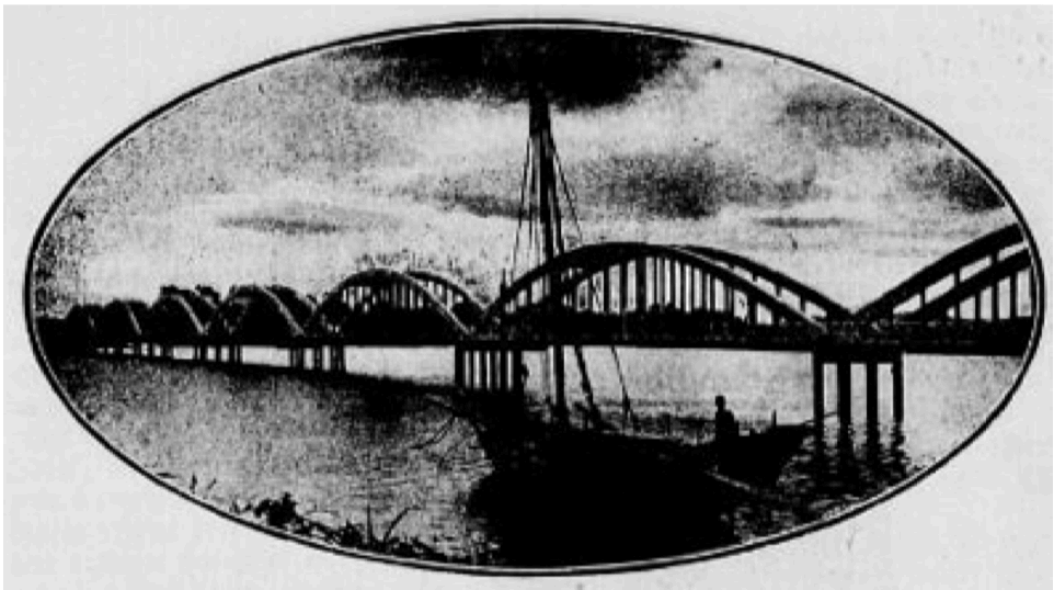
———————

SOCIÉTÉ ANONYME DE CONSTRUCTIONS MÉCANIQUES
capital : 500.000 piastres.
(Annuaire général de l'Indochine française, 1925, p. I-90)

MM. GUÉRIN, président du conseil d'administration ; [René] THÉARD, administrateur-directeur du service des ventes et études ; [Jean] ROBERT, administrateur-directeur des ateliers ; COSTE, chef comptable ; DANBAS, contremaître des ateliers ; TACONET, chef-magasinier ; PUYLAGARDE, travaux extérieurs.

———————————

ACTUALITÉS
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 25 octobre 1925)



[…] M. Dorgelès aurait tout de même pu s'arrêter un jour ou deux à Haïphong, fut-ce à ses propres frais, pour voir quelque chose de cette « horrible sous-préfecture poussée sur la vase ». Mon Dieu, faire sortir en quarante ans d'un marécage une ville de

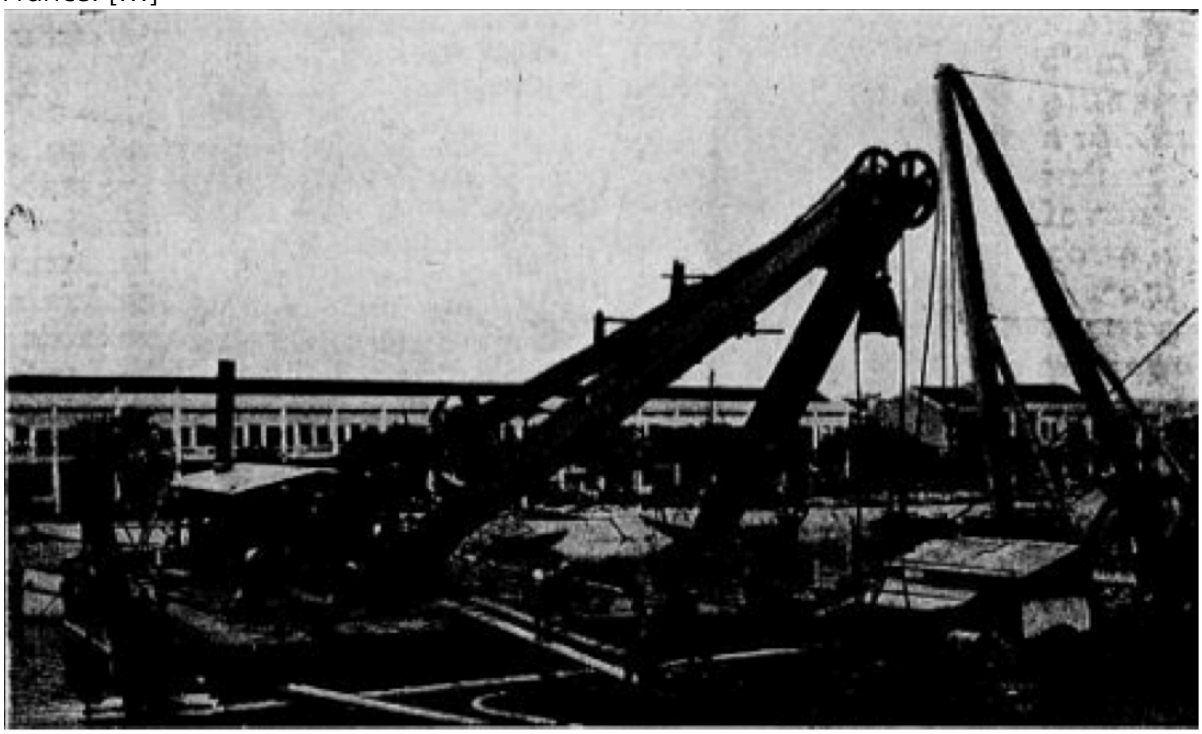
cent mille âmes, c'est déjà quelque chose... ? qu'on ne voit pas en France... quelque chose qui intéresse un Jean Brunhes (*sed mihi non licet parvum componere magno*).

Et M. Dorgelès, parcourant, même sans subvention, ces chantiers méprisés, aurait pu voir monter aux ateliers Robert, Guérin et Théard, quelques-uns de ces formidables engins commandés par la Société des Charbonnages du Tonkin pour les travaux du port de Campha.

En voici un de taille. C'est un ponton mâture pour déposer les blocs artificiels en ciment des jetées en construction. Ce puissant appareil soulève des blocs de soixante tonnes.

D'autres outils de ce genre, reçus de France, ont été montés à Haïphong pour les mêmes travaux : un bardeur pour blocs de soixante tonnes, un chaland à clapets de 120 mètres cubes, un ponton drague à grue Priestman. Voilà qui représente plus de salaires payés en France que M. Dorgelès n'en fera gagner dans sa vie entière aux imprimeurs de ses ouvrages.

Et ce n'est là qu'une petite partie du matériel que, depuis cinq ans, Hongay reçoit de France. […]



Montage à Haïphong d'un ponton mâture de 60 tonnes pour les travaux du port de Campha.

Publicité
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 15 novembre 1925)

ENTREPRENEURS, MINEURS,
ATTENTION !!
À L'USURE DE VOTRE OUTILLAGE
DEMANDEZ LES OUTILS
SACM TOUT ACIER PUR
Que vous pourrez forger jusqu'à usure totale.
Gros stocks. — Expédition à lettre vue
PLANS, DEVIS pour toutes INSTALLATIONS
Usines, Force motrice, Rizeries, Matériel agricole, etc.
Société anonyme de Constructions mécaniques à Haïphong
Téléphone nº 88
Adresse tél. Cabestan

Une industrie prospère
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 3 janvier 1926)

Pour un journal comme *l'Éveil économique*, qui désire être considéré — et qui l'est déjà par bien des gens — comme l'organe des travailleurs, c'est toujours une grande joie que de voir les vrais travailleurs réussir.

Parmi les travailleurs dont, depuis sa fondation, *l'Éveil* suit avec intérêt les efforts, nous mettrons au premier rang nos bons amis Robert, Guérin et Théard, créateurs, avec un capital de début insignifiant, des établissements aujourd'hui dénommés Société anonyme de Constructions mécaniques de Haïphong.

Cette société a connu des années d'épreuves ; mais l'épreuve est pour les caractères bien trempés la meilleure base du succès.

Les Anciens Établissements Robert, Guérin et Théard, aujourd'hui en pleine prospérité, sont en train d'édifier, sur les plus solides fondations, une entreprise de grande envergure.

L'acquisition de 12.000 m^2 de terrain, doublant la superficie des ateliers, va permettre d'étendre ceux-ci jusqu'à l'avenue O'Dhendal. On y installe une grande fonderie moderne avec fonderie d'acier, tandis que les ateliers actuels de mécanique

vont être doublés et munis d'un outillage tout à fait remarquable, dont M. Guérin a fait l'acquisition en France.

Cet outillage comprend un important matériel de boulonnerie ; les ateliers fabriqueront, en particulier, les tire-fonds pour chemins de fer.

Les ateliers sont d'ailleurs font bien organisés pour le matériel roulant ; déjà, pendant la guerre, ils s'étaient aventurés à construire de petites locomotives. Ils ont, depuis, construit avec succès les chaudières pour grandes locomotives et sont à même de faire le montage du matériel roulant dans les meilleures conditions.

Le chantier de constructions navales, où fut construit pendant la guerre le vapeur *Douaumont*, a été transformé avec plan incliné à douze glissières susceptible de recevoir, pour construction ou réparations, un navire de 1.500 tonnes de déplacement et de 4 m 50 de tirant d'eau. Il sera pourvu d'une puissante grue Titan.

Légende :
Les ateliers de la Société anonyme de Constructions mécaniques à Haïphong.

———————

Oculus habent et non videbunt
[Ils ont des yeux et ils ne voient pas]
par Clodion [= Henri Cucherousset]
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 21 février 1926)

[…] Nos amis Robert, Guérin et Théard, de Haïphong, sont en train de construire dans leur usine (que Blaquière ignore, bien entendu) cent wagons de cinq tonnes pour la mine de Maokhê […].

———————

Une rizerie montée par l'industrie tonkinoise
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 27 février 1926)

Il était admis avant la guerre que seuls les Allemands étaient capables de monter des rizeries irréprochables. Le fait est qu'ils avaient acquis dans la fabrication de ce matériel spécial une réputation méritée, et la bonne qualité de leur production était encore mise en valeur par l'intelligence de leurs commerçants, dont le personnel intelligent, instruit, et serviable jusqu'à l'obséquiosité, allait visiter le client jusqu'aux quatre coins du monde et faisait tout pour le renseigner, et lui faciliter les choses de toutes les façons.

Pendant la guerre, les Anglais ont essayé, non sans quelque succès, de supplanter les Allemands [voir SIMM-Denholm à Saïgon] ; il paraît même que des maisons françaises métropolitaines auraient fait également un effort dans ce sens.

Par contre, l'honneur revient à une maison française du Tonkin, d'avoir donné le meilleur exemple d'un effort sérieux et méthodique pour créer sur place aux Allemands une concurrence qui rendra difficile un retour offensif de leur part, si les clients éventuels indochinois ont l'intelligence de faire pour une fois mentir le proverbe : nul n'est prophète en son pays.

Cette intelligence, une société industrielle et commerciale française de Hanoï l'a eue, une société de jeunes et qui n'a pas eu peur de sortir des ornières d'autrefois.

Cette société va, en effet, dès que le plan de Gialâm, ou Hanoï-Rive Gauche, sera sorti du crayon des architectes urbanistes, et que les lignes générales de notre futur quartier industriel seront données, monter dans cette banlieue une rizerie de douze tonnes, construite et équipée par les Ateliers de la S.A.C.M. (anciens établissements Robert, Guérin et Théard), de Haïphong.

Depuis longtemps, cette société étudiait la question. Dès la foire de Hanoï de 1920, où ils avaient fait une installation de démonstration de pompage pour irrigation, Messieurs Robert, Guérin et Théard avaient exposé dans leur pavillon toute une série de plans d'installation et de graphiques de fonctionnement de rizeries de trois types différents 10, 20 et 30 tonnes par jour. Ayant contribué à l'installation de plusieurs rizeries, ces messieurs avaient acquis une expérience précieuse et un tour de main, qu'on demanderait vainement à des monteurs occasionnels chargés de faire le montage d'appareils venus des antipodes.

Malheureusement le public a besoin de voir fonctionner : plans et graphiques ne sont à la portée que de rares techniciens et, faute d'une bonne leçon de choses qu'il comprend mieux que tous les catalogues et lui inspire plus de confiance, le client s'abstient. C'est ce qui explique le faible développement au Tonkin de l'industrie du riz ; surtout le nombre infime des installations petites et moyennes. Or c'est à celles-ci qu'est l'avenir, au gros propriétaire indigène, au syndicat agricole, au village, au marchand, à l'exportateur moyen.

En effet, le riz tonkinois révèle mal sa qualité par l'aspect extérieur de paddy, de sorte que les exportateurs, qui ne veulent pas s'exposer à des surprises de ce côté, sont obligés d'acheter du riz, non du paddy. C'est donc l'avantage de leurs clients, producteurs ou intermédiaires, d'avoir le moyen d'usiner eux-mêmes leur propre paddy ou celui qu'ils achètent sur les marchés, dans de petites usines permettant une sélection impossible dans les grandes.

Voici que bientôt va fonctionner à Hanoï une première rizerie, montée pour les besoins propres au Tonkin, par des industriels fixés au Tonkin, dont on connaît l'expérience. Avoir au bout du téléphone, à quelques heures d'automobile, du chemin de fer ou de la chaloupe, l'usine qui a construit et monté votre installation, la connaît et peut à chaque instant réparer ou remplacer un organe cassé ou fatigué, c'est là un immense avantage, le même en fait qu'il y a à acheter une automobile à un garage local représentant la marque, outillé pour la réparer et pourvu de pièces de rechanges, au lieu d'en faire venir une d'Europe, d'une marque non représentée par un atelier, et que personne ne saura ou ne voudra convenablement réparer.

C'est pourquoi nous prédisons un grand succès à la Société anonyme de Constructions mécaniques de Haïphong dans cette spécialité, et un grand avantage sur les autres marques même les plus réputées. Elle est à la portée du client, tout est là.

———————————

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

……

Monsieur le gouverneur général … se rendit aux Ateliers de constructions mécaniques, en pleine activité.

Ces ateliers sont en voie de transformation et d'agrandissement et compteront sous peu parmi les plus importants d'Extrême Orient.

Messieurs Robert et Théard reçurent le gouverneur général et les visiteurs et les pilotèrent parmi la foule des ouvriers et les machines-outils en plein travail. On est surpris de l'ordre qui règne et de la somme de travail qui est fournie. Les Ateliers de Constructions mécaniques exécutent tout ce qui peut être fait en mécanique ou en matériel métallique : charpentes métalliques, machines de chaloupes, coques, etc. sont établies impeccablement et sans arrêt.

On sent là une direction énergique et éclairée devant les résultats obtenus.

M. le gouverneur général admira les différentes machines et parcourut tous les ateliers et se rendit ensuite à la salle des modèles où monsieur Théard lui demanda de

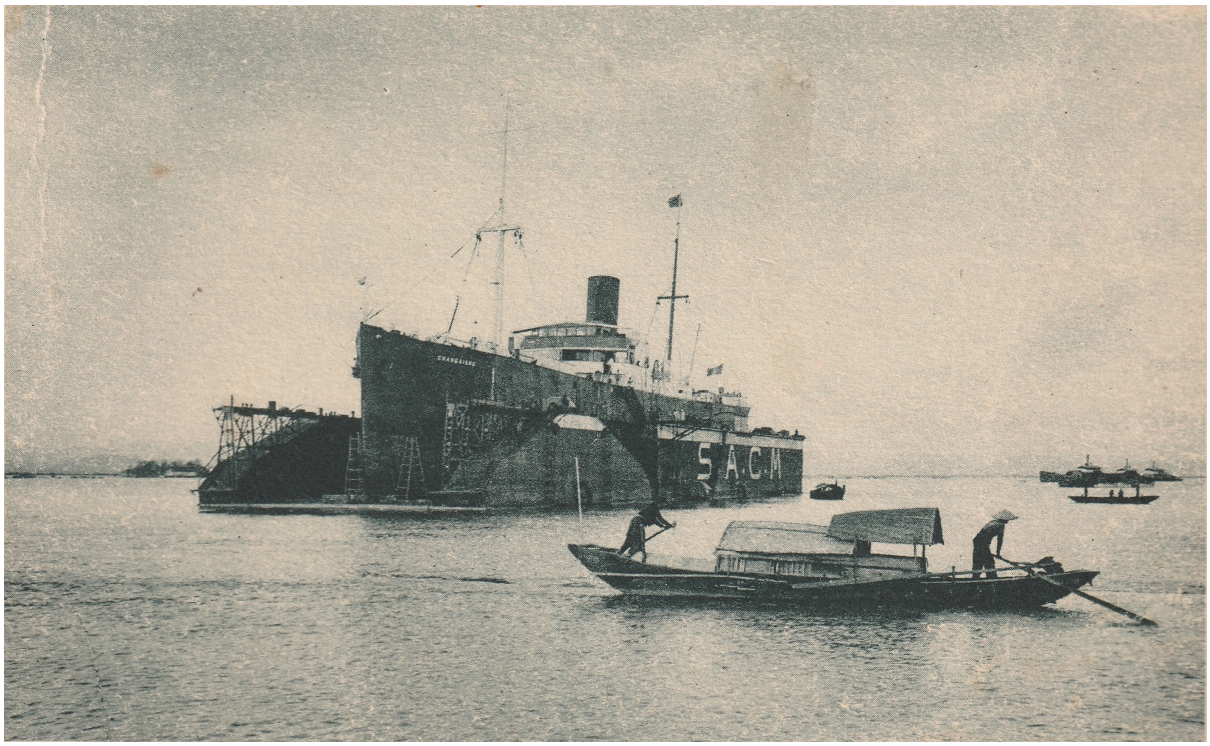
récompenser de vieux ouvriers annamites qui travaillent fidèlement à l'atelier depuis de longues années. Monsieur Varenne promit que ce sera accordé car ce n'est que justice de récompenser les vieux travailleurs, puis il prit congé. […]

SUCCESSION DES ATELIERS MARITIMES DE HAÏPHONG
www.entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Ateliers_Porchet-Haiphong.pdf

---

La Société anonyme de Constructions mécaniques
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 12 et 26 décembre 1926)

La Société anonyme de Constructions mécaniques de Haïphong a l'honneur d'aviser sa clientèle et messieurs les armateurs qu'elle vient de se rendre acquéreur du dock flottant et du matériel des Ateliers maritimes de Haïphong et qu'elle se met dès maintenant à leur disposition, pour tout ce qui concerne les opérations de carénage, de réparations de bateaux et d'utilisation du dock flottant.



Coll. Olivier Galand
www.entreprises-coloniales.fr/empire/Coll._Olivier_Galand.pdf
Haïphong. — Le dock flottant (Coll. V. Fauvel, Haïphong)

Une affaire haïphonnaise qui prospère
La Société anonyme de Constructions mécaniques
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 3 avril 1927)

On sait avec quel intérêt nous avons suivi, depuis la création de *L'Éveil,* les progrès de celle affaire, commencée si modestement, pour se transformer, eu 1919, en société anonyme au capital de 500.000 $ 00. Ses fondateurs avaient crû pouvoir passer la main, puis se virent dans l'obligation de reprendre la direction de l'affaire. Ils durent, pendant quatre ans, travailler avec acharnement à combler les vides creusés par une gestion étrangère très désastreuse.

En Indochine plus encore qu'ailleurs, une entreprise vaut ce que valent ses directeurs. Pendant que messieurs Théard et Robert remettaient à flot la Société anonyme de

Constructions mécaniques, une affaire similaire plus ancienne commençait à battre de l'aile alors que son fondateur, personnalité tonkinoise en vue, qui fut l'animateur du port de Haïphong, se trouvait éloigné de la direction par le jeu des groupements financiers.

Le regretté M. de Lansalut, alors administrateur de la Société des Ateliers maritimes, se montrait inquiet des résultats d'une direction peu adaptée aux difficultés du pays. Appréciant vivement l'activité, l'entregent, l'expérience des directeurs de la Société anonyme de Constructions mécaniques, il souhaita de voir fusionner les deux sociétés qui devaient réunir les principales affaires du pays et l'expérience acquise des premiers fondateurs.

Le grand financer moderne, M. Octave Homberg, à la tête du groupement des Ateliers Maritimes, se laissant influencer par son premier ingénieur, refusa d'examiner ce projet, considérant la Société anonyme de Constructions mécaniques comme une petite affaire insignifiante.

Pendant ce temps, la petite affaire travaillait, croissait et grandissait si bien, qu'elle absorba peu à peu et complètement celle qui lui avait témoigné tant de dédain.

Aujourd'hui, la situation de la Société anonyme de Constructions mécaniques est en pleine prospérité. Son conseil d'administration actuel est composé de :

Président : M. le docteur Forest, délégué du Tonkin au Conseil supérieur des Colonies.

Vice-président : M. A. Guérin, négociant à Villefranche, Rhône.

Administrateurs :

M. René Théard, ingénieur, directeur des services administratifs ;

M. Jean Robert, directeur des ateliers.

Le conseil, dès l'assemblée générale extraordinaire qui aura lieu prochainement, demandera l'approbation de l'adjonction de trois nouveaux membres, amenant la collaboration d'importantes personnalités industrielles, qui contribueront, nous en sommes certains, à assurer l'avenir de la société.

L'assemblée générale ordinaire qui vient de se réunir le 22 mars met en lumière la situation de la société, et nous publions ci-dessous le rapport du conseil l'administration et le bilan de 1926, qui n'ont pas besoin de commentaires.

RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Messieurs et chers actionnaires,

En novembre 1922, nous vous avions conviés en assemblée générale pour reprendre les directives de la société que nous avions cédée au commencement de 1921. La situation n'était pas brillante, et la valeur intrinsèque des actions était inférieure à 50 $ 00, car le fonds social, à cette date, étant donné le discrédit jeté sur la société, pouvait être considéré comme inexistant.

Nous vous avions exposé, dans un long rapport, la critique de la gestion 1921-1922, détaillant le rendement déplorable des ateliers et l'augmentation considérable des frais généraux de fabrication. La mauvaise organisation du service des ventes et les affaires à pertes qui en résultèrent ainsi que de nombreux litiges.

En 1920, on avait fait un amortissement extraordinaire de 130.000 piastres sur la construction du « Douaumont », exécuté sur les suggestions de M. Sarraut, et abandonné ensuite par le gouvernement. En 1921-1922, la mauvaise gestion avait englouti les bénéfices de la fabrication des sapèques, excellente affaire, exécutée avec les matières et le matériel du gouvernement, et que nous avions mis plusieurs années à traiter de gré à gré.

Nous avions dû intenter un procès pour mauvaise gestion contre l'ancien administrateur-délégué (la maison Brossard & Mopin*) réclamant 17.000 $ 00 de remboursement de fonds dilapidés.

L'année 1923 s'était profondément ressentie de la désorganisation, des mauvaises affaires et des litiges à régler. Le chiffre d'affaires annuel était tombé, de ce fait, de 350.000 piastres (moyenne antérieure) à 272.000 $ 00, mais notre main-d'œuvre était passée de 85.000 $ 00 à 54.000 $ 00, et les frais généraux de fabrication de 77.000 $ 00 à 38.000 $ 00, la perte était tombée de 99 000 $ 00 à 18.000 $00.

Toute l'année 1923 a été employée à redonner confiance à la clientèle par l'exécution irréprochable des travaux traités à un prix très réduit, presque sans bénéfice, et à réorganiser la bonne main-d'œuvre ancienne, qui nous avait demandé de longues années de préparation, et qui avait été dispersée.

Dès 1924, notre chiffre d'affaires (424.000 $ 00) dépasse les moyennes antérieures, notre main-d'œuvre remonte à 84.000 $ 00. et nos frais de fabrication seulement, à 41.000 $ 00, le rendement des ateliers s'améliore considérablement, et les bénéfices nets, amortissements déduits, s'élèvent à 45.875 $ 00.

En 1925, le rendement continue à s'élever et les tableaux comparatifs des comptes d'exploitation que nous avons mis à votre disposition, parlent d'eux-mêmes, car ils permettent de suivre, pas à pas, cette progression, dont les heureux résultats ont donné 80.897 $ 00 de bénéfices nets en 1925, et 130.737 % 00 en 1926.

Le procès intenté aux Établissements Brossard & Mopin* pour mauvaise gestion, s'est terminé en notre faveur, et partie en 1925, partie en 1926, nous avons encaissé près de 15.000 piastres, ayant ainsi obtenu satisfaction sur presque tous les points de notre réclamation.

À votre dernière assemblée générale, le 31 mai 1926, notre commissaire aux comptes, M. Fauquet, vous avait expliqué que des administrateurs d'une société concurrente avaient demandé, si le conseil de la S.A.C.M. verrait favorablement la possibilité d'une fusion des deux affaires, en formant une société nouvelle. Un avant-projet avait été préparé, et M. Fauquet devait en suivre l'évolution en France. Mais dès les premiers contacts, le principal groupe de cette affaire n'a plus voulu s'y intéresser, désirant s'en retirer au plus tôt.

Nous sommes donc entrés en pourparlers avec Me Coueslant [3] pour envisager le rachat de cette affaire. Les tractations ont été longues et laborieuses, et ont abouti comme vous le savez tous, à l'accord d'une option sur le matériel complet des Ateliers maritimes de Haïphong et du dock flottant, pour le prix de 250.000 piastres. Le matériel entreprises de travaux publics restant la propriété de la liquidation.

Les principaux actionnaires du groupe du Tonkin des A.M.H. dont MM. de Lansalut, Briffaud, Porchet, ayant accepté de souscrire à une augmentation de capital, à effectuer pour ce rachat, à condition que nous supprimions les privilèges des actions de fondateurs et que toutes les actions soient, sans distinction, sur le même pied d'égalité.

Le dernier jour de l'option, le 3 décembre, votre conseil s'est arrangé pour lever l'option et verser les 250.000 piastres.

Sur l'intervention de Me Coueslant et de Me de Lansalut, la Banque de l'Indochine nous a avancé 100.000 $ 00, gagées par le nantissement du nouveau matériel. Votre conseil a obtenu, avec ses garanties personnelles, une avance de 150.000 piastres.

Dès l'arrivée de Me Coueslant, au commencement de janvier, sur sa demande, nous avons travaillé jour et nuit pour mettre complètement au net les écritures d'inventaire de 1926, afin de pouvoir faire une expertise approfondie et absolument sincère de la situation de la société.

Grâce à l'activité du personnel de la comptabilité et à la facilité de contrôle de l'organisation de la comptabilité matières, ce travail a été terminé le 25 janvier.

---

[3] Jean Coueslant : né le 12 nov. 1891 à Alençon. Fils de Salomon Louis *Auguste* Coueslant, alors directeur de l'*Avenir de l'Orne*, plus tard imprimeur à Cahors, chevalier de la Légion d'honneur. Blessé de guerre en 1915. Muté au Tonkin en 1916. Avocat à Haïphong. Entré en 1937 à la Banque de l'Indochine qu'il représenta au conseil d'une dizaine de sociétés. Décédé le 4 juillet 1978 à Louveciennes. Marié à Renée Blarez. Trois enfants dont Yves (1926-2013), co-fondateur de Dyptique (maison de senteurs).

M. Fauquet ne devant pas rentrer avant les assemblées générales extraordinaires, qui devaient avoir lieu vers fin février, nous avions chargé notre ancien collaborateur, M. Despinoy [4], de bien vouloir faire fonction de commissaire aux comptes. Étant donné sa connaissance complète de la marche de la société dont il a assuré la comptabilité pendant plusieurs années, il a pu suivre au jour le jour la vérification des opérations, et remettre son rapport le 26 janvier.

Sur les directives de Me Coueslant : M. Geneau, ingénieur directeur de la S. I. C. E. O. [Chimie d'Extrême-Orient], a été chargé de faire une expertise très détaillée des valeurs immobilisées, terrains, bâtiments, matériel, et M. Tarnaud, secrétaire de la chambre de commerce, a été chargé de vérifier la comptabilité générale, la comptabilité et la sincérité des stocks matières.

M. Tarnaud a pu effectuer une vérification très détaillée et facile de la sincérité des stocks avec M. Despinoy, et ils ont, tous deux, contrôlé plusieurs postes en reportant le stock du 1er janvier et les mouvements, jusqu'au jour de leur vérification.

M. Geneau est venu de nombreuses fois inspecter le matériel des ateliers, qu'il a constaté en parfait état d'entretien, l'expertise qu'il a faite en comparant la valeur du matériel aux prix pratiqués avant guerre, après guerre, et actuellement, l'a été de la façon la plus équitable possible.

De l'examen de leurs rapports, de la grosse plus-value des terrains et des matières en stock, Me Coueslant a conclu que la valeur des actions de notre société devait être raisonnablement considérée au pair, les nouveaux actionnaires devant ainsi profiter de ces plus-values et de l'acquit d'une affaire absolument saine.

Me Coueslant a donc fait le nécessaire pour la convocation et la réunion des 2 assemblées générales extraordinaires du 3 mars qui doivent :

L'une, supprimer tous les privilèges des anciennes actions de fondateurs, de manière à ce qu'il n'y ait plus qu'une seule catégorie d'actions.

L'autre, approuver les délibérations de la première.

Enfin, dans sa 58e délibération du 18 février, le conseil a décidé, en vertu des pouvoirs que lui confèrent les statuts, une augmentation de capital de 250.000 $ 00, portant le capital total à 750.000 $ 00, par la création de 2.500 actions de 100 $ 00 chacune.

Cette augmentation sera réservée aux anciens actionnaires pour ceux qui voudront user de leurs droits de priorité, à raison de une ancienne pour 2 nouvelles.

Le conseil, qui dispose , par ses 4 membres actuels, de 1.280 actions anciennes, cédera ses droits de priorité aux anciens actionnaires des A. M. H, ainsi qu'aux amis dont la collaboration lui semblera favorable à la société.

Une grosse partie des souscriptions est déjà assurée, et nous espérons bien qu'elle sera complétée avant le 31 mars.

Dans les modifications des statuts, le conseil est autorisé à se compléter par 7 membres, ce qui lui permettra de s'adjoindre 2 personnalités du groupe des A. M. H. et une autre d'une importante maison de la place, qui doit collaborer avec nous.

Pour suivre l'évolution et l'extension de nos affaires, nous nous sommes adjoints 3 ingénieurs des Arts et métiers, 2 pour les services des ateliers, un pour le bureau d'études. Nous avons pu augmenter d'une façon importante notre personnel ouvrier. Nous avons installé dans nos ateliers, une partie de l'outillage mécanique des A.M.H. que nous devons déménager au plus tôt. Nous occupons provisoirement les ateliers de chaudronnerie et de fonderie actuels, et nous avons pu augmenter considérablement notre chiffre d'affaires qui a été, en janvier, de 82.000 $00, et 48.000 $ 00 en février, c'est-à-dire beaucoup plus que le double des années précédentes où ces mois sont très réduits. Nous espérons bien dépasser le chiffre annuel de 800.000 $ 00 et atteindre

---

[4] *Auguste* François Despinoy : marié à Lucienne Huaux (divorcé en 1934). Comptable à la SACM, puis directeur de la succursale de la maison Victor Demange à Haïphong, transitaire dans la même ville (remplacé en 1934 par sa belle-même), entrepreneur de boues et vidanges à Bac-Ninh.

ainsi 150.000 $ 00 de bénéfice, ce qui nous permettra, en faisant des réserves sérieuses, de distribuer 12 % de dividende pour le bilan 1927.

Nous avons pris option sur les terrains des Établissements indochinois pour la somme de 55.000 $ 00, et nous pourrons installer des ateliers modernes sur la rive gauche du Cua-Cam, sur un terrain de 120.000 mètres carrés de superficie, avec des chantiers de constructions navales bien équipés. Nous adjoindrons un dock à 3 cellules à celui actuel qui en possède 6, pour pouvoir travailler les petites unités, et en même temps, en s'accouplant, toutes les grandes unités qui fréquentant le port.

Notre outillage et nos installations seront absolument perfectionnés, et nous permettront, avec les importants stocks de matières que nous possédons, de répondre ainsi à toutes les demandes aux meilleures conditions de prix et de délai possibles, avec la garantie d'une meilleure exécution faite suivant les règles de l'art.

La perspective des travaux est très grande, étant donné le développement industriel constant du pays.

Enfin, nous espérons avoir la possibilité de vendre nos terrains et bâtiments du boulevard Bonnal dans de bonnes conditions, leur situation étant exceptionnelle. Ils sont constitués par un grand rectangle de 24.000 mètres carrés de surface, avec 590 mètres de façade sur trois grandes rues et une ruelle, avec toutes voies de manutention pouvant se raccorder au chemin de fer, et un appontement sur le canal Bonnal permettant l'évacuation par eau. Ces valeurs représentent un minimum de 180.000 $ 00, et sont à l'inventaire pour 118.000 $ 00.

Dès cette rentrée, les trésoreries de la Société seront très importantes, et elle réalisera un surbénéfice extrêmement intéressant.

Nous ne faisons pas de publicité officielle pour notre augmentation de capital, que nous préférons réaliser avec quelques amis.

Enfin, nous tenons à vous prier de vous associer au conseil pour remercier tout notre personnel européen et indigène, de l'excellente collaboration qu'il nous a apportée, et nous espérons que la répartition des bénéfices que nous lui accordons, et qui s'élève actuellement à 10 % des bénéfices, l'encouragera à faire mieux encore.

M. Despinoy, faisant fonction de commissaire aux comptes, vous lira son rapport. Nous vous demandons de bien vouloir l'approuver, ainsi que sa proposition de porter les bénéfices au débit du compte Profits et pertes.

Nous avons fait, et faisons tous nos efforts, pour le développement de notre société. Nous comptons beaucoup que les hautes personnalités que le conseil va s'adjoindre, contribueront largement, par leur grande expérience, à nous faciliter cette tâche.

Nous vous demandons de nous approuver dans les directives que nous avons données à la société, et de bien vouloir nous donner quitus de notre gestion.

Veuillez croire, chers actionnaires, que ce sera pour nous une véritable satisfaction de pouvoir vous distribuer des dividendes à la fin de cette année, et nous vous prions d'agréer l'assurance de notre considération la plus distinguée.

Haïphong, le 28 février 1927.

Bilan au 31 décembre 1926

Total 1.019.090 38

Nous pensons qu'ils est inutile d'insister sur l'intérêt que présente cette excellente affaire, qui va devenir rapidement une des plus importantes du pays et dont l'avenir est de promesses.

Notre carnet financier
(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 20 avril 1927)

La Société des Ateliers maritimes de Haïphong a été liquidée et la Société anonyme de Constructions mécaniques se trouve ainsi débarrassée de son principal concurrent. Chose curieuse, elle profite de ce fait pour porter son capital de 500.000 à 750.000 piastres par émission de 2.500 actions de 100 piastres. Elle doit, paraît-il, installer des ateliers modernes sur la rive gauche du Cua-Cam et augmenter la capacité de son dock flottant.

Un travail rapidement mené
Un grand garage construit à Hanoï en six mois
Établissements Bainier d'Indochine
Auto-Hall
par H.C. [Henri Cucherousset]
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 17 juillet 1927).

Légende
La façade au 1er juillet, avant la pose des grandes verrières, qui surmontent les portes, et dont l'élégante membrure en fer forgé est due aux Ateliers de Constructions mécaniques [SACM] de Haïphong.

Une jeune industrie qui promet :
les usines STACINDO à Haïphong
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 2 octobre 1927)
www.entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Stacindo.pdf

Elle [emploie] un outillage tout a fait moderne, en particulier trois bétonnières construites à Haïphong même par la Société de constructions mécaniques.

ENTRÉE EN LICE DE NOUVEAUX ACTIONNAIRES
Cie indochinoise d'équipement industriel
www.entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Equipement_industriel.pdf
Denis frères d'Indochine
www.entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Denis_freres_d'IC.pdf
Chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan
www.entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Ch._fer_IC-Yunnan-docu.pdf
Descours et Cabaud
www.entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Descours-Cabaud-IC.pdf
Banque de l'Indochine
www.entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Bq_Indoch._1875-1945.pdf
Briffaud
www.entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Briffaud-Haiphong.pdf

Société anonyme de Constructions mécaniques de Haïphong
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 23 septembre 1928)

Cette société, dont nous avons dit il y a quelques mois qu'elle ménageait d'agréables surprises à ses actionnaires, réunira son assemblée générale dans quelques jours. Elle va entrer dans une phase nouvelle, sous le contrôle d'un important consortium composé de : la [Cie indochinoise] d'équipement industriel [Denis fr.] ; la maison Denis frères d'Indochine ; la Compagnie des Chemins de fer du Yunnan* ; la maison Descours et Cabaud* ; la Banque de l'Indochine et M. Briffaud.

M. Cuënot [5] deviendra très vraisemblablement l'administrateur délégué de la société.

C'est la sécurité assurée pour l'avenir à cette affaire créée de toutes pièces par trois hommes d'action remarquables, qui se complétaient admirablement et amenée par leurs seuls efforts à un haut degré de prospérité.

M. Cuënot, depuis quelques mois au Tonkin, où il remplace M. [Paul] Dilhan à la direction de la si active [Cie indochinoise] d'équipement [industriel (Denis frères)], s'est rapidement fait une réputation d'ingénieur habile, doublé d'un homme d'affaires avisé.

———————

Aux ateliers de Constructions mécaniques de Haïphong
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 25 novembre 1928)

Cette intéressante industrie, créée, en partant de débuts modestes, par trois hommes d'action MM. Robert, Guérin et Théard, pour arriver à être la plus puissante entreprise de constructions mécaniques d'Indochine, a passé récemment par une crise d'où elle est encore une fois sortie à son honneur. Les fondateurs, il est vrai, se sont retirés, après de longues années d'un labeur acharné dont on est heureux de savoir qu'ils ont récolté les fruits ; ils ont passé la main à une nouvelle équipe où l'on trouve, à côté de l'élément jeune et actif qui infuse un sang nouveau, la solide expérience d'un admirable vieillard, lui-même ingénieur de grande valeur.

Nous avons retrouvé, à notre dernière visite aux ateliers, la belle activité que nous aimions tant à y admirer au temps des trois associés et nous avons acquis la conviction que les actionnaires, qui ont eu confiance l'an dernier, n'auront pas à s'en repentir, d'autant plus que l'Indochine va enfin entrer dans une ère de grands travaux publics.

Parmi les travaux en cours, citons :

1) la construction d'un remorqueur de 19 m. de long, muni d'un moteur semi-Diesel à huile lourde de la marque suédoise Kromhout, d'une mise en marche facile, dont la manœuvre peut fort bien être, confiée à un mécanicien annamite ordinaire.

2) Un chaland automoteur de 213 tonnes de déplacement et de 150 tonnes de portée en lourd, long de 28 m 50 entre perpendiculaires, large de 5 m 45 et d'un tirant d'eau de 1 m 30. Ce chaland est muni d'un moteur Kromhout de 1.20 chx à trois cylindres. Il vient d'être terminé et a donné à pleine charge une vitesse de 6 nœuds 1/2, ce qui est très honorable pour un bateau de rivière de ce type. Lorsqu'il existera quelques douzaines d'unités semblables, il y aura quelque chose de changé dans la navigation fluviale au Tonkin et l'on verra les frets, descendre et se maintenir à des prix qui favoriseront grandement le développement économique du pays.

———————

[5] Jean Cuënot (et non *Cuénot*)(1888-1971) : fils et neveu de polytechniciens, polytechnicien lui-même. Marié en 1914, à Angoulême, avec Anne-Marie de Viville. Dont Odile (1917). Chevalier de la Légion d'honneur : capitaine de réserve au 307e rég. d'artillerie (*JORF*, 19 mars 1926, p. 3447). Directeur à Saïgon de la Société indochinoise d'équipement industriel. Directeur par intérim de la Société anonyme de Constructions mécaniques de Haïphong, administrateur de la Société des charbonnages de Dông-Giao. Au début des années 1930, il entre à la Société marocaine de distribution d'eau, gaz et électricité qu'il représenta au conseil de la Marflé et de la SAMEGE.

3) Vient également d'être construit, mais pour être mis en location, un remorqueur de 11 m 60 de longueur entre perpendiculaires et 3 m en tout : 2,65 de large, et 1,22 de tirant d'eau à l'arrière, muni d'un moteur Kromhout du plus petit modèle, à un cylindre, qui donne une vitesse de 5 nœuds en remorquant un chaland de 60 tonnes.

4) Est en construction, pour une paroisse de l'intérieur, une chaloupe du même modèle mais aménagée pour passagers (30 passagers commodément assis). Le moteur est également un petit Kromhout, mais à deux cylindres en vue de diminuer le bruit et les vibrations.

Ce moteur consomme 225 grammes par cheval heure de mazout à 70 $ la tonne ; il revient donc meilleur marché qu'une machine à vapeur, qui consommerait dans les meilleures conditions 1.000 grammes de criblé a 17 $ 50 la tonne.

En effet, le prix du combustible étant sensiblement égal, il y a économie du fait de la suppression des chauffeurs et de l'espace considérable gagné.

Cette petite chaloupe à passagers donne sept nœuds à l'heure en ordre de marche.

Nous pensons qu'une chaloupe plus petite de 8 de long, 1 m 40 de large et 0,50 dé tirant d'eau, mais construite solidement en bois, munie du même moteur avec hélice protégée où une robuste roue arrière, serait un modèle adéquat pour remonter la rivière Noire.

5) Les ateliers S.A.C.M. travaillent, en rivière, à l'allongement de leur dock flottant, dont la puissance de soulèvement sera portée de 1.500 à 2.500 tonnes, de sorte qu'il sera désormais possible dy réparer ou caréner la majorité des vapeurs qui fréquentent le port d'Haïphong.

6) Les ateliers vont exposer à la foire de Hanoï un hangar métallique d'un type standardisé susceptible de rendre de grands services, notamment dans la construction des maisons de coolies sur les plantations de Cochinchine.

7) Ils construisent à Haïphong, rue Clemenceau, les grands Magasins Optorg avec le même genre de charpente métallique que celle, si légère, du Garage Bainier, de Hanoï. A ce sujet, il y a lieu de faire remarquer que des ateliers consciencieux et prudents et qui tiennent à offrir toutes garanties à leur clientèle se trouvent en Indochine en état d'infériorité vis-à-vis de constructeurs qui, tout en observant à la lettre les règlements, s'exposent sous ce climat à des désastres, comme c'est arrivé à Saïgon au Grand Garage Charner. Les règlements de France, quant à la surcharge imposée aux charpentes par le vent et aux dimensions minima à donner aux fers exposés à cette surcharge, ne devraient pas être applicables en Indochine où les vents atteignent une violence trois fois plus grande, allant jusqu'à une pression de 350 kilos au mètre carré au lieu de 120 en France. Le règlement à appliquer en Indochine devrait imposer non seulement un poids de fer supérieur, calculé pour les surcharges que donnent les forts vents du pays, mais aussi l'application de certains procédés modernes pour empêcher le fer d'être rapidement rongé par la rouille. Les Ateliers de Constructions mécaniques de Haïphong emploient maintenant un procédé, appelé shoppisation, sans doute du nom de l'inventeur, et qui consiste à projeter avec une sorte de pistolet sur la tôle ou la cornière à préserver, un métal en poudre : aluminium ou zinc qui couvre l'acier d'une mince couche du métal inoxydable mais d'une façon beaucoup plus infime que par la galvanisation Et l'opération, au lieu de se faire tous les trois ans comme le repiquage suivi de la peinture de fer, se fait tous les dix ans.

———————

LA NEUVIÈME FOIRE DE HANOÏ

(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 23 décembre 1928)

[…] Sur la Société de Constructions mécaniques, de Haïphong, une note parue dans notre chronique « Informations diverses » du 25 novembre nous dispense de nous

étendre longuement aujourd'hui. Qu'il nous suffise de mentionner la présentation tout à fait remarquable d'un moteur « Aster » actionnant une puissante pompe d'irrigation et une véritable cataracte lumineuse artistement disposée et qui attira tout le temps de la foire une foule nombreuse. On voyait en outre dans ce stand des panoplies d'outils pour entrepreneurs : pelles; pioches, râteaux, pics, masses, marteaux, du petit outillage de mines et des wagonnets et berlines, des modèles réduits de chalands, etc., et, en particulier, un moteur marin Kromhout, de type 44 chevaux, comme ceux que la société a installés récemment ou est en train d'installer sur un grand nombre de petites chaloupes et de chalands à moteurs et qui semblent devoir faire sur nos rivières une assez grosse concurrence à la machine à vapeur. […]

———————

publicité
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 24 mars 1929)
CONSULTEZ-NOUS POUR VOS
BESOINS MÉTALLIQUES
Études — Plans — Devis sur demande
Matériel de mines et de terrassements
Constructions
Navales Remorqueurs — Chaloupes — Chalands — Pontons
Grosse et petite mécaniques
Chaudronnerie — Charpente en fer
Fonderie, Ponte et Bronze
Soudure autogène et électrique
Pièces de forge — Boulonnerie — Rivets
Construction de chaudières et machines à vapeur
Superficie des ateliers : 25.000 m² — 1.200 ouvriers
Société anonyme de Constructions mécaniques-Haïphong
(Anciens Établissements PORCHET et ROBERT - GUÊRIN - THEARD)
Capital : 860.000 piastres

173, boulevard Bonnal, Haïphong	Téléphone 88 Services divers 376 Direction 450 Magasins	Adresse télégraphique MECAN

Conseil municipal de Haïphong
5° — Demande présentée par la Société anonyme de constructions mécaniques
au sujet de la pépinière du quai de l'Abattoir
(*Le Colon français républicain*, 22 juin 1929)

L'administrateur-maire : Messieurs, je donne la parole à M. le rapporteur de la commission des travaux.

M. Crépin, rapporteur de la commission des travaux : Messieurs, la Société anonyme de constructions mécaniques construit à l'intérieur de ses ateliers, des chalands, chaloupes etc. pour le lancement desquels elle se trouve actuellement dans l'obligation de traverser le boulevard Bonnal. La circulation est ainsi fréquemment interrompue sur cette voie très fréquentée qui, en outre, sert d'accès à la route Coloniale n° 5 de Hanoï à Haïphong. Les usagers de cette route subissent ainsi une gêne réelle que l'on ne saurait laisser se répéter indéfiniment.

La société intéressée a demandé à louer la parcelle municipale sise quai de l'Abattoir et actuellement utilisée comme pépinière. Elle projette d'y construire un bassin à flot ou

un slip, soit même les deux ouvrages. Elle demande à occuper les berges et propose de louer à bail, pour une durée de 10 ans, moyennant un loyer annuel de 5.000 p. une superficie de 9.098 mètres carrés, soit environ 78 % de la parcelle, sur une longueur de façade de 120 mètres environ. La S. A. C. M. désirerait, en outre, obtenir une promesse de vente au prix de 80.000 p. 00.

Votre commission des travaux estime que rien ne s'oppose à la location envisagée et au transfert de la pépinière route du Lach-Tray, dans les anciens ateliers de la zone suburbaine. Le restant du terrain devrait être conservé en vue de son utilisation pour les besoins de la Ville.

Toutefois, la Ville ne saurait prendre aucune engagement en ce qui concerne l'occupation des berges, dont la conservation relève de l'administration du port autonome. La S.A.C.M. devra donc adresser sa demande d'occupation à ce service qui examinera en même temps la possibilité de l'existence d'un chantier de constructions navales à proximité du confluent de trois voies navigables.

Enfin, l'arrêté du 27 décembre 1913 fait obstacle à l'aliénation d'une parcelle municipale au profit d'un particulier, sauf certaines exceptions visées à l'article 1 de l'arrêté du gouverneur général en date du 28 juin 1922. La Ville ne paraît, en conséquence, pas pouvoir contracter la promesse de vente envisagée par la société demanderesse.

Il est bien entendu que pendant l'occupation de terrain, la S. A. C. M. clôturera son terrain et qu'à l'expiration du bail, il sera remis en parfait état.

Votre commission des travaux vous propose, Messieurs, d'adopter ses conclusions. — Adopté.

Demande présentée par la Société anonyme de constructions mécaniques au sujet de la pépinière du quai de l’Abattoir.

L’administrateur-maire : Messieurs, je donne la parole à M. Paquin, rapporteur de la commission des finances.

M. Paquin, rapporteur de la commission des finances : Messieurs, votre commission des finances, consultée sur la demande présentée par la Société de constructions mécaniques au sujet de la pépinière du quai de l'Abattoir, a émis un avis conforme à celui de la commission des travaux. Elle estime qu'il y a lieu d'encourager et d'aider le développement de l'industrie dans notre ville et elle vous propose d'accepter la conclusion d'un bail de dix années à raison de 5.000 p. par an, pour les lots 1 à 10 du plan de la pépinière joint au dossier. Il est bon de réserver les lots 11 à 13 pour la. construction à envisager d'un poste de police dans ce quartier de la ville.

Il est bien entendu que, dans l'acte à passer le cas échéant, l'Administration municipale ne pourra accepter de s'engager ni pour une promesse éventuelle de vente, qui serait irrégulière, ni pour l'occupation des berges et leur utilisation qui sont du ressort du port autonome. — Adopté.

———————

Une visite aux ateliers de la Société anonyme de Constructions mécaniques de Haïphong

S. A. C. M.

(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 7 juillet 1929)

La Société anonyme de Constructions mécaniques, fondée le 4 janvier 1919, a pris, comme on le sait, la suite des Établissements créés en 1900 par MM. Robert, Guérin et Théard, dont *l'Éveil*, depuis sa fondation en 1917, a suivi avec un vif intérêt le développement. Plus récemment, en 1927, la société a recueilli, sous la forme d'un

outillage très complet et très moderne et d'une vieille clientèle, la succession de la Société des Ateliers maritimes.

C'est le vénérable fondateur de cette société, M. l'ingénieur Porchet, plus vif et plus actif au seuil de son quatrième quart de siècle que bien des jeunes coloniaux de fraîche date, qui fut élu président de la Société de Constructions mécaniques, lorsque les fondateurs de ces établissements, MM. Robert, Guérin et Théard, se retirèrent, il y a bientôt un an, ayant cédé leurs actions à un consortium composé de la Cie indochinoise d'équipement industriel, la Cie des Chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan, la Banque de l'Indochine, la Société Denis frères d'Indochine, la maison Descours et Cabaud, MM. Porchet, président de la chambre de commerce de Haïphong, M. Briffaud l'un des créateurs de ce port, etc. Nous trouvons aussi au conseil d'administration M. le Dr Forest, une des personnalités les plus sympathiques de Haïphong.

La direction, qui a été exercée par intérim par M. Cuënot, directeur à Saïgon de la Cie indochinoise d'équipement industriel, vient de passer aux mains de M. Carlon [6], ancien élève de l'École du génie maritime, choisi pour son expérience de ces sortes de travaux et pour sa compétence en tout ce qui touche aux travaux de génie maritime.

C'était, pour nous, le moment d'aller faire une nouvelle visite à l'usine amie, que nous avions vue grandir, traverser victorieusement la crise d'après guerre, fatale à tant d'autres, et devenir finalement la plus grande entreprise de ce genre en Indochine.

Les ateliers occupent actuellement, entre la partie conservée du canal Bonnal et la voie ferrée, une superficie de 25.000 mètres carrés, à quoi il convient d'ajouter le petit chantier de constructions navales à l'embouchure du canal, chantier où fut construit, pendant la guerre, le premier navire de haute mer construit au Tonkin. Ce chantier trop exigu sera prochainement transporté sur un terrain plus vaste, occupé jusqu'à ces derniers temps par les pépinières de la ville. Enfin, la société est en pourparlers pour acquérir sur le fleuve les magnifiques terrains et installations d'une usine similaire spécialisée dans les constructions navales, ce qui lui permettra de prendre une nouvelle extension.

Tel qu'ils se présentent aujourd'hui, avec leur outillage complété par celui des Ateliers maritimes, leur dock flottant agrandi et leurs douze cents ouvriers indigènes spécialisés, les ateliers de la société forment l'atelier métallurgique le plus important de tonte l'Indochine.

Nous en avons surtout admiré l'ordre parfait et l'excellente répartition des machines-outils dans les divers ateliers.

Jusque-là, les établissements, toujours surchargés de travail, avaient constamment augmenté leurs installations et leur outillage et le temps avait manqué pour en modifier la répartition, que quelque nouvelle extension, quelque nouvelle acquisition de machines eût aussitôt dérangée ; mais l'apport considérable d'outillage, par suite de l'acquisition du matériel des Ateliers maritimes, avait provoqué une crise de croissance qui rendait indispensable cette réorganisation. Ce fut l'œuvre de M. Cuënot et les ouvriers n'ont pas attendu qu'elle soit achevée pour manifester leur satisfaction d'un aménagement et de méthodes qui leur rendent le travail plus facile et réduisent considérablement leur fatigue.

Tout d'abord, une centrale électrique fut construite, bien séparée des ateliers, produisant toute l'énergie électrique et tout l'air comprimé nécessaires à toute l'usine. Le moteur semi-Diesel à huile lourde substitué à la machine à vapeur procura une triple économie d'espace, de combustible et de main-d'œuvre

La nouvelle centrale comprend :

1 moteur de 150 chevaux Kromhout pour la force motrice ;

---

[6] Jules Honoré Lazare Carlon,: né le 10 juillet 1886 à Saint-Martin-d'Entraunes (Alpes-Maritimes). Fils de Jules Carlon, directeur d'école primaire. Neuf frères et sœurs. Marié à Marie-Louise Mazet. Les époux, domiciliés 20, rue du Maréchal-Joffre à Haïphong, sont décédés le 27 septembre 1945 (d'après registre matricule et *Viet Nam Dân Quoc Cong Bao*, 9 février 1946, traduit par Sunny Le Galloudec).

1 moteur de 50 chevaux de secours ;
1 moteur de 50 chevaux pour l'éclairage ;
1 moteur de 30 chevaux pour l'air comprimé.
Soit au total 280 chevaux.

1 compresseur d'air Chicago de 250 mètres cubes pour la schoopisation et appareil pneumatique de 20 chx.

Un grand atelier nouveau fut construit dans l'extension de l'usine et deux magasins ; le premier étage de l'un d'eux constituant cette chose indispensable dans des ateliers de constructions navales: une vaste salle à tracer.

Voyons, maintenant qu'une promenade est facile dans tous les ateliers, quel en est l'outillage et quels travaux sont en train.

Cet outillage permet de réaliser de la manière la plus moderne non seulement tous les travaux courants de réparations de navires, mais encore les travaux de chaudronnerie et de mécanique générale les plus variés, pour tous travaux publics ou privés : construction de chaloupes de haute mer ou de rivières, de remorqueurs et chalands, de charpentes métalliques, ponts passerelles, pylônes, etc., chaudières à vapeur de toutes catégories installations d'usines, d'adduction d'eau et d'irrigation, installations électriques, fabrication de matériel et d'outillage pour les mines et les entreprises, réparations de tous genres d'ordre de mécanique générale.

Deux ateliers de fonderie permettent de fondre les pièces les plus compliquées, allant jusqu'à 400 kilos pour le bronze et 7.500 kilos pour la fonte. Cette fonderie est en voie de réorganisation avec installation d'un grand hall desservi par un pont roulant et construction de cubilots plus modernes, avec chargement par monte-charge électriques.

Dans l'atelier d'ajustage des machines outils nombreuses, variées et des plus perfectionnées permettent d'aborder les travaux les plus délicats. Une énumération complète en serait fastidieuse ; il y a lieu toute fois d'en décrire quelques-unes.

Citons entre autres :

Quatre puissants tours horizontaux, dont un peut tourner des pièces de 9 m. de long sur 65 cm de diamètre et pesant jusqu'à cinq tonnes ; deux autres peuvent travailler des pièces de 6 mètres de long et de 35 et 45 cm de diamètre également lourdes et le quatrième des pièces de 2 m 75 de long 45 de diamètre pesant jusqu'à trois tonnes.

Un tour vertical pouvant tourner des pièces de 1 m 30 de diamètre pesant trois tonnes.

Un tour en l'air pouvant tourner des pièces de 3 m 20 de diamètre jusqu'à cinq tonnes de poids sur le plateau. Avec un montage spécial sur pointes et guidage par lunettes-supports, la capacité de ce tour peut atteindre sept tonnes. C'est le cas par exemple d'un vilebrequin complet d'arbre manivelle de gros navire ou de rotor de turbine.

Trois tours en l'air pour des pièces de 2 m à 3 m 50 de diamètre et pesant de 2 à 3 tonnes 1/2.

Un grand nombre de fraiseuses et mortaiseuses permettent de tailler les engrenages et clavetages courants, correspondant aux machines marines modernes des bâtiments qui fréquentent le port de Haïphong.

Citons encore une puissante scie circulaire à métaux, qui permet le découpage rapide de tous les profilés actuellement employés dans la construction des charpentes métalliques courantes.

Depuis longtemps dotée d'un poste très complet de soudure oxyacétylénique, l'usine possède en outre deux postes de soudure électrique, dont l'un, monté sur chaloupe, permet d'entreprendre à bord des bateaux les réparations les plus délicates, particulièrement sur les chaudières.

La forge, vient d'être réorganisée d'une manière tout à fait moderne au point de vue de la disposition des feux et des enclumes, de l'évacuation des scories et de l'installation des marteaux pilons. Pour les anciens marteaux pilons, l'on a substitué l'air comprimé à

la vapeur et l'on a installé une nouvelle série de marteaux pilons mus a l'électricité. Une série de presses hydrauliques a été organisée pour le travail de forge en série ; fabrication de pelles de chauffe, etc.

Le dock flottant

Les ateliers et le matériel que nous venons de décrire ne constituent pas tous les moyens d'action de la société et il nous reste à parler d'un des plus importants de ses ateliers, celui que constitue l'ensemble de ses deux docks flottants.

A celui de 2.600 tonnes, acquis de la Société des Ateliers maritimes, la société vient d'en ajouter un second, actuellement de 1.000 tonnes mais dont la puissance de levage sera ultérieurement portée à 1.500 tonnes. Les deux docks peuvent être reliés ensemble, ce qui porte la puissance totale de levage à 3.6(0 [?] tonnes, ce qui permettra le carénage de cargos de l'importance du « Campinas ».

Leur séparation en deux docks distincts évite l'immobilisation du tout pour un seul petit navire et permet d'en caréner à la fois deux déjà d'une certaine importance.

Nous avons vu que l'effort de l'organisation a surtout porté sur un aménagement des locaux, une répartition de l'outillage et une amélioration des moyens de manutention, combinés de façon à faciliter la discipline, la propreté et le bon ordre des ateliers. C'est une première partie du programme élaboré par M. Cuënot et dont M. Carlon va s'attacher à poursuivre la réalisation.

Ce programme n'a rien de révolutionnaire ; il est basé sur ce qui existait et ne tend qu'à des améliorations progressives, sans s'écarter des solides traditions de l'entreprise. Il vise à obtenir une fabrication de plus en plus soignée jusqu'à atteindre la qualité que l'on peut obtenir en France, à réduire les délais de livraison et à diminuer les prix de revient.

Les moyens mis en œuvre dans ce but consistent dans l'amélioration de l'outillage et des moyens de manutention, le contrôle sévère des fabrications et la suppression de toute perte et de tout gaspillage.

Nous avons vu comment ce programme était déjà en partie réalisé. Voyons maintenant, après l'outillage et l'organisation, quels sont les travaux en cours ; mais auparavant, il est bon de dire un mot d'un brevet que la société a acquis le droit d'exploiter et d'une marque dont elle a la représentation.

La Société anonyme de Constructions mécaniques a obtenu l'agence exclusive pour l'Indochine d'un des meilleurs types existants du moteur semi-Diesel au mazout, le moteur Kromhout.

Ce moteur fonctionnant au mazout est construit à Amsterdam par la plus ancienne maison construisant les semi-Diesel.

C'est un moteur vertical à deux temps, c'est-à-dire qu'à chaque révolution de l'arbre, il se produit une explosion dans le cylindre.

Il ne possède ni clapets, ni soupapes d'admission ou d'échappement. L'arrivée de l'air et l'évacuation des gaz brûlés ont lieu par des canaux situés dans la paroi du cylindre, qui sont ouverts et fermés par le piston lui-même.

……

Légende

A gauche, en haut, petit remorqueur de 15 mètres en construction dans les chantiers de la S.A.C.M.

En bas, Chaloupe de 14 m. à moteur Kromhout de 45 C.V. pour la mine de charbon de Cai-Nain, à Yèn-Lap (M. ?u-van- Thanh)

A droite, Vue de côté et vue de face d'une bétonnière construite par la S.A.C.M.

……

L'allumage s'opère automatiquement : un couvercle de combustion à la tête du cylindre, constamment tenu à la température voulue par les explosions répétées, gazéifie et allume le combustible injecté.

Pour la mise en marche du moteur, on chauffe le couvercle de combustion pendant 3 à 5 minutes au moyen d'un réchauffeur rapide.

Une fois le moteur en marche, le réchauffeur est éteint et on n'a plus besoin d'en faire usage pendant la marche, même si le moteur fonctionne longtemps à vide.

Ces moteurs marins tournent toujours dans le même sens. Un appareil embraye pour la marche AV ou AR ou débraye à volonté. Au-dessus de 200 C. V., le sens de marche est renversé au moyen de l'air comprimé.

Ces moteurs marins conviennent pour bateaux d'inspection de services d'administration, chaloupes de mer, remorqueurs, chalands automoteurs.

Les moteurs stationnaires à un cylindre ont le démarrage assuré par le balancement du volant à la main. Les moteurs à plusieurs cylindres se lancent tous au moyen de l'air comprimé. Ils conviennent parfaitement comme machines motrices pour ateliers, rizeries, centrales électriques, pompes d'épuisement ou d'irrigation, etc.

Tous les types de moteurs stationnaires peuvent être livrés pour entraînement par accouplement direct.

Le nombre de tours par minute peut à volonté être réduit en changeant les ressorts du régulateur et le régime peut varier de 50 %.

Sur demande spéciale., la société peut livrer des moteurs stationnaires accouplés directement avec un appareil à chaque bout d'arbre. Cas le plus fréquent : une génératrice et un compresseur d'air.

La société vient de terminer la construction d'un remorqueur de 20 mètres équipé avec un moteur « Kromhout » de 60 [?] chevaux, qui permet de remorquer 200 à 300 tonnes suivant le courant. Elle a en service un remorqueur de 13 mètres construit dans ses chantiers et équipé avec un moteur Kromhout de 30 chevaux. Ce remorqueur, qui fonctionne parfaitement, a récemment remorqué un chaland citerne de 80 tonnes, construit pour la Société franco-asiatique des pétroles [Shell]. Pendant les 70 heures de fonctionnement correspondant au voyage aller-retour Haïphong-Hanoï, la consommation de mazout, rigoureusement contrôlée, a été de 428 kg, soit une moyenne de 6 kg à l'heure, représentant une dépense horaire infime de 0 $ 45.

Les moteurs « Kromhout » sont de beaucoup, parmi les moteurs semi-Diesel, les plus économiques. Ils fonctionnent en grand nombre à Singapour et dans les Indes néerlandaises ainsi qu'à Saigon.

La société est en outre concessionnaire pour l'Indochine du procédé de métallisation Schoop.

On sait que la rouille effectue en Indochine des ravages particulièrement importants à cause de la température élevée jointe à l'humidité excessive de l'atmosphère. Cette action corrosive est fatale, et par suite, on est amené à essayer soit de l'empêcher, soit tout au moins de la réduire.

C'est ce que l'on obtient par l'action des revêtements protecteurs soit métalliques, soit chimiques, par interposition d'un film de peinture, vernis émail, etc. Les peintures, quelle qu'en soit la nature, se décomposent très rapidement à cause de l'oxydation rapide des matières constitutives du véhicule, huile ou vernis.

Seule la métallisation, consistant à effectuer un revêtement métallique, en projetant violemment sur les pièces à traiter du métal en fusion et pulvérisé, apparaît comme une protection vraiment efficace.

Nous emprunterons la description de ce procédé à la revue bien connue *La Science et la Vie* du mois d'avril 1929, où l'on trouvera *in extenso* la note ci-dessous résumée :

« Le procédé Schoop est certainement le plus curieux des systèmes de revêtement métallique. Il fut inventé en 1910, par M. Schoop, ingénieur à Zurich, et s'applique à tous les métaux. Il a subi plusieurs variantes depuis sa découverte ; mais son principe, qui reste le même, consiste à projeter violemment le métal, finement pulvérisé, sur la surface à recouvrir.

L'application de ce principe est non moins originale que le principe lui-même : le métal à projeter est amené, sous forme de fil, dans la flamme d'un chalumeau ; il entre immédiatement en fusion, et un jet d'air comprimé pulvérise et projette, dès sa formation, la gouttelette de métal fondu. Le dispositif nécessaire pour obtenir ce résultat a la forme d'un pistolet, dont il est d'ailleurs facile de comprendre le fonctionnement : le fil, entrant par l'arrière de l'appareil, est entraîné dans le chalumeau par deux molettes, dont l'une est fixée au couvercle ; le mouvement est produit par une petite turbine, mue à l'air comprimé, dont la vitesse peut atteindre 30.000 tours par minute. Le chalumeau, de forme annulaire, comporte, en son centre, une ouverture cylindrique donnant passage au fil de métal. Il est alimenté par un mélange oxyacétylénique ou oxygène-gaz surpressé, fait en dehors de l'appareil ; et amené par deux tubes d'alimentation : l'un pour le mélange combustible, l'autre pour l'air comprimé.

La consommation d'oxygène varie de 80 à 1.000 litres suivant le gaz combustible employé et le métal à projeter.

L'air est comprimé à 3 kg. 500.

Le métal pulvérisé arrive sur l'objet à recouvrira une température relativement basse, ce qui permet d'exécuter des dépôts sur toutes substances.

Le mode opératoire est simple.

Le pistolet étant réglé, il suffit de promener le jet sur la pièce préalablement sablée, de façon à obtenir un dépôt uniforme.

Le sablage est indispensable pour nettoyer la pièce et permettre l'adhérence du dépôt. Le fil est placé sur un dévidoir, à proximité de l'ouvrier.

Une visite aux Ateliers de la Société anonyme de Constructions mécaniques de Haïphong S. A. C. M.

(Suite de notre article illustré du 7 juillet 1929)

(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 14 juillet 1929)

Le procédé Schoop, que nous venons d'exposer, convient tout particulièrement aux chaloupes. Déjà, de nombreux chalands et remorqueurs, en particulier de la Société an. de Chalandage et remorquage de l'Indochine [SACRIC], en ont été recouverts. Il aura, d'autre part, pour effet de rendre tout leur intérêt aux constructions métalliques, que le climat destructeur du Tonkin avait tendance à faire abandonner, en dépit de leurs avantages de bon marché, de légèreté et de facilité de montage, en faveur du ciment armé. Or celui-ci, s'il donne actuellement toute satisfaction, n'est pas encore d'un emploi assez ancien au Tonkin pour qu'on puisse dire qu'il a fait ses preuves et toute une série de catastrophes en France, au cours de l'hiver dernier, en ont souligné les dangers.

Il est donc probable que, maintenant que l'on a un procédé de préservation du fer et de l'acier au moins trois fois plus durable et plus efficace que l'antique minium recouvert de peinture à l'huile, la voirie reviendra aux constructions métalliques, si avantageuses pour les ponts, les hangars, pylônes et autres applications.

Nous avons vu de quels moyens dispose la Société anonyme de Constructions mécaniques ; voyons maintenant quelques-uns des travaux en cours.

Les travaux de constructions navales sont parmi ceux qui intéressent le plus la société, qui va être outillée pour les exécuter rapidement et en grande quantité. Le grand nombre des commandes, à l'heure actuelle, témoigne d'une activité croissante de l'industrie des transports fluviaux et d'une grande confiance dans leur développement prochain.

Nous avons, en particulier, remarqué sur les chantiers un chaland de 250 tonnes. C'est le maximum atteint à ce jour par la navigation fluviale au Tonkin, gênée, on le

sait, par quelques seuils dont chacun suffit à limiter le tirant d'eau sur tout un réseau. C'est ce qui, pour le moment, rend vain l'espoir des Travaux Publics de voir utiliser le nouveau canal du Thai-Nguyên à Bac-Giang par des chalands de 300 tonnes. A quoi bon ? si ces chalands ne peuvent pas aller plus loin.

Cette considération amènera sans doute l'Administration à draguer les seuils des rivières qui continuent le canal sur Haïphong. En attendant, la principale entreprise appelée à effectuer des transports de charbon parce canal fait construire aux ateliers de la S.A.C.M. neuf chalands de 150 tonnes, un remorqueur à deux hélices de 100 CV. et un remorqueur à une hélice de 100 CV.

En dehors de ces douze importantes unités, nous avons éprouvé un plaisir tout particulier à voir en chantier un remorqueur de 30 CV, et deux chalands à faible tirant d'eau de 20 tonnes destinés à un premier essai de navigation sur le sông Ca, entre Vinh et Cua Rao. Le sông Ca est une de ces rivières réputées non navigables ou mal navigables, au sujet desquelles *L'Éveil* a entrepris une campagne tenace de réhabilitation. Nous prétendons qu'avec des embarcations bien étudiées pour les besoins et les conditions de chaque rivière, et l'adoption de la traction mécanique par remorquage, le rendement de ces rivières pourrait, avec le même nombre de bateliers, être considérablement amélioré. Sur plusieurs points, des essais sont en cours, qui réussiront, et qui donneront à la navigation fluviale un élan considérable, et par le fait aux ateliers qui auront entrepris la mise au point d'un matériel spécial.

Enfin, parmi les autres constructions navales, sont en train un chaland pour relevage des épaves, un chaland pompe et une drague fluviale. Ici aussi, il y aura beaucoup à faire le jour où l'Administration se sera rendu compte, comme il y a des indications qu'elle commence à le faire, de l'importance de la navigation fluviale. Une province comme Thaibinh, où grouille une population d'un million d'habitants, souffre terriblement de la décadence de son magnifique réseau de voies jadis navigables, qui, après un quart de siècle d'abandon, ne le sont plus. Deux ou trois ans de travail d'une douzaine de dragues à vapeur suffiraient à remettre en état ce réseau, qui coûterait peut-être dix millions de piastres s'il fallait le créer, et qui rendra la prospérité à la province la plus peuplée du Tonkin, en même temps que seront libérés pour d'autres travaux des dizaines de milliers de bras occupés à de difficiles transports.

Ce n'est pas le tout de développer un pays, il faut aussi en assurer la paix et la sécurité. C'est pourquoi la question de la défense militaire du Tonkin a pris depuis quelques années une importance dont témoignent les nombreux travaux qu'a entrepris la Direction de l'Artillerie.

L'existence au Tonkin d'ateliers comme ceux de la S.A.C.M. a été pour cette administration d'un puissant secours et nous avons pu remarquer de nombreuses commandes en cours d'exécution, allant depuis les cacolets pour chevaux de bât, cacolets métalliques légers dont plusieurs centaines ont été fabriqués, jusqu'aux charpentes pour les nouveaux bâtiments, hangars et casernes.

Les entreprises minières sont d'autres gros clients ; sont en construction pour elles de nombreux wagonnets et berlines et des plates-formes roulantes pour le transport des wagonnets sur les plans inclinés.

Malgré la vogue du moteur à combustion interne, vogue à laquelle la Société à elle-même beaucoup contribué, la vieille machine à vapeur est loin d'avoir dit son dernier mot. Elle a encore ses usages nombreux et ses adeptes fidèles; aussi l'atelier de chaudronnerie, de tout temps le plus important de l'usine, y a conservé sa prééminence, c'est dire qu'il a lui aussi largement participé aux améliorations et à l'activité si plaisante à voir, des chantiers. De nombreuses chaudières y sont en construction, des réservoirs et autres pièces.

Au chantier des charpentes métalliques nous avons remarqué, outre celles qu'a commandées l'artillerie, une importante charpente destinée aux chemins de fer du Nord, qui, on le sait, sont en train de construire pour un matériel sans cesse accru, de

nouveaux ateliers et hangars. Celte clientèle ne manquera pas de sitôt à la S.A.C.M. car les chemins de fer, si longtemps négligés, font l'objet en ce moment d'importants travaux de construction de lignes nouvelles, d'amélioration des lignes anciennes, d'agrandissement des gares, etc.

Enfin, les ateliers s'occupent activement de l'outillage pour entrepreneurs, pour lequel l'ère enfin ouverte des grands travaux, et l'emploi plus fréquent du machinisme, commencent à créer une grande demande. À côté de bêches, pioches et pics par milliers, la S.A.C.M. fournit maintenant du matériel plus compliqué tel que des bétonnières, dont le prix serait excessif, vu l'encombrement, s'il fallait les recevoir toutes montées de France et pour lesquelles l'emploi du ciment armé dans des travaux qui demandent une production régulière et rapide, ouvre un marché considérable.

Dirons-nous, pour conclure, notre impression d'actionnaire, car notre vieil intérêt pour la S.A.C.M. nous a finalement amené à vouloir être un peu de la maison. En bien ! nos actions, nous les gardons précieusement, car nous prévoyons, après la mise au point que nous venons de décrire et qui s'achève, une ère de dividendes et la récompense de notre confiance.

Au point de vue plus élevé de l'intérêt général, il faut se réjouir de voir, dans une ville où l'industrie a éprouvé tant de déboires, une industrie qui, après avoir si bien résisté à des crises difficiles, se trouve aujourd'hui si fortement constituée, avec l'appui des maisons les plus importantes du pays, un matériel complété et réorganisé de façon si remarquable, un personnel, tant d'ingénieurs que d'ouvriers, si compétent, une organisation commerciale à la hauteur de l'organisation technique, une clientèle fidèle et, comme champ d'action, les branches de l'activité industrielle les plus prospères du pays ; mines, transports fluviaux et ferroviaires, grands travaux publics et bâtiment.

Une telle usine constitue pour le développement économique du pays le plus précieux appoint.

1929 : ACHAT DE 900 ACTIONS DE 100 PIASTRES PAR LES CHARBONNAGES DU TONKIN

www.entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Charbon._Tonkin_1899-2015.pdf

---

À VENDRE

(*L'Éveil économique de l'Indochine,* 27 avril 1930)

Vingt actions de la Société anonyme de Constructions mécaniques de Haïphong. Faire offres au bureau de *l'Éveil Économique.*

51, rue Paul-Bert - Hanoï

[CONFLIT D'INTÉRÊT]

Société de Constructions mécaniques de Haïphong

(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 4 mai 1930)

Nous ferons au sujet de l'assemblée qui va se tenir les mêmes remarques générales que ci-dessus. Actionnaires, rappelez-vous que vos intérêts sont exactement opposés à ceux des actionnaires membres du conseil, surtout puisque vous avez autorisé ceux-ci à être les fournisseurs de la société. C'est là une chose qu'on ne devrait jamais admettre. Que ces fournisseurs, s'ils ont la majorité des actions, rachètent les actions de la

minorité, ce sera loyal et correct : mais les petits capitalistes ne devraient jamais prendre ou conserver d'actions dans les sociétés de ce genre. La loi sur ce point est sage ; malheureusement, ses dispositions peuvent être écartées par un vote. Ce vote-là ne l'accordez jamais.

Et cette observation, nous la faisons pour toutes les sociétés, qu'elles qu'elles soient.

———————————

TONKIN

(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 1er octobre 1930)

Décès : Mme Théard, 49 ans.

———————————

REPRISE EN MAINS PAR LES CHARBONNAGES DU TONKIN

www.entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Charbon._Tonkin_1899-2015.pdf

ET LES CHEMINS DE FER DE L'INDOCHINE ET DU YUNNAN

www.entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Ch._fer_IC-Yunnan-docu.pdf

10 MARS 1931 : NOMINAL DES ACTIONS RÉDUIT DE 10 $ À 20 $

Constructions mécaniques

(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 12 avril 1931)

La Société anonyme de constructions mécaniques, dont le siège est à Haïphong, vient de procéder à une augmentation de capital de 200.000 $, par l'émission au pair de deux mille actions de 100 $. Le capital est ainsi porté à 750.000 $

Les 2.000 actions nouvelles ont été souscrites par six sociétés.

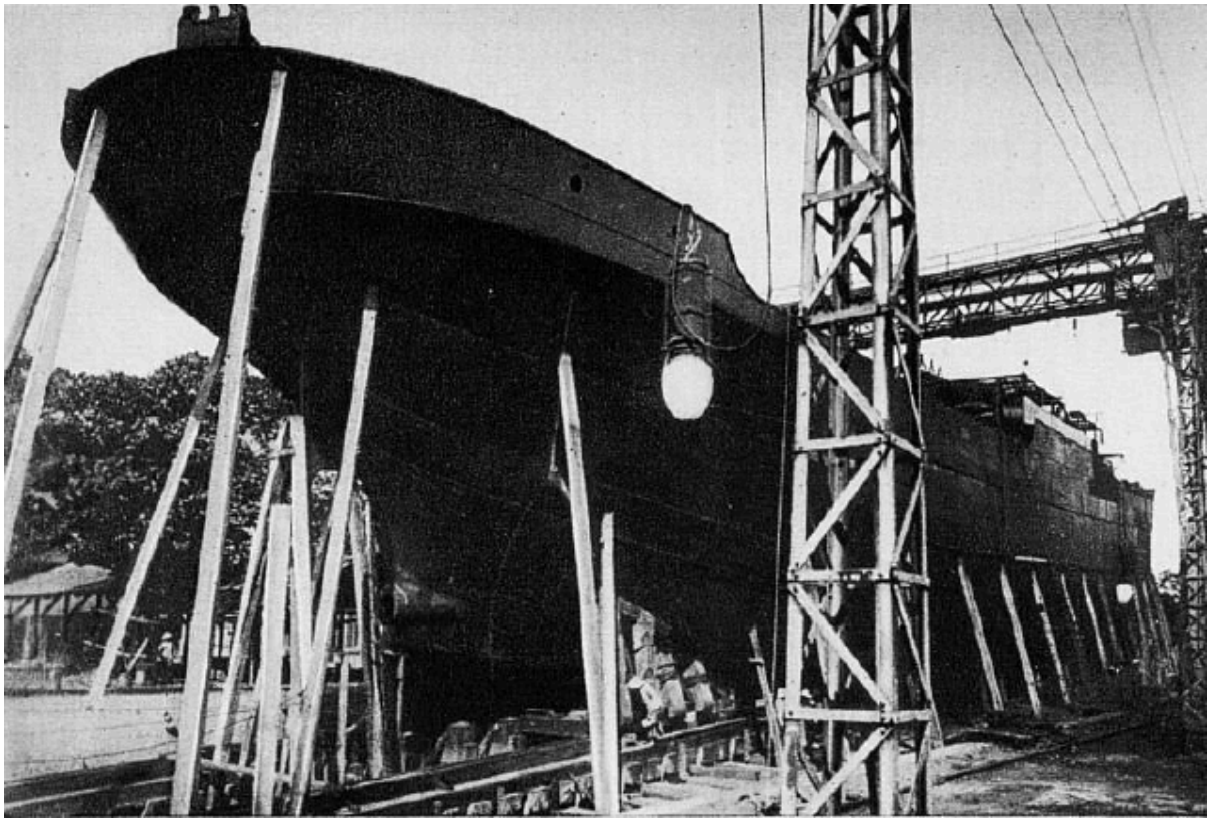
Par une récente délibération, l'assemblée des actionnaires anciens et nouveaux a décidé la division des actions de cent piastres en actions de vingt piastres.

Sur ces 850.000 $, MM. Robert, Guérin et Théard ont reçu 100.000 $, en représentation de leurs apports en nature ; 400.000 ont été souscrits en espèces lors de la constitution de la société, et 150.000 lors de la première augmentation de capital.

Ces actions sont entièrement libérées. Il a été souscrit 200.000 $ en espèces lors de la dernière augmentation de capital (10 mars 1931) mais les actions représentant cette dernière augmentation n'ont été libérées que d'un quart à la souscription, jouissance du 1er février 1934.

Nous croyons que, cette fois, cette si intéressante entreprise est repartie du bon pied et ne tardera pas à entrer dans une ère de prospérité durable. Déjà, elle a, malgré la crise, un carnet de commandes bien rempli, et voici qu'avec la mise en train, que permettra l'emprunt, de grands travaux nouveaux, le travail ne risquera pas de manquer.

———————————



Un chantier naval au Tonkin
(Henri Gourdon, *L'Indochine*, Paris, Larousse, 1931, p. 129)

———————

CHRONIQUE DE HAÏPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 2 juin 1931)

ARRESTATION. — La police de la Sûreté a procédé à l'arrestation de plusieurs communistes dont cinq à la Cotonnière et un à la Société des Constructions mécaniques.

———————

Des actionnaires qui s'émancipent
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 6 septembre 1931)

Il y a bien d'autres sociétés [que les Mines d'or de Tchépone*] dont les actionnaires devraient se constituer en syndicat de défense. Certaines sociétés au Tonkin, en prennent trop à leur aise avec leur administration à Paris et leur majorité dont l'intérêt est de dépouiller la minorité. C'est ainsi qu'on convoque les assemblées quand il vous tombe un œil. Nous serions bien heureux, par exemple, de savoir quand la Société an. de Constructions mécaniques de Haïphong voudra bien condescendre à faire sa réunion pour l'exercice 1930. Il y a longtemps que la date statutaire est passée. Or plus d'un actionnaire serait heureux d'avoir des détails sur les micmacs de cette affaire avec la laineuse [Cie indochinoise] d'équipement industriel.

———————

Société anonyme de Constructions mécaniques

(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 27 septembre 1931)

Une assemblée extraordinaire est convoquée pour le 28 septembre 1931

ORDRE DU JOUR

1° — Rétablissement à 100 $ 00 du nominal des actions réduit à 20 $ 00 par décision de l'assemblée générale extraordinaire du 10 mars 1931.

2° — Modifications aux statuts, notamment aux articles 24, 42, 47.

———————

ÉTUDES FINANCIÈRES

Charbonnages du Tonkin

(*Le Temps*, 2 novembre 1931)

……

Il a paru avantageux de confier des travaux de réparations à la [Société anonyme] des Constructions mécaniques de Haïphong dans laquelle la société a pris, en 1929, une participation de 900 actions de 100 piastres qui est inscrite au bilan pour 810.000 francs.

……

———————

CHRONIQUE FINANCIÈRE

Société anonyme de Constructions mécaniques

Rapport à l'assemblée générale ordinaire du 28 sept. 1931

(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 10 janvier 1932)

Cet exercice n'a pas, dans son ensemble, répondu aux prévisions favorables que nous avions escomptées lors de notre dernière assemblée générale ordinaire.

La crise mondiale a fait sentir ses effets en Indochine et a entraîné le ralentissement des affaires à la Colonie, non seulement en réduisant l'activité des entreprises particulières, mais même, en conduisant le Gouvernement général à retarder l'exécution du programme des travaux d'intérêt général, qui avait été élaboré.

Dès lors, les mesures que nous avions arrêtées et qui correspondaient à l'augmentation de capital que vous avez bien voulu approuver dans votre assemblée générale extraordinaire du 10 mars 1931 n'ont pu produire les effets que nous en attendions.

La création d'une direction générale, l'établissement d'une agence à Saïgon, les représentations industrielles que notre société s'était assurée ont entraîné une augmentation considérable de nos frais généraux qui n'ont pas trouvé leur contrepartie dans le développement des affaires que nous avions escompté et nous avons été conduits, au bout de quelques mois d'expérience, à supprimer la direction générale et à réduire d'une façon massive toutes les dépenses d'ordre général.

Toutefois, les frais engagés ont lourdement pesé sur la fin du dernier exercice et auront une large répercussion sur les résultats de l'année en cours.

Nous pouvons cependant espérer qu'à la fin de cette année ou au début de l'année prochaine, les travaux importants que l'Indochine doit entreprendre avec les ressources des emprunts coloniaux entraîneront un nouveau courant d'affaires pour nos ateliers qui, étant donné les éléments dont ils disposent en personnel et en matériel, constituent un organisme intéressant dans l'activité générale du pays.

BILAN ($)

ACTIF	
Fonds de commerce	20.000,00
Terrains, immeubles :	
Terrains : 78.307,53	
Immeubles : 76.170,89	
	154.478,42
Matériel et mobilier	284.762,72
Matériel naval	260.537,52
Caisse, banques, portefeuille	13.357,11
Stocks, approvisionnements	193.955,96
Débiteurs divers	186.139,51
Cautionnements	22.078,08
Travaux en cours	152.412,63
Comptes d'ordre	27.557,06
Résultats exercice 1930	42.629,52
	1.357.908,53
PASSIF	
Capital 650.000,00	
Réserves :	
Réserves légaless : 7.830,85	
Fonds prévoyances : 2.159,38	
	9.990,23
Réserves pour amortissements 1930	49.079,57
Créditeurs divers	574.219,57
Réserves sur travaux en cours	39.100,00
Comptes d'ordre.	35.519,16
	1.357.908,53

Votre conseil a maintenu les amortissements suivant les normes habituelles pour un montant de 49.079,57 et a constitué une provision pour risques divers de 38.008,95.

Le compte profits et pertes s'établit comme suit ($) :

DÉBIT	
Intérêts et commissions	33.989,26

Réserves pour amortissements	49.079,57
Provisions pour frais divers	49.117,84
Provisions pour risques divers	38.008,95
	170.195,62
CRÉDIT	
Comptes d'exploitation, revenus divers	$ 127.566,10
Solde débiteur	42.629,52
	170.195,62

Le compte Profits et pertes fait ressortir, notamment, un poste de « Provisions pour frais divers » s'élevant à 49.117 $ 84.

Ce poste a enregistré la part incombant à l'exercice 1930 des frais de l'organisation étendue que nous décrivions tout à l'heure, alors que l'ensemble de ces frais ne s'est trouvé comptabilisé qu'en 1931.

Le solde du compte Profits et pertes fait ressortir un débit s'élevant à 42.629 $ 52.

Votre conseil vous propose d'appliquer à cette perte le solde de 2.159 $ 38 figurant au poste « Fonds de réserve et de prévoyance » et de reporter à nouveau pour être amorti sur les exercices ultérieurs, un montant de 40.470 $ 14.

Nous vous demandons, conformément aux prescriptions de l'article 40 de la loi du 24 juillet 1867, de renouveler l'autorisation prévue par cette loi, pour les opérations qui pourraient être faites avec votre société par ses administrateurs, soit en leur nom personnel, soit comme administrateurs d'autres sociétés.

Au cours de l'exercice qui vient de s'écouler, les opérations de cette nature que nous vous signalons ont consisté en opérations courantes et en l'exécution de certaines affaires de représentations industrielles auxquelles la Cie indochinoise d'équipement industriel avait décidé de renoncer.

Vous aurez enfin à désigner le commissaire aux comptes et le commissaire adjoint pour l'exercice 1931.

N.D.L.R. — En fait, la crise est une excuse, à moins qu'on ne veuille parler de la crise de manque de bon sens. En réalité, l'affaire, depuis qu'elle était sous le contrôle de la [Cie indochinoise] d'équipement industriel, a été menée si stupidement, qu'elle était sur le point de déposer son bilan lorsque, au début de 1931, deux gros actionnaires, la Société des Charbonnages du Tonkin et la Cie des Chemins de fer du Yunnan, durent intervenir pour imposer leur contrôle et faire cesser la gabegie instaurée par la Société d'équipement industriel atteinte de la folie des grandeurs.

Cette petite usine de 600 à 700 ouvriers avait été dotée d'un formidable état-major de directeurs, sous-directeurs, ingénieurs en chef de ceci, ingénieurs en chef de cela, chefs du bureau commercial d'ici, chef du bureau commercial de là, à l'instar du Creusot ou de Bethléem.

Mais de ces extravagances, qui faisait les frais ? L'actionnaire, du moins le petit actionnaire qui, lui, n'a pas la ressource de tirer son épingle du jeu comme gros fournisseur ou gros client.

Enfin, nous espérons que ceux qui ont eu l'énergie d'enlever la direction de fait à ceux qui menaient si bien l'affaire à sa ruine, sauront continuer à imposer leur volonté et défendre les actionnaires qui, depuis trois ans, n'ont pas vu l'ombre d'un dividende alors que l'extravagant état-major européen touchait à lui seul plus que tout le personnel d'ouvriers et d'employés.

Quand on voit des affaires ainsi menées, on comprend les critiques des socialistes à l'égard du capitalisme.

Surtout, l'on voudrait savoir que la société a renoncé à entretenir des inutiles à Paris et que l'affaire est désormais uniquement tonkinoise. Il ne manque pas de pain sur la planche pour une affaire de ce genre avec des directeurs de bon sens et des ingénieurs moins diplômés, mais techniquement habiles.

———————————

TONKIN
(*L'Avenir du Tonkin*, 11 avril 1933)
(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 5 mai 1933)

C'est M. Lacour, ingénieur mécanicien de la S. A. C. M., qui a gagné l'automobile Renault qui était le premier lot de la. tombola de l'Association tonkinoise des anciens combattants.

———————————

29 DÉCEMBRE 1933 : CAPITAL RAMENÉ DE 850.000 À 637.500 PIASTRES
PAR RÉDUCTION DU NOMINAL DES ACTIONS DE 100 À 75 PIASTRES.

———————————

LA REPRISE DES AFFAIRES
(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 17 mai 1934)

Notre confrère *L'Eveil de l'Indochine* signale, dans son dernier numéro, des indices d'une reprise des affaires au Tonkin et au Laos.

[…] Autre signe. Reprise de l'activité et retour à l'ère des bénéfices dans une vieille affaire haïphonnaise, qui n'aurait peut-être jamais périclité, si elle avait toujours été menée avec prudence et économie. Mais mieux vaut tard que jamais et nous sommes heureux de signaler que la Société de Constructions mécaniques de Haïphong est en bonne voie de retrouver son ancienne prospérité. […]

———————————

Une affaire tonkinoise qui reprend :
la Société anonyme de Constructions mécaniques de Haïphong
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 15 avril 1934)

On sait que cette affaire, créée par Messieurs Robert, Guérin et Théard, avec de faibles moyens mais beaucoup d'énergie, et partie de débuts très modestes, était devenue, vers la fin de la guerre, un des ateliers les plus importants d'Indochine et, finalement, le concurrent victorieux des Ateliers Maritimes créés par M. Porchet.

Malheureusement, la mésentente entre les trois associés permit à des éléments étrangers de mettre un doigt dans l'affaire ; ce fut le ver dans le fruit. L'affaire fut montée par actions et ses fondateurs éliminés ; puis ce fut l'histoire de beaucoup de sociétés anonymes : la ruineuse direction depuis Paris, un administrateur délégué atteint de la folie des grandeurs, un état-major démesuré, des frais fous et la preuve, une fois de plus, de la vanité des pompeux diplômes.

L'affaire, amenée au bord du précipice, est arrêtée dans sa chute par des actionnaires qui s'aperçurent à temps de l'imminente catastrophe et obtinrent du conseil d'administration une énergique réaction.

Les frais généraux furent comprimés, le personnel dirigeant réduit des trois quarts ; y ayant moins de chefs il y eut du meilleur travail. Tant et si bien que, toutes dettes payées, tous amortissements prévus, il restera, paraît-il, un bénéfice net de 20.000 $.

Ce sera une agréable surprise pour les actionnaires, qui vont se réunir en assemblée générale dans quelques semaines.

Déjà, des personnes qui suivent de près la marche de l'affaire et ont eu confiance ont acheté récemment, sous le manteau de la cheminée, des actions à 45, puis à 50 $.

Nul doute que, quand les résultats du dernier exercice seront officiellement connus, il n'y ait une sérieuse reprise de cette valeur.

———————————

SOCIÉTÉ FRANÇAISE
des
Charbonnages du Tonkin*
Assemblée ordinaire du 28 juin 1934
(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 25 août 1934)

[…] La Société anonyme de Constructions mécaniques de Haïphong, dans laquelle nous sommes intéressés, a achevé en 1933 la réorganisation du fonctionnement de ses services pour les adapter aux possibilités de la situation économique et de l'état du marché en Indochine. Les résultats obtenus ont entièrement répondu à l'attente des dirigeants de cette société et consacré l'efficacité des dispositions prises. En conséquence, et pour obtenir l'assainissement immédiat et définitif de son bilan, le conseil d'administration de cette société a réuni les actionnaires en assemblée générale extraordinaire, le 29 décembre dernier, pour leur proposer d'amortir les pertes cumulées des exercices antérieurs, en ramenant le capital de 850.000 piastres à 637.500 piastres par une réduction du nominal des actions de 100 piastres à 75 piastres. Cette proposition a été ratifiée par l'assemblée susvisée. Les résultats d'ores et déjà annoncés pour l'exercice 1933 permettent de penser que la société est entrée en période bénéficiaire. […]

———————————

Amicale tonkinoise des anciens combattants, *Annuaire*, 1935, p. 56

Téléphone 88 Télégramme MECAN

SOCIÉTÉ ANONYME DE
CONSTRUCTIONS MÉCANIQUES
172-173 BOULEVARD BONNAL
HAIPHONG

•

CONSTRUCTIONS ET RÉPARATIONS
DE NAVIRES. — CONSTRUCTIONS
MÉCANIQUES ET MÉTALLIQUES
FONDERIE D'ACIER MOULE
doux, mi-dur et dur
FONDERIES DE FONTES ET DE BRONZES
FORGES ET CHAUDRONNERIES
FABRICATION DE BOULONS ET DE RIVETS

SOUDURE ÉLECTRIQUE ET OXYACÉTYLÉNIQUE
GALVANISATION A CHAUD ET A FROID
PAR LE PROCÉDÉ SCHOOP
IMPORTATION DE MACHINES ET D'APPAREILS SPÉCIAUX
MONTAGES ET INSTALLATIONS
D'APPAREILS MÉCANIQUES ET D'OUVRAGES MÉTALLIQUES

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

N° matricule Nom et prénom Profession Adresse
68 Colin (Hippolyte) Ingénieur des Constructions mécaniques 33, avenue Clemenceau, Haïphong

---

TOURANE-NHATRANG
NOTES SUR LES SECTIONS DE QUANG-NGAI À BONGSON
ET DE BONGSON À QUINHON
(réunies à l'occasion de l'inauguration officielle de ces sections, le 1er juillet 1935)
(*L'Avenir du Tonkin*, 10 août 1935)
www.entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Ch._fer_transindochinois.pdf

……

Les résultats du concours, auquel trois grandes firmes avaient pris part, furent favorables à la Société de Levallois-Perret. Ils lui furent notifiés le 5 janvier 1935 […].

L'exécution fut entreprise par cette société aussitôt après la notification, avec la collaboration pour les travaux de fondation sur pieux, et le montage des travées métalliques, de quatre des principales entreprises de la Colonie : la Société des Établissements Brossard et Mopin, la Société des Grands Travaux d'Extrême-Orient, la Société indochinoise d'études et de constructions, la Société Anonyme de Constructions Mécaniques.

……

CHRONIQUE DE HAÏPHONG
LE « DIRECTEUR-CRAYSSAC »
LE « DIRECTEUR-BOREL »
(*L'Avenir du Tonkin*, 3 juin 1936)

Deux nouvelles vedettes de la Douane viennent d'être achevées. Ce sont le « Directeur-Crayssac », nom d'un ancien directeur des Douanes de l'Indochine, et le « Directeur-Borel », nom d'un autre directeur p.i. du même service, tué, il y a quelques années dans un accident d'auto à Vinh, alors qu'il se rendait du Tonkin en Cochinchine.

Les flottilles ont procédé lundi à 10 h. aux premiers essais du « Directeur-Crayssac » qui a donné des résultats très satisfaisants. Sur la vedette, se tenaient M. le secrétaire général Châtel, M. Prats, directeur des Douanes, M. Castanet, sous-directeur des Douanes à Haïphong, M. Legrand, chef-mécanicien des flottilles, M. Carlon, directeur des Constructions mécaniques, et M. Colin, ingénieur de cette société. M. Grandjean commandait le navire.

Le « Directeur-Crayssac » a fait une tournée à la coupure de Dinh Vu. Il a donné plus de huit nœuds. Mais il faut remarquer que les moteurs étaient encore en rodage, et n'ont pas encore fourni toute leur puissance qui doit imprimer une vitesse de 10 nœuds. Les essais officiels auront lieu dans une quinzaine de jours, après complète mise au point. Ils se feront avec moteurs seuls, puis avec moteurs et voiles, car le navire est pourvu de deux mâts.

Le « Directeur-Crayssac » et le « Directeur-Borel » ont une longueur de 20 mètres, une largeur hors bords de 4 m. 92. Nous l'avons visité mardi matin, et MM. Legrand et Grandjean ont bien voulu nous donner des renseignements dont nous les remercions.

Disons tout de suite que sa bonne tenue nous a très frappé. Cela est tout à l'honneur de la Société anonyme des constructions mécaniques de Haïphong qui a élaboré les plans et construit les navires. La coque est en teck doublé de cuivre. C'est le type de coque établi par l'architecte H. Dervin, qui, bien qu'il soit connu surtout pour de nombreuses créations en yachting, a tracé bien des plans de bateaux de service et de pêche.

Les moteurs Diesel, d'une puissance de 115 C.V., se trouvent au milieu. Ils ont été fournis par l'administration des Douanes, et c'est le service des flottilles qui a procédé à la mise au point. On remarque un groupe électrogène qui assure l'éclairage et la ventilation dont la vedette est abondamment pourvue. Ils sont lancés par deux bouteilles à air comprimé se trouvant à proximité.

À l'arrière, deux cabines sont réservées pour les officiers. Elles donnent sur un carré. Un W.C. à eau courante, un lavabo, avec douche, une cuisinière à mazout assurent le confort.

À l'avant, se trouvent les huit couchettes de l'équipage. L'armement se compose d'un canon-revolver de 37 mm sur l'avant et de douze carabines.

La vedette est disposée pour remorquer en couple ou en flèche en cas de saisie d'embarcations. Elle a un rayon d'action très étendu, puisqu'elle peut marcher sans arrêt et à toute puissance six jours et six nuits.

Deux extincteurs de 60 litres sont prévus.

La vedette est pourvue d'une embarcation et d'une grande quantité de ceintures de sauvetage.

(*Le Courrier de Haïphong*).

———————

Commission pour l'adaptation des lois sociales à l'Indochine
(*Chantecler*, 15 octobre 1936, p. 2)

La CCI de Haïphong propose la nomination de :

— pour l'industrie :

Kuppel, fondé de pouvoirs des Cotonnière du Tonkin à Nam-Dinh ; Carlon, directeur de la Soc. an. de constructions mécaniques.

———————————————

Mariage
(*Chantecler*, 22 octobre 1936, p. 6)

Samedi 17 octobre à 17 heures a été célébré en la cathédrale de Haïphong, le mariage de M. Amédée Charles Étienne Descouts, ingénieur des A.M., chef de Dépôt à la Compagnie des chemins de fer du Yunnan, avec Mlle Denise Marie Colin, fille de M. Colin, ingénieur à la S.A.C.M. à Haïphong, et de Mme.

Les témoins étaient : M. Carlon, le distingué directeur de la Société S.A.C.M., et M. le lieutenant-colonel Pierre Chevartzmann, chevalier de la Légion d'honneur, directeur de l'École de préparation militaire franco-annamite ; M. Jules Marie Douguet, chevalier de la Légion d'honneur, administrateur de 1re classe des Services civils, directeur des bureaux de la résidence supérieure au Tonkin, et M. Gely, ingénieur à la Compagnie des chemins de fer du Yunnan.

Nous adressons nos meilleurs vœux de bonheur aux nouveaux époux.

———————————

Mariages
(*Chantecler*, 26 novembre 1936, p. 6)

Le samedi 21 novembre 1936 à 16 h. à la mairie de Haïphong, de M. Pierre Léo Laporte, surveillant à la Société française des Charbonnages du Tonkin, avec Mlle Hélène Fernande Robert, fille de M. Robert, industriel.

Les témoins étaient MM. *Jean* Fabien Boé, chevalier de la Légion d'honneur, croix de guerre, représentant à Haïphong de la Société française des Charbonnages du Tonkin, et Jean Fauvel, agent d'assurances.

Nos meilleurs vœux de bonheur aux nouveaux époux.

———————————

(*Bulletin administratif du Tonkin*, 16 décembre 1936)

Par arrêté du résident supérieur au Tonkin du 27 novembre 1936, sont désignés pour faire partie, pendant l'année 1937, de la Commission de conciliation de Haïphong

comme membre patron français titulaire

M. Carlon, Jules, directeur de la Société anonyme de Constructions mécaniques à Haïphong

———————————

M. Châtel visite Haïphong
(*Chantecler*, 15 juillet 1937, p. 3)

……

M. Châtel visita en dernier lieu la Société anonyme des constructions mécaniques, dont la directeur, M. Carlon, le guida à travers l'établissement.

……

———————————

No 3423
Tribunal d'arbitrage du Tonkin
(*Bulletin administratif du Tonkin*, 16 décembre 1937, pp. 6242-6247)

5°) Industries
a) Industries mécaniques, textiles et diverses
Membres titulaires

Carlon, directeur de la Société anonyme de constructions mécaniques, Haïphong

———————————

La visite de M. Châtel à la Société de Constructions mécaniques
(*L'Avenir du Tonkin*, 17 mai 1938)

M. Le résident supérieur au Tonkin, Yves C. Châtel, a longuement visité, dans la matinée du lundi 16 mai, en compagnie de MM. Collin et Lacour, les vastes ateliers de la Société de Constructions mécaniques, qui groupent, à eux seuls, 800 ouvriers, comprenant un vieux personnel annamite et chinois, employé depuis de nombreuses années par cette société.

M. le résident supérieur s'est intéresse aux multiples activités de ces ateliers en plein travail qui, notamment, ont actuellement 12 embarcations sur chantier.

———————————

LÉGION D'HONNEUR
Ministère des colonies
(*Journal officiel de la République française*, 6 juillet 1938)

Chevalier

Le Bret (Gabriel-Charles-*Jean*) : administrateur de sociétés coloniales [ingénieur civil des mines, administrateur de la Cie minière et métallurgique de l'Indochine, puis représentant du groupe Denis frères aux Brasseries et glacières de l'Indochine, à la Cie franco-indochinoise, à la SIPEA, aux Constructions mécaniques de Haïphong…], 45 ans, 8 mois 5 jours de pratique professionnelle.

———————————

À propos des ports d'Indochine
(*L'Avenir du Tonkin*, 8 février 1939)

Les ports d'Indochine font actuellement parler d'eux, et ce n'est ni pour leur plus grande gloire, ni pour le bon renom de la Colonie. Certes non. Ceux qui s'occupent des questions de navigation savent combien les défectuosités de ces ports, à tant de points de vue, compliquent leur tâche, font éprouver des pertes aux intérêts qui leur sont confiés et qu'ils doivent défendre. Et encore, s'il n'y avait que cela.

Pour le moment, nous croyons devoir rappeler l'attention sur une question : celle touchant les réparations des navires nécessitant cale sèche ou docks flottants.

Comme organisation, dans toute l'Indochine, il existe, en tout et pour tout, une cale sèche à l'arsenal de Saïgon*, appartenant à la Marine nationale, et un dock flottant appartenant à la Société des Constructions Mécaniques à Haïphong.

Au mois de janvier 1939, la situation à ce point le vue, se présentait ainsi :

Le « Pierre-Loti », des Messageries Maritimes*, en venant d'Océanie, perdit une de ses hélices au commencement de décembre. Il dut faire route avec une seule hélice et arriva à Saïgon le 18 décembre 1938, date à laquelle il aurait dû quitter Haïphong avec son plein chargement en cargo et en passagers, dont 750 ouvriers contractuels tonkinois à destination de la Nouvelle-Calédonie*. Après commande par radio, Marseille expédia aussitôt les pièces de rechange, mais une fois ces pièces arrivées à Saïgon, il fallut que le « Pierre-Loti » attendit que la cale sèche de l'arsenal fût libre. Elle était prise par un sous-marin, puis par l'aviso « Amiral-Charner » qui, tous deux, naturellement, avaient priorité.

Résultat : ce paquebot des Messageries Maritimes ne pourra partir que le 16 février avec ce qu'il restera des 750 émigrants, et plus se prolonge le retard, plus s'élève le chiffre des pertes.

Quant au dock flottant de Haïphong, il fut demandé de toute urgence le 14 janvier pour recevoir le cargo « Albert-Sarraut » [7]. Celui-ci, navigant sur lest contre une fraiche mousson de N.-E. causant de forts coups de tangage, avait cassé son arbre de couche à 10 milles dans le Sud de Hongay, son port de destination, et dérivait vers la côte. L'aviso « Savorgnan-de-Brazza », alerté, appareilla immédiatement de la baie d'Along et, par d'habiles manœuvres, dont il faut féliciter commandants et équipages, en pleine nuit par fraîche brise, put passer une remorque et, le 15, le *Sarraut* était amarré sur les bouées dans le port de Haïphong. Là, il lui faut attendre le 20 février pour entreprendre visites et réparations, car, à cette date seulement, le dock sera disponible.

Il n'est pas besoin de faire d'amples commentaires devant pareils faits, d'ailleurs prévus et annoncés. À ce propos, il est bon de rappeler, en le reproduisant, une partie du compte rendu sténographique de la séance du Grand Conseil du 12 décembre 1931 à Saïgon, durant la discussion du deuxième emprunt :

«... Dans le 3e chapitre, celui des ports maritimes, trois millions de piastres sont prévus pour la construction à Saïgon d'un bassin de radoub capable de recevoir les plus gros navires ou l'achat de deux docks flottants. Ces trois millions ne constituant qu'une contribution, car il n'est pas douteux que le ministère de la Marine devra supporter lui aussi une part des frais. »

«... Après l'exposé du rapporteur, M. Lapicque, ayant demandé la parole, s'exprime en ces termes :

« J'estime devoir signaler l'existence de conditions naturelles rencontrées au Tonkin à Port-Courbet qui faciliteraient à peu de frais l'installation d'une excellente cale sèche présentant toute sécurité puisque sur fond de roche. Par conséquent, après étude, elle permettrait selon toutes probabilités, sans aucune inquiétude pour l'avenir, de faire passer au bassin les plus [grosses] unités de la Marine Nationale ou du Commerce. Cette condition essentielle ne peut être réalisée sur fond de vase qu'en engageant des dépenses doubles, sinon triples, à Saïgon, quand on ne se heurte pas à une impossibilité matérielle, comme probablement ce serait le cas, dans les 40 mètres de vase du Delta Tonkinois. Le Nord Indochinois serait ainsi muni d'un outillage nécessaire car l'absence au Tonkin d'un bassin de radoub pour les grosses unités se fait lourdement sentir et peut faire gravement défaut dans certaines circonstances auxquelles il faut bien songer. Je ne croit pas qu'il soit dénué d'intérêt de signaler la chose aux diverses compétences qui doivent, de toute nécessité, être consultées avant de passer à l'exécution. Ainsi, les deux grands ports de la Colonie seraient dotés des installations qui manquent et qu'ils réclament puisque Saïgon, qui possède déjà une grande cale sèche, déclare, par la voix de son rapporteur, M. l'armateur Orsini, qu'il serait plus indiqué d'envisager sans retard à Saïgon l'installation d'un petit dock flottant pour unité allant jusqu'à 3.500 tonnes, ce qui permettrait de caréner à moins de frais ces unités que de les faire passer dans la cale sèche existante qui, elle, serait ainsi plus souvent disponible pour les grosses unités ».

« Par contre Haïphong, qui possède un dock flottant pour unités jusqu'à 3.500 tonneaux, a besoin, à proximité tout au moins, d'une cale sèche pour grands navires. Toutes les possibilités semblant se trouver réunies à Port-Courbet pour établir pareille installation dans les meilleures conditions à tous points de vue ».

« Un simple examen de la carte marine permet de constater que dans le Sud de Port Courbet, à proximité de Hongay, erre l'îlot du Daim et la pointe Est de l'île-aux-Buissons, existe une fosse naturelle d'une longueur de plus de 200 mètres, sur 50 à 60 de large, fond rocheux, qu'il serait peu coûteux d'aménager, moins coûteux et offrant

[7] Le cargo *Albert-Sarraut* appartenait au gouvernement de l'Indochine.

plus de sécurité certainement que de tenter de creuser une nouvelle et seconde cale sèche dont le besoin ne se fait par impérativement sentir à Saïgon au dire de personne qualifiée tandis qu'au Tonkin, c'est une urgente nécessité qu'il est facile de démontrer ».

Pour compléter cet extrait, en voici un autre d'une note éditée par l'Imprimerie d'Extrême-Orient à Haïphong en 1937, intitulée « À propos du port du Tonkin » :

«… Ce qui s'impose sans retard, c'est le creusement du chenal préconisé aussi et après tant d"autres, par M. le chef du Service maritime du Tonkin, chenal qui doit relier la rade de la Noix à la fosse devant Hongay qui permettrait, sans autres travaux immédiats, aux bateaux calant 9 mètres, de passer à toute heure de marée, de jour ou de nuit et en profitant de la marée à ceux calant jusqu'à 12 mètres. C'est ce qu'il importe d'obtenir pour mettre enfin en valeur les régions ressortissant du golfe du Tonkin et permettre aux unités de la flotte l'accès d'un excellent port facile à défendre.

« L'ouverture de ce chenal dans des eaux claires et calmes, dans des vases dures, dans le sens du courant, ne présente point d'aléas. L'étude en a été faite en 1904 et, à cette époque l'estimation du coût des travaux était de 1.150.000 francs. Ce travail est à entreprendre de suite, en même temps que le complément indispensable d'études du projet de barrage du canal des Rapides, préconisé pour tenter de prolonger l'existence de Haïphong en tant que port de mer. Sept années seraient nécessaires pour exécuter les travaux du barrage. Un avant-projet indique une dépense de 5.000.000 de piastres à prévoir. Tandis que pour le chenal de la Noix à Hongay, c'est au maximum 1.000.000 de piastres, et comme résultat d'avoir en moins de deux ans l'accès au futur port en eau profonde à Hongay et à Port-Courbet dont les aménagements seraient à compléter au fur et à mesure des nécessités ou possibilités.

« C'est aussi, quand le moment sera venu, le moyen d'avoir une cale sèche offrant toute sécurité pour les plus grands navires, chose impossible à réaliser dans les vases du delta cochinchinois ou tonkinois. Il suffira d'utiliser dans le Sud du Port-Courbet, le chenal existant entre l'îlot du Daim et la pointe S.-E. de l'île-aux-Buissons, d'une profondeur de 7 m. minimum à marée basse, sur fond de rocher, de 300 m. de large avec possibilité d'organiser des terres-pleins tout autour y établir le futur Arsenal qui est à envisager si la base navale prévue en baie d'Along doit en posséder un dans un avenir plus ou moins prochain ».

Ce qui précède ne peut être trop rappelé, mais voici un autre fait qui surprendra péniblement bien de bons Indochinois et peut-être aussi des métropolitains qui, prétend-t-on, commencent à avoir la notion de l'Empire colonial français.

Le « Lamotte-Picquet » et le « Primauguet », les principales unités de notre flotte d'Extrême-Orient, doivent se rendre, soit à Singapore, soit à Hongkong pour pouvoir caréner, car il n'y a pas possibilité de le faire en Indochine. Dans ces conditions, pourrait-on demander à ceux qui les commandent d'entrer en action dans les eaux indochinoises ?

Pareille constatation ne devrait pas permettre de voir une telle situation se prolonger. Ceux qui peuvent faire quelques chose devraient tout au moins prescrire l'étude si souvent demandée, plusieurs fois promise, jamais entreprise : simple et peut coûteuse préparation du port en eau profonde du Tonkin, ceci en attendant que les moyens matériels puissent être donnés de passer à l'exécution de ce projet qui s'impose plus que jamais. Ou bien alors, que ceux qui s'y opposent, expliquent — s'ils osent les avouer — les motifs de leur attitude, car la maintenir dans les circonstances actuelles, c'est trahir le devoir français.

P.A. LAPICQUE,
capitaine au long cours,

armateur en Extrême-Orient

Liste électorale des élections des
délégués au Conseil français des intérêts
économiques et financiers du Tonkin
(*Bulletin administratif du Tonkin*, 1939, p. 2091-2358)
www.entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/CIEF-Tonkin-1939.pdf

PROVINCE DE KIEN AN

7 Castaing Léon Ajusteur à la S.A.C.M. 30 ans Thuong ly

PROVINCE DE HAIPHONG

78 Carlon Jules Directeur de la Société des Constructions mécaniques 52 ans Haïphong

107 Colin Hippolyte Ingénieur à la Soc. des Constructions mécaniques 50 ans Haïphong

180 Durant Marius Contremaître à la S. A. C. M. 36 ans Haïphong

123 Coste Benjamin Chef comptable à la Soc. des Constructions mécaniques 51 ans Haïphong

299 Lacour Marcel Ingénieur à la Société des Constructions mécaniques 53 ans Haïphong

356 Lidureau Constant Ingénieur à la Société des Constructions mécaniques 41 ans Haïphong

556 Vauteret André ingénieur à la Société des constructions mécaniques 29 ans Haïphong

---

(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 15 juillet 1939, p. 9)

Les actionnaires de la Société anonyme de Constructions mécaniques sont convoqués par le conseil d'administration à l'assemblée générale ordinaire qui se tiendra au siège social à Haïphong, boulevard Bonnal, no 172, le lundi [etc.]

CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE HAIPHONG (TONKIN)
LISTE DÉFINITIVE DES ÉLECTEURS FRANÇAIS
Année 1940
(*Bulletin administratif du Tonkin*, 1er avril 1940, pp. 503)

1. — VILLE DE HAÏPHONG

17 Carlon Jules Directeur de la Sté des Constructions mécaniques Haïphong

29 Dancettes Jean Directeur de l'Atelier général des Constructions mécaniques

---

À Haïphong
— — o — —
Les visites du Gouverneur général
(*La Tribune indochinoise*, 27 août 1941, p. 2)
www.entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Decoux-agenda_1940-1945.pdf

Le Chef de l'Union … gagnait ensuite les ateliers de la Société anonyme de constructions mécaniques où, conduit par M. Carlon, son directeur, il assistait à une coulée d'acier sortant des convertisseurs de cette entreprise.

———————————

LISTE DES FRANCS-MAÇONS D'INDOCHINE STIGMATISÉS PAR LE RÉGIME DE VICHY
Grand Orient de France (suite)
(*Journal officiel de l'État français*, 15 décembre 1941)
www.entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Francmacs-JOEF-IC.pdf

Théard (René-Alexandre), constructeur chaudronnier, Tonkin, 18°, L. « Étoile du Tonkin », Ch. « Étoile du Tonkin ».

———————————

Le *Courrier de Haïphong* a publié une série de monographies industrielles précises et très bien documentées dont voici la liste :

La Société des Constructions mécaniques à Haïphong (27 février 1943).

———————————

SOCIÉTÉ ANONYME DE CONSTRUCTIONS MÉCANIQUES
Constituée en 1919
(*Bulletin économique de l'Indochine*, 1943, fascicule 2)

Objet : construction et réparation de navires — Constructions mécaniques et métalliques. Fonderie de fonte, bronze et acier moulé. Forges et chaudronneries. Dock flottant de 2.000 tonnes.

Siège social : 172 à 174, boulevard Bonnal à Haïphong. Correspondant à Paris : Société auxiliaire pour l'industrie en Indochine.

Capital social : 850.000 $, divisé en 8.500 actions de 100 $.

A l'origine, 500.000 $ en 5.000 actions de 100 $.

Porté en 1927 à 650.000 $ par émission de 1.500 actions nouvelles de 100 $.

En 1931 à 850.000 $ par émission au pair de 2.000 actions nouvelles de 100 $.

Réduit en 1933 à 637.500 par réduction de 100 $ à 75 $ de la valeur nominale des actions.

Ramené en 1942 à 850.000 $ la valeur nominale des actions étant portée à nouveau à 100 $ (prélèvement sur les réserves).

Conseil d'administration : MM. J[ean] LE BRET [Denis frères], BONNARDEL [8], Compagnie des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan, société Denis frères d'Indochine, société Descours et Cabaud, Société française des charbonnages du Tonkin, Compagnie de constructions mécaniques procédés Sulzer, Société des grands travaux de Marseille [GTM], FOREST, E[douard] DE LABOULAYE [9], R. FEL.

Année sociale : close le 31 décembre.

---

[8] Jean Bonnardel (Paris, 24 novembre 1897-Lisieux, 16 avril 1972) : fils aîné de Jean Bonnardel (1848-1924), grand patron du HPLM, homme d'affaires. Administrateur de plusieurs sociétés indochinoises : Compagnie de recherches et d'exploitations minières (1925), Étains du Cammon (fév. 1927), CCNEO (1927-1934), Cie fermière des étains d'Extrême-Orient (1930), Union financière d'Extrême-Orient (1936).
www.entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Qui_etes-vous-1924-IC.pdf

[9] Édouard de Laboulaye (1883-1955) : secrétaire général de la Banque de l'Indochine qu'il représenta à la tête de deux douzaines de sociétés.
www.entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Qui_etes-vous-1924-IC.pdf

Assemblée générale : dans le semestre qui suit la clôture de l'exercice.

Répartition des bénéfices : 5 % à la réserve légale, 5 % d'intérêt aux actions ; sur le surplus : 10 % au conseil, le solde aux actionnaires, sauf prélèvements pour réserves ou amortissements.

Inscription à la cote : marché local.

Exercices	Bénéfice	Divid. brut total	divid. brut par act.
	milliers de fr.		fr.
1938	39	38	4,5
1939	71	51	6
1940	60	70	8,25
1941	12	8,5	1

Dernier cours connu (juillet 1942), actions : 67 $ 50.

———————

L'EFFORT D'INDUSTRIALISATION DE L'INDOCHINE
par l'Inspection générale des mines de l'Indochine (I. G. M. I), Février 1943
(*Bulletin économique de l'Indochine*, 1943, fascicule 2)

[185] À rappeler que la S. A. C. M. produit dès maintenant, à la demande, des coulées d'acier entièrement local.

———————————

Situation de l'industrie locale
(*L'Écho annamite*, 7 mai 1943)

La Société anonyme de Constructions mécaniques d'Haïphong.

Les principales fabrications importantes sont les pièces d'outillage, certaines machines-outils, charpentes métalliques, constructions navales de faible tonnage ; la fonderie en acier moulé mérite une mention spéciale.

Ces ateliers occupent un millier d'ouvriers indochinois et 8 Européens, dont 6 ingénieurs.

———————————

GROUPEMENTS PROFESSIONNELS COLONIAUX

———————

III. — AU TITRE DES SECTIONS ET SOUS-SECTIONS COLONIALES
INDOCHINE
(*Journal officiel de la République française*, 5 avril 1943, p. 982)

Sous section « Mécanique ».

Président : M. Carlon.

———————————

2 AVRIL 1943
(*Bulletin administratif du Tonkin*, 16 avril 1943)

Est prorogée pour une nouvelle période de cinq ans à compter du 18 août 1942, l'autorisation d'occuper une parcelle du Domaine public maritime d'une contenance de 80 m² située dans la zone des cinquante pas géométriques bordant le rivage de la mer dans la partie Ouest de la baie du. Pagodon, à Doson, pour y construire un pavillon de 12 m² de surface couverte, accordée à M. Jules Carlon par arrêté du 5 août 1932.

M. Jules Carlon versera à la caisse du Receveur des Domaines à Haiphong au profit du Budget Général de l'Indochine une redevance annuelle de vingt cinq piastres (25 $ 00) qui sera payable par année et d'avance à compter du 18 août 1942.

———————

www.frenchlines.com/ports-du-monde/.../hai_1949_technique.pdf?

COMPAGNIE DES MESSAGERIES MARITIMES

SERVICE TECHNIQUE

Il n'y a pas de bassin de carénage à Haïphong.

Il existait, autrefois, un dock flottant appartenant à la Société anonyme de Constructions mécaniques.

Ce dock a été détruit par les bombardements américains.

Haïphong, le 21 mars 1950

L'Agent

———————————

Suite :

Chantiers et ateliers réunis d'Indochine (CARIC)

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